

**Comodoro Oscar Luis Aranda Durañona**

# **EL REGRESO DEL ÁGUILA**

**Brigadier Claudio Armando Mejía**

**DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS**

**2006**

Fecha de catalogación:

Están prohibidas y penadas por ley la reproducción y la difusión, total o parcial, de esta obra, en cualquier forma, por medios mecánicos o electrónicos, incluso por fotocopias, grabación magnetofónica y cualquier otro sistema de almacenamiento de información, sin el previo consentimiento escrito del editor.

Hecho el depósito que determina la Ley 11723

2006, Editorial Asociación Amigos de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica  
Paraguay 748 Piso 3.º - Ciudad Autónoma de Buenos Aires  
Impreso en Argentina

*Nuestro mundo, para vivirlo, amar y santificarnos, no nos viene dado por una neutra teoría del ser, no nos viene dado por los eventos de la historia o por los fenómenos de la naturaleza; nos viene dado por la existencia de esos inauditos centros de alteridad que son los rostros, rostros para mirar, para respetar...*

Italo Mancini, *El Regreso de los Rostros*

## PRÓLOGO

El comodoro Aranda Durañona está desarrollando, desde su cargo en la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, una labor de difusión que honra a la Fuerza y a la ciencia histórica, y es un verdadero acierto su nombramiento para tan dedicada tarea.

He aquí una obra de historia aeronáutica, mediante la biografía de uno de sus pioneros y ases de la aviación, orgullo de nuestro país y que podría serlo también de cualquier otro que se precie de tener una Fuerza Aérea. Es un trabajo castrense, descriptivo, narrativo, mesurado, sin ditirambos superlativos, ni adjetivos calificativos, pero que, a través del relato objetivo sobre los hechos realizados por el biografiado, surge su sencilla y hasta conmovedora grandeza. Todo aparece como consecuencia natural de lo expresado, sin necesidad de darle el impulso del autor ni de tomar partido porque sólo basta con comentar los hechos objetivamente expuestos. Se honra al brigadier Mejía con la descripción de su vida y de su tiempo, documentado seriamente cada uno de sus escritos e informaciones.

Fue, para quienes estas breves palabras escribe, todo un mundo de sorpresa y de satisfacción. Conocía con antelación algunos hechos de aquel gran cazador y lo recordaba como inspector de embajadas, pero mis informaciones eran aisladas. Hoy, a través de la lectura de la obra, puedo decir que he confirmado aquellas excelentes y admirativas referencias que exceden y colman su personalidad legendaria.

De sus páginas surge el brigadier Mejía con su aspecto de atildado *gentleman*, con su aureola de hombre moralmente sano, pundonoroso de su honor, digno representante de una raza felizmente no extinguida. Así, estamos convencidos que estos trabajos, por su elevación, apuntan a consolidar a la Fuerza Aérea de los transitorios avatares de su deterioro, en procura del retorno de la grandeza que tuvo. Detrás de esta idea, encontramos un elemento espiritual que no puede separarse de las realidades humanas porque creemos que, por encima de todo, hay una mística, un fuerte impulso espiritual que mantiene enhiesto los ideales, “Que no puedas llegar, es lo que te hace grande”, dice Goethe, el príncipe de las letras alemanas.

Quiero señalar el esfuerzo que significa la búsqueda de material, el buceo de las fuentes de orígenes tan dispares y el propósito del autor, derribando obstáculos, en procura de entregar a la sociedad una obra de calidad, que tuviera rigor histórico y fuera, también, el hilo conductor de una conflictiva época que, por misterios del destino, le tocó actuar a Claudio Mejía. Desarrolla la evolución del joven piloto, que se extiende a través de los años en busca de su perfeccionamiento profesional y, a la vez,

difunde con esa actividad la vida de su Patria, con la que se siente profundamente arraigado. Renglón por renglón, en fatigoso esfuerzo, se van desgranando los actos y las nobles actitudes que terminan por dibujar una vida, con sus luces y sus sombras, sus penas y alegrías, pero que, en todo momento se la exhibe con grandeza. Puede verse la generosa entrega y la genuina vocación al servicio entrañable de la Patria, que concluye finalmente con el gesto de ofrecerse como piloto de caza en 1982, en la Guerra de Malvinas, con más de ochenta años de edad.

La vida del brigadier Mejía es aleccionadora y parece adecuado que un soldado argentino, oficial superior de la Fuerza Aérea, se ocupe de él. Corremos el riesgo de olvidar el pasado, perder la memoria y carecer de ejemplos para las generaciones que nos siguen si no hacemos lo que se ha propuesto –y sobradamente logrado– el comodoro Aranda Durañona, cual es poner de relieve las figuras ejemplares que honran nuestras páginas.

Nace Claudio Armando Mejía casi con el siglo: el 25 de noviembre de 1901, en Buenos Aires, aquélla que solamente veintiún años antes se había declarado capital de la nación unificada, bajo la presidencia de Avellaneda. Viene al mundo en los días que Roca es presidente de nuestro país, en su segundo mandato, cuando rompe sus relaciones con Pellegrini con motivo de la unificación de la deuda pública. País pujante que aspiraba a ser una gran potencia y, en efecto, ya lo era.

Cadete del Colegio Militar, bastón mayor en los desfiles por su apostura; subteniente en 1921, ocupa uno de los primeros puestos en su promoción; aviador militar desde el 31 de diciembre de 1925. A partir de allí, se lo designa en la Escuadrilla de Artillería del Grupo 1° de Observación y el resto de sus años en actividad estarán dedicados a la aviación militar. Así, el 15 de octubre de 1928 sortea con pericia un increíble percance: la pérdida de la hélice que, al desprenderse en pleno vuelo, había destruido el tren de aterrizaje de su máquina, lo que lo obligó a un aterrizaje forzoso en la avenida Costanera de la ciudad de Buenos Aires. Luego, con otras increíbles y documentadas hazañas, el autor narra la vida de este sencillo, pero valioso héroe del aire, de quien el común de los argentinos no conoce y queda, a través de este libro, rescatado para la historia nacional.

Con el grado de teniente primero y más tarde de capitán, Mejía se desempeña como agregado aeronáutico en Italia, en la década del treinta. Destinado transitoriamente en Alemania, compra material de combate. Su acrisolada honradez, sus conquistas en el aire, lo hacen merecedor del *brevet* de piloto en Italia, en Alemania y en Polonia. De regreso, Mejía ocupa la subdirección de la Escuela Militar de Aviación, luego comanda el Grupo 1 de Caza de Paraná y más tarde el Grupo 1 de la Escuela de Aplicación de Palomar, mientras asistía al curso de vuelo nocturno para pilotos de bombarderos. En

1939 la Liga Internacional de Aviadores lo elige como el mejor piloto argentino, con un diploma firmado por Charles Lindbergh. En 1940 se incorpora al curso para jefes y ese año ascendió a teniente coronel. En 1944 fue jefe de la Guarnición Aérea Córdoba y – ya independizada la Aeronáutica como fuerza militar autónoma– asciende a comodoro, el 31 de diciembre de 1944 y a brigadier el año siguiente. En 1946 es nombrado inspector de embajadas del Ministerio de Relaciones Exteriores.

En síntesis: es éste un excelente libro que asocia la biografía, la historia aeronáutica argentina, las peripecias iniciales de los pioneros de la aviación y, según trasciende, los primeros balbuceos de aquélla ya importante nación que debía su origen a un próspero período de su pasado. La Argentina tuvo después lamentables declinaciones y aquel mundo parece ya desaparecido. Sin embargo, no habrá muerto ni podrá hacerlo nunca mientras haya actitudes como la del comodoro Aranda Durañona, que sienten ese pasado, no con añoranza, sino con el propósito de hacerlo conocer, admirarlo y –tal vez– repetirlo.

**DR. JUAN JOSÉ CRESTO**

***Presidente***

**ACADEMIA ARGENTINA DE LA HISTORIA**

## INTRODUCCIÓN

Lo conocí en 1986, en una comida convocada para homenajear a los precursores de nuestras alas. Las mesas eran para cinco o seis comensales, en cada una de ellas había un agasajado. El brigadier Claudio Armando Mejía fue el representante del ayer con quien tuve el honor de compartir el almuerzo. No recuerdo la fisonomía de los restantes, tal vez, porque fueron eclipsados por la luminosa personalidad de ese anciano.

Aunque ya había doblado el codo de los ochenta, durante el tiempo que permanecimos sentados, él casi no tocó el respaldo de la silla. Con la espalda recta, comía y se movía con soltura, con una fina distinción, como si hubiese nacido y vivido así, erguido, dirigiendo a sus compañeros una mirada viva, cálida, y conversando constantemente. Porque sólo él habló. Los chistes y las anécdotas le fluían como un manantial inagotable, divertido. A tal punto su alegría y entusiasmo nos hicieron reír que las mesas cercanas se contagiaron. Nunca he vuelto a conocer a una persona de su edad con esa expresión vital en el rostro. Me despedí convencido de que era un señor poco común.

De él tenía referencias de segunda mano. Algo me habían contado de su pasado de acróbata aéreo inigualable, de sus incursiones en el mundo de la diplomacia, de su apostura intacta pese a los años. Oyéndolo, pensé qué apasionante sería conocer su vida, enterarme de los estímulos y creencias que guiaron sus decisiones. ¡Cuánto hubiera dado por tener la posibilidad de interrogarlo y de que me contara sus experiencias! Pero mi carrera me empujó por otros caminos y no lo volví a ver. Después, supe que había fallecido. Al retirarme, me sentí complacido al saber que el brigadier Mejía había sido elegido como el más representativo de los cazadores argentinos.

Me hice cargo de la Dirección de Estudios Históricos y, en la intimidad, asumí el compromiso de salvar los grandes baches que descubrí en nuestra historia aeronáutica. El mayor descuido, a mi humilde entender, era el olvido en que habían caído los rostros de nuestros antecesores. Con la publicación de *El Murciélago* comencé a saldar la deuda que tenía mi generación con el brigadier general Antonio Parodi. Para continuar, no he dudado en elegir a Armando –así le llamaban sus amigos– como el objetivo de mi segundo desafío. Igual que el “Sordo” Parodi, y muchos otros grandes que aún aguardan en el tintero, Mejía sólo existe en la memoria de quienes lo trataron y en los innumerables artículos que registraron su tránsito por este mundo. Son las huellas de una vida que, en este caso, se conservan con la riqueza y abundancia suficientes para llenar las páginas de un libro.

Escribo con la firme convicción de que, al descorrer el velo que cubre cada rostro del pasado, ayudo a esclarecer las sombras del presente. A no dudar: en este planeta incierto y globalizado, las cabezas que hoy están en actividades dirigentes, salvo contadas y honrosas excepciones, son tan pobres que, presumo, más que curiosidad, es una necesidad de supervivencia mirar atrás y buscar modelos en otros tiempos.

Sé del poder de las biografías heroicas, sé que amplifican el alma y que aumentan la fuerza del espíritu; son el alimento de las generaciones en las etapas de crecimiento. También, sé del peligro de falsificar la historia, de hacer creer que los hombres que decidieron los destinos del mundo fueron, sin excepción, de una naturaleza superior por el solo hecho de haber mandado, cuando en la vida ordinaria, verdadera, la que se desarrolla dentro del radio de acción de la existencia fáctica de los sucesos, rara vez descuellan las figuras sobresalientes.

Mi propósito no es inédito. Desde la época de Plutarco, el biógrafo no aspira al título de historiador tanto como al de maestro que enseña el bien e intenta que la vida que describe se convierta en un modelo de experiencias útiles. Pretende contar aspectos del personaje biografiado que, al tiempo que definan su temperamento y sus motivaciones, constituyan muestras de conductas imitables. Y esto es así, no porque el autor desea erigir un arquetipo inalcanzable, sino porque procura retratar a un individuo vivo, con personalidad y características propias; mostrárselo al lector tan de cerca como él cree verlo; hacerle comprender que simplemente fue una buena persona porque, en el fondo, sólo eso importa en la vida.

La biografía sirve, además, para ampliar el conocimiento de la historia y estimular su estudio. Es un arte que debe ser practicado sin recurrir a la deformación; debe particularizar a los personajes, seleccionar una serie de hechos y agruparlos de una forma susceptible de marcar un carácter exterior que se superponga, sin ocultarlo, con el carácter interior. Es la vida individual creada y reconstruida a partir de la anécdota.<sup>1</sup>

Provisto con esas herramientas, a lo mejor, mal interpretadas, emprendí esta aventura de escribir sobre el brigadier Claudio Armando Mejía, una tarea que me resultó difícil por esa arraigada costumbre de tratar de persuadir y demostrar –tal cual se enseña en la Escuela Superior de Guerra– “todos y cada uno de los factores que configuran la situación”. Costumbre que me ha inducido a fundamentar mis argumentos con, quizás, un exceso de información cuando, en mi lugar, un verdadero biógrafo sólo hubiese asentado pinceladas, pequeños detalles que, acumulados, se hubieran confundido en el conjunto y permitido adivinar el verdadero rostro del personaje.

Hecha la aclaración con honestidad, deseo añadir que las citas al pie de página no están para alardear de la profundidad de la investigación, sino para que un lector in-

---

<sup>1</sup> Hernán Díaz Arrieta, *Arte de la Biografía*, Estudio Preliminar, Editorial Jackson, 1950.

teresado pueda corroborar las fuentes y, si desea, enriquecer sus conocimientos. Con respecto a las notas insertadas con un formato distinto, advierto que pueden ser dejadas de lado, pero aconsejo leerlas, porque ayudan a completar las referencias históricas del escenario en el que transcurrió la vida del brigadier Mejía. Constituyen los paisajes por los que deambuló en este mundo.

Para finalizar, deseo hacer llegar mi sincero agradecimiento a tres personas que conocieron de cerca al brigadier Mejía y que me aportaron opiniones desde tres ángulos diferentes. A María Rosa Pérez Irigoyen, su sobrina política, cuyas palabras trasuntan los sentimientos filiales más puros que puede inspirar un adulto en una niña a la que quiere como hija. Al brigadier retirado Jorge Rojas, aviador militar, su ayudante en el Regimiento Aéreo Escuela, que nos asoma al mundo apasionante de los pilotos de caza de la década del cuarenta. Finalmente, a Clara Rosa Echenique, su esposa. Aunque sea un reconocimiento dirigido al más allá, no deseo omitir a esta señora que, al año de fallecer su marido, escribió una reseña biográfica sobre él y, en 1990, con gran devoción invirtió tiempo, esfuerzo y ahorros, reunió los objetos y documentos de más valor que guardaba, e hizo construir una vitrina que donó con un prolijo inventario a la Sala Histórica de la Escuela de Aviación Militar.

Me han resultado de gran utilidad los datos suministrados. Algunos, con la debida aclaración, van añadidos en los capítulos para reforzar los conceptos que intento transmitir. Otros están incluidos completos al final del libro. La relación de Clara Rosa, producto de recuerdos recibidos por transmisión oral, presenta ciertas discrepancias en fechas y lugares con los antecedentes investigados en fuentes documentales. Sin embargo, decidí insertarla tal cual la escribió, porque pienso que la fuerza expresiva de su redacción retrata la personalidad del brigadier Claudio Armando Mejía mucho mejor que cien páginas más.

## EL DE BERNARDI ARGENTINO

La noticia sacudió a los círculos aeronáuticos de Buenos Aires. Un hijo mimado del Plata, un piloto de caza conocido por las filigranas que dibujaba con su avión, había sido comparado nada menos que con Mario de Bernardi, uno de los más destacados ases italianos de la Primera Guerra Mundial.

Publicado el 17 de marzo de 1932, el vespertino *La Razón* informaba que el teniente primero Claudio Armando Mejía acababa de presentar sus cartas credenciales, como agregado aeronáutico a la Embajada Argentina del Reino de Italia,<sup>2</sup> ante el general Italo Balbo. Había concurrido al Ministerio de Aeronáutica, en el grandioso palacio inaugurado en Roma, acompañado por el teniente coronel Ramírez, agregado militar.

### El Reino de Italia en 1930

Es el país de Benito Mussolini, el líder de los cien mil “camisas negras” que irrumpe en la Ciudad Eterna en 1922; y que, en 1928, tras el atentado contra el rey Vittorio Emmanuel III, transfiere al partido Fascista el derecho de designar los diputados. “El siglo XX será la edad de los jefes”, afirma *il Duce*, en 1932, en coincidencia con la presentación del teniente primero Mejía. Y ese general que recibe al aviador argentino no es otro que el primer mariscal de la Regia Aeronautica, constituida en fuerza armada independiente el 28 de marzo de 1923. Después de Gran Bretaña, Italia es el segundo país en crearla.

El 30 de agosto de 1925, por una reforma constitucional, los aviadores italianos obtienen su ministerio propio. El 8 de agosto de 1927, tras funcionar en forma transitoria en un ala del Palacio de Caserta, se inauguran las instalaciones de la Escuela de Aviación en la Base de Capodichino, 25 kilómetros al norte de Nápoles.<sup>3</sup>

Italo Balbo (1896-1940) dedica su vida a la aviación, no sólo como arma y deporte, sino en sus aspectos comerciales. Amigo de los grandes *raids*, en enero de 1931 ingresa en la historia al cruzar el Atlántico, desde Orbetello hasta Río de Janeiro, al frente de una formación de veinticuatro hidroaviones Savoia S.55A. En los primeros combates de la Segunda Guerra Mundial, fallece en Tobruk, derribado erróneamente por la artillería antiaérea del buque “San Giorgio”.<sup>4</sup>

Castello, el corresponsal de *La Razón* que cubrió la presentación de Mejía, narró el desarrollo de la entrevista. A pesar de las diferencias de rango y de edad, la conversación entre el general italiano y el teniente primero argentino fue un diálogo de antiguos camaradas. Intercambiaron experiencias relacionadas con la aviación demostrando, en todo momento, el interés y la franqueza que sólo alcanzan quienes comparten una misma pasión y se mueven animados por los fines superiores del espíritu.

El general Balbo, en un momento de la reunión se había declarado satisfecho por la circunstancia de que el gobierno argentino hubiese designado un agregado aeronáutico en Roma. Una actitud que evidenciaba la importancia que, para ese país amigo,

---

<sup>2</sup> Decreto S/N° del 2 de febrero de 1932 - 1° P. BM N°8991.

<sup>3</sup> Mario Lazzaretti, *Storia dell'Aeronautica Italiana*, Editorial Veane, Roma, 1990.

<sup>4</sup> *Enciclopedia de Aviación y Astronáutica*, Tomo 2, Ediciones Garriga S.A., Barcelona, 1971.

tenían las actividades de Italia en el dominio del aire. “La satisfacción era más profunda –según sus palabras–, porque el oficial designado era un aviador notable, lleno de una audacia que (el general) conocía al detalle.” El ministro agregó que los pilotos italianos también eran jóvenes y estaba seguro de que Mejía encontraría en ellos una digna compañía. Asimismo, le recordó a su colega sudamericano que sabía de sus más recientes y notables demostraciones acrobáticas definiéndolo como el De Bernardi argentino.

### **Mario de Bernardi**

Famoso aviador italiano (1893-1959). En 1916 abate el primer avión. En 1917 integra la Escuadrilla de los Ases, la 81.<sup>a</sup>, y derriba nueve aviones más. Finaliza la contienda y él se entrega de lleno a su vocación de saltimbanqui del aire. En 1931 gana el Campeonato Mundial de Vuelo Acrobático en Cleveland, EE.UU. Terminada la Segunda Guerra Mundial, sigue probando aviones y asombrando al público con sus piruetas aéreas. En 1959, con sesenta y seis años, al finalizar una exhibición en el Aeropuerto dell'Urbe (Roma), después de un impecable aterrizaje, su aparato rueda y se detiene frente a los espectadores, pero la cúpula no se abre. De Bernardi ha muerto de un ataque cardíaco en la cabina de pilotaje.<sup>5</sup>

Mejía le comentó al general Balbo que antes de viajar a Europa había volado con una escuadrilla brasileña, desde Buenos Aires hasta Río de Janeiro, en un Savoia S.55A. El ministro, que no hacía mucho había realizado el *raid* atlántico con una de esas máquinas, se interesó por el vuelo con los brasileños y por sus impresiones acerca de estos aparatos, en su totalidad, ideados y contruidos por Italia.

A continuación, Italo Balbo lo presentó al general Valie, jefe del Estado Mayor de la Aeronáutica Italiana, y al resto del personal técnico del Ministerio. Acompañó las introducciones con palabras de simpatía y admiración para el huésped. Antes de despedirse, le anunció al argentino que el año próximo se inauguraría la Escuela de Guerra Aérea. Lo invitó a inscribirse en el curso correspondiente a su jerarquía. Por último, le dijo que tendría libre acceso a cualquier campo de aviación del reino, tanto civil como militar, y que podría utilizar los recursos de la organización aeronáutica italiana para sus experimentos y estudios.

En apariencia, ésa no fue la única oferta del general italiano. La esposa de Armando Mejía habla en su reseña de un *cocktail* que habría organizado el embajador argentino en Italia, doctor Fernando Pérez, por extraña coincidencia, tío de ella. En un momento de la reunión, Balbo le habría dicho al teniente primero: “Ud. se ha de sentir como un pájaro enjaulado por no practicar continuamente vuelo. ¿Por qué no tramita el permiso de su Gobierno? Yo lo conectaría con el Regimiento de Cazadores que co-

---

<sup>5</sup> *Ibidem.*

manda el duque de Aosta. En casos especiales, admite aviadores extranjeros. Usted no tendría inconveniente para ingresar, pues yo lo enviaría a ese Regimiento”.

Sin interesar dónde ni cuántas veces recibió la propuesta, es evidente que Mejía, con los reflejos propios de un cazador, aceptó el generoso ofrecimiento y se propuso concurrir, lo más pronto posible, al aeropuerto de Centocelle en el sudeste de Roma, asiento de un grupo de caza. Vía embajada, pidió autorización a su ministro de guerra; y, una vez otorgada, se ocupó de hacerla llegar al general Balbo.

Transpuesto el umbral que le franqueó el general italiano, Armando Mejía inició un largo y enriquecedor periplo por el continente europeo. El corresponsal Castello, de *La Razón*, siguió los pasos del primer agregado aeronáutico argentino en Italia. A través de sus envíos, conservados en el Archivo Documental Histórico de la FAA, pude reconstruir la mayor parte de la actividad de Mejía como, asimismo, algunas de sus ideas sobre táctica y estrategia aérea.

En una entrevista que le concedió a Castello al promediar el primer año de estadía, publicada en Buenos Aires el 17 de octubre de 1932, Mejía le declaró su convicción de que, frente a las excursiones aéreas en tiempo de guerra, los medios puramente defensivos como cañones, ametralladoras antiaéreas y demás armas similares no serían suficientes para asegurar una verdadera protección; en su concepto, la mejor defensa contra los aparatos de vuelo mecánico eran sus semejantes; a igual ofensiva, correspondía igual defensiva; contra el avión, otro avión; contra la escuadrilla, otra escuadrilla; y contra las masas aéreas, otras masas aéreas.

Después de visitar la Base de Centocelle, Mejía fue transferido a la Base Ciampino (Roma) sede del Regimiento Experimental de aviones pesados. Durante un mes voló con los pilotos de bombarderos italianos y, en persona, tomó conciencia del significado de los bombardeos masivos y del quebrantamiento de la voluntad de lucha enemiga preconizada por el genio estratégico del general Giulio Dohuet. En otro artículo, titulado “Al aviador Mejía distínguele en Italia su incansable dedicación al vuelo mecánico”, Castello informaba que, en octubre de 1932, a bordo de un hidroavión cuatrimotor Caproni, había volado por la costa del Mediterráneo uniendo Roma, Génova, Marsella, Barcelona, Marsella, Génova y Roma. Concluía anunciando que, para fines de ese mes, preveía iniciar una gira por el norte de la península, pues deseaba visitar y conocer los principales establecimientos de construcción de aeroplanos y sus motores.

Días más tarde, otra columna de *La Razón* comunicó que, guiado por técnicos y un oficial de la aviación italiana, el teniente primero Mejía había visitado los aeropuertos de Bresso y Lonate en Milán y las plantas imponentes de las sociedades Breda, Alfa Romeo e Isotta Fraschini. Con posterioridad, pasó a Turín, interesado en estudiar *in*

*situ* la organización y el funcionamiento del aeropuerto de Mirafiori, y los establecimientos de Fiat.

El 31 de diciembre de 1932, Armando Mejía ascendió al grado inmediato superior,<sup>6</sup> y en los primeros meses del año siguiente, con sus galones de capitán recién colocados, conoció a Hermann Goering, a quien Hitler acababa de encomendarle la organización definitiva de la aviación militar alemana. El encuentro tuvo lugar en la Base Ciampino donde el agregado aeronáutico argentino concurría periódicamente a realizar alguno de sus vuelos experimentales.

Es muy probable que, en esa oportunidad, el futuro mariscal del III Reich se encontrara en el centro de ensayo de aviones de Italia solucionando las restricciones impuestas por el Tratado de Versalles y que aún constreñían el desarrollo de la industria de su país. Es muy probable, también, que Goering se sintiera deslumbrado por los conocimientos y aptitudes del aviador argentino pues, tras conversar durante más de dos horas sobre temas relacionados con la aviación, lo invitó a visitar Alemania. En abril de 1933, luego de tramitar la correspondiente autorización del Ministerio de Guerra argentino, el capitán Mejía viajó a Berlín por ferrocarril.

### **Se gesta el III Reich**

En el país de las valkirias y los nibelungos se van borrando los últimos vestigios de la democracia parlamentaria. El llamado “gobierno de los barones” del general Franz von Papen, después de tambalear un tiempo, ha fracasado. La frustración induce al anciano presidente, mariscal Paul von Hindenburg, a convocar como canciller a un hombre que alecciona a sus partidarios agitando con vehemencia un angosto bigote. El 30 de enero de 1933, Adolf Hitler acepta formar un gabinete temporizador con figuras de otras extracciones políticas. Esa misma noche, como un sombrío presagio, una multitud vestida con camisas pardas y un extraño brazalete con una cruz esvástica roja, teas en mano, recorre las calles de Berlín.

Entre abril y mayo de 1933, como huésped oficial de Hermann Goering, Armando Mejía conoció esa antigua nación europea y recorrió los centros de aviación y las famosas fábricas Heinkel y Dornier. Sin mayores datos documentales, e incursionando en el terreno ilimitado de la ficción, supongo que durante el día Mejía cumpliría su programa de visitas y por las noches saldría con los pilotos alemanes, y se familiarizaría con las costumbres de esa sociedad descreída, aún herida por la derrota de la Primera Guerra Mundial; esa sociedad que, en la frivolidad, buscaría olvidar las humillaciones de un armisticio vergonzante. En una de esas salidas, lo imagino contemplando asombrado, y con cierto recelo, las llamaradas que devoran la cúpula del Reichstag y desplazándose a un costado, en alguna vereda, para dejar pasar a la turba que, buscando a los incitadores del incendio, detiene a casi cuatro mil comunistas.

---

<sup>6</sup> Decreto S/Nº del 12 de enero de 1933 - 1ª P. BM N°9269. El despacho lo recibió en Roma el 28 de marzo de 1933.

De los hechos de ficción, que sólo sirven para ilustrar los verídicos, paso a las evidencias concretas que encontré en los periódicos de la época.<sup>7</sup> Éstos coinciden en afirmar que, masticando el alemán –como él decía–, el capitán Mejía se presentó al general, Cruz de Hierro, Herr Joachim Breithaupt, director de las unidades de dirigibles. En ese lugar se encontró con un antiguo conocido, el aeronauta doctor Hugo Eckener, con quien, en 1931, había reconocido los alrededores de Buenos Aires buscando un campo adecuado para el aterrizaje del Graf Zeppelin.

Averigüé, asimismo, que después de probar una aeronave, cuyas características se desconocen, a pedido de Goering, trasladó a Roma un bombardero que los alemanes deseaban ensayar en las modernas instalaciones de la aeronáutica italiana. Deseo detenerme un instante y analizar esta noticia que nos regala la historia. En 1933, a quince años de haber perdido la Primera Guerra Mundial, Alemania estaba restringida para equipar sus fuerzas armadas, y condenada a fabricar sólo aviones de transporte y entrenamiento. Dirigidos por Goering desde el Comité de Aviación (futuro ministerio), los aviadores militares vivían disfrazados de deportistas y adiestrándose en forma clandestina en clubes de planeadores, en bases rusas o italianas, y en la amplia red de la aviación comercial. Por otro lado, según constaté en un catálogo, el único avión construido, en ese momento, con posibilidades de evolucionar como bombardero era el bimotor Dornier, Do-13, un modelo muy precario y en absoluta fase de experimentación, pero del que derivaría una larga serie de aeronaves más potentes.

De la premisa menor –limitación de los aviadores germanos–, subí a la premisa mayor –urgencia por desarrollar la Luftwaffe y ensayar máquinas de guerra– y, de allí, desemboqué en la obvia conclusión de que, en 1933, experimentados ases de guerra alemanes le pidieron y confiaron a un aviador argentino que trasladase de Berlín a Roma un avión que mimarían como a la niña de sus ojos. ¡Qué prueba más esclarecedora de la confianza que inspiraban las aptitudes del gran cazador de las pampas!

En reconocimiento por estos servicios prestados a la patria de Goethe, Wagner, Nietzsche (también de Hitler), una vez entregada la máquina en Ciampino, el 29 de mayo de 1933, Mejía se reunió con su amigo Eckener en Roma y, como invitado de lujo, se sumó a la tripulación del Graf Zeppelin que cumplía el *raid* Berlín-Roma-Nápoles y regreso.<sup>8</sup>

### **Hugo Eckener**

Aeronauta alemán, nacido en Flensburg en 1868 y muerto en Friedrichshafen en 1954. Después de estudiar en las universidades de Munich, Berlín y Leipzig, ingresa en la factoría Zeppelin, cuya presidencia ocupa a partir de 1924. Durante la Primera Guerra Mundial es instructor de pilotos navales. En 1924 comanda el vuelo, de Friedrichshafen (Berlín) a Lakehurst (Nueva Jersey), del dirigible ZR3,

---

<sup>7</sup> *La Razón*, 17 de abril de 1941.

<sup>8</sup> *La Razón*, 27 de mayo de 1933.

construido para los Estados Unidos, que recibe después el nombre “Los Ángeles”. Con el Graf Zeppelin circunvala el mundo (1929) y realiza numerosos vuelos a gran distancia. Por su ideología antinazi, renuncia a la dirección general de las fábricas Zeppelin al ser bombardeadas durante la Segunda Guerra Mundial.

Días después de llegar a Berlín, el 3 de junio, ya como experto tripulante de dirigibles, Mejía inició una experiencia inolvidable. A bordo del Graf Zeppelin LZ-127, comandado por el doctor Eckener y piloteado por el aviador transatlántico Koehl, partió desde Friedrichshafen. El 5 de junio, a 400 metros de altura, aquel verdadero crucero volador fue visto sobre Casablanca con dirección hacia el sur. El 6 de junio llegó a Pernambuco y el 7, a Río de Janeiro. El 14 de junio a las 15.20, la enorme aeronave aterrizaba en el punto de partida y finalizaba el tercer vuelo a Sudamérica con pasajeros.<sup>9</sup>

Al volver de su navegación sobre el Atlántico, el 1 de julio de 1933, el capitán Mejía materializó el sueño por el que había bregado ante el general Italo Balbo: iniciar el adiestramiento de combate. El estado mayor italiano autorizó su traslado a la Base Aérea de Aviano (Udine<sup>10</sup>), sede de la Escuela de Caza y del Primo Stormo Aeroplani Caccia<sup>11</sup>. El día de su presentación, según pude inferir después de analizar varios testimonios, el argentino debió revalidar sus lauros. Si bien se sabía que era un aviador destacado, las autoridades de la Escuela de Caza lo enviaron a Caserta (Nápoles), a la Escuela de Aviación, para que lo habilitaran en el pilotaje de combate.

Clara Echenique relata en sus memorias que en la Escuela de Caserta un instructor experto decoló e hizo una demostración ante la vista de su esposo, que observaba desde tierra. Al aterrizar, el italiano lo invitó a subir con él e imitar las evoluciones. Mejía no sólo las duplicó, sino que agregó otros ejercicios más riesgosos aún, incluso la serie continuada de toneles que finalizaba lanzando la máquina en tirabuzón hasta muy cerca del suelo. Cuando descendió, los aviadores militares presentes lo felicitaron diciéndole: “Usted, señor, nada tiene que aprender de nosotros, sino volar y hacer acrobacia a la par nuestra”.

Cuando Armando regresó a Udine el 11 de julio de 1933, en compañía del capitán Nino Moscatelli –su nuevo jefe de escuadrilla– cumplió las formalidades de la incorporación a la unidad. Siguiendo sus indicaciones, ese mismo día salió a volar en un Romeo Ro.1, en el puesto de observador, detrás del *marescale* Cestari. Era pleno verano y la temperatura, bochornosa. Por esa causa, los pilotos no intercambiaron más que un par de palabras hasta después del despegue. Entonces sí, cuando la brisa más

---

<sup>9</sup> *La Prensa*, 4 de junio de 1933.

<sup>10</sup> Udine, ubicada en la alta llanura del Veneto al noreste de Italia, fundada por el patriarca de Aquilea, Bertoldo di Merania, alrededor de 1218, sobre la base de una abadía fortificada del año 980.

<sup>11</sup> 1.º Regimiento de Aeroplanos de Caza.

fresca de las alturas comenzó a secarles la transpiración, entraron en confianza. Hablaron del vuelo, de los nombres técnicos de la máquina y de las maniobras. Para ayudarlo a orientarse, el *marescale* realizó distintos alejamientos terminados por suaves virajes ascendentes. En cada punto cardinal le señalaría los accidentes notables del paisaje.

La campiña lucía los mejores verdes del estío. Al norte, el anfiteatro colosal de los Alpes; al este, el suelo quebrado de los Balcanes, aún humeante por la retirada turca; el mar Adriático y el maravilloso golfo de Venecia, al sur; y al oeste, las primeras estribaciones del macizo Dolomita y sus ondulaciones luminosas salpicadas por los manchones de bruma que velaban las depresiones. Terminada la parte artística de la adaptación, en los quince minutos que siguieron, el instructor efectuó sobre el campo de la Base una combinación de figuras de alta *performance* con las que pensaría dejar boquiabierto a ese sudamericano que llegaba precedido por una fama de gran acróbata. Luego de aterrizar, con amabilidad, y tal vez con una sonrisa intencionada, el aviador italiano le ofreció al argentino cambiar de puesto y repetir las maniobras. Mejía recogió el guante con la sobria elegancia que lo caracterizaba. Despegó y satisfizo con holgura las exigencias del instructor.

Desde el momento en que las garras del argentino demostraron estar suficientemente afiladas, fue acogido como un piloto más del Primo Stormo Aeroplani Caccia. Entre el 1 de julio de 1933 y el 8 de enero del año siguiente, convivió con las águilas italianas revistando en forma regular en la legendaria 1.<sup>a</sup> División Aérea Aquila comandada por el no menos legendario duque de Aosta.

#### **Amedeo Umberto di Savoia-Aosta**

Nacido en Turín el 21 de octubre de 1898 y fallecido en Kenya el 3 de marzo de 1942. Príncipe de la Casa de Savoia y tercer duque de Aosta, Amedeo interviene con sus hermanos y primos en la Primera Guerra Mundial distinguiéndose en el arma de artillería. Su actuación le depara dos medallas al Valor. Terminada la guerra, viaja al África y sirve en las unidades indígenas comandando las columnas meharistas en las operaciones de reconquista y ocupación del territorio colonial (desierto de Libia). De regreso, se doctora en jurisprudencia en la Universidad de Palermo, en 1924. Sirve en la artillería y asciende a coronel.

En 1926, asiste al curso de pilotaje de Arturo Ferrarin. Obtenido el *brevet*, tras dos períodos de mando –en uno de los cuales participa con la aviación en la ocupación del oasis de Cufra– solicita su transferencia definitiva a la aviación militar, en 1932. No se trata de un simple cambio de arma, pues Amedeo Umberto di Savoia-Aosta (duque de Aosta por la muerte de su padre Filiberto, famoso comandante del III Ejército durante la Primera Guerra Mundial) se siente fascinado por el vuelo y lo practica con intensidad. Llega a ser un hábil piloto de caza y de acrobacia, a pesar de haber aprendido a volar un poco tarde. Desarrolla una actividad febril en el aeródromo de Merna, en las afueras de la ciudad de Gorizia, donde vuelan la elite de los cazadores italianos y las más famosas patrullas

acrobáticas. En forma sucesiva, desempeña el mando de la 81.<sup>a</sup> y de la 4.<sup>a</sup> Escuadrilla, de la 3.<sup>a</sup> Brigada y, finalmente, de la 1.<sup>a</sup> División Aérea Aquila.

En 1937, es nombrado virrey de Etiopía, recién conquistada por *il Duce*. Su pasión por la aviación lo lleva a volar hasta los lugares más alejados incrementando su prestigio entre la población indígena. Bajo su mando, Etiopía inicia una extraordinaria transformación. Su huella perdura muchos años y sus frutos son reconocidos por el propio emperador Haile Selasie, tras la restauración del trono. Esta labor dura sólo tres años porque, al entrar Italia en la Segunda Guerra Mundial, el territorio abisinio queda aislado y abandonado a sus propios recursos. Tras una breve ofensiva, dentro del marco de una hipotética solución rápida del conflicto, que se traduce en la ocupación de la Somalia británica y de algunas zonas de Sudán y Kenya, Etiopía es atacada, en 1941, por fuerzas británicas convergentes. La resistencia organizada y sostenida por el duque de Aosta se prolonga cuanto lo permiten las circunstancias.

Agotadas las posibilidades de la minúscula aviación colonial, los aviadores, que ante todo consideran al duque como uno de los suyos, forman los llamados *bataglioni azzurri* y combaten como infantes junto a las tropas metropolitanas e indígenas del ejército. Las fuerzas italianas quedan repartidas por el inmenso territorio y el duque de Aosta, con el grueso, se hace fuerte en el macizo del Amba Alagi. Allí, opone una feroz resistencia y sólo capitula con la autorización de Roma, cuando los víveres, el agua y las municiones quedan exhaustos.

Los ingleses rinden honores militares al duque y a sus soldados. A pesar del dramático desenlace, el valeroso comportamiento de aquel jefe de ultramar es un ejemplo para las poblaciones ocupadas. Italia se siente orgullosa de él, pues, aunque le ofrecen enviarlo a un campo de concentración en Europa, el duque exige permanecer prisionero junto a sus soldados en Kenya. Tras diez meses de internación en un desolado campamento del desierto, el 3 de marzo de 1942, fallece víctima de una enfermedad. Tal como lo ha solicitado, es enterrado en el pequeño cementerio donde reposan los restos de sus compañeros de cautiverio.<sup>12</sup>

El contacto de Claudio Armando Mejía con hombres del calibre de Amedeo Umberto di Savoia e Italo Balbo no hizo más que reafirmar sus convicciones y valores morales, cualidades que le fueron reconocidas por sus superiores italianos –el jefe del Regimiento, teniente coronel Barberino, y el comandante de la 3.<sup>a</sup> Brigada Aérea, general Rino C. Fougier– en un memorando elevado a las autoridades de nuestro país, el 8 de enero de 1934. El primero informaba que el capitán Mejía, el 1 de julio de 1933, había sido destinado al 6.º Grupo de la 81.<sup>a</sup> Escuadrilla de Campofornido. Después de efectuar la adaptación en los aparatos Romeo Ro.1 y en los cazas Fiat CR.20 Asso, en la Escuela de Caza de Aviano, inició el aprendizaje de los vuelos de patrulla demostrando, enseguida, poseer óptimas cualidades para el pilotaje. Un aprendizaje gradual y metódico le permitió alcanzar resultados, en verdad, brillantes.

Según consta en la planilla de vuelo, Mejía efectuó diversos ejercicios de acrobacia y de combate de caza simulados, incluso entre formaciones numerosas. En las ejercicios de tiro aire tierra, la unidad utilizaba un polígono ubicado en la región del

---

<sup>12</sup> A. Silvestre, *Enciclopedia de Aviación y Astronáutica*, Tomo 7, pág. 686, Ediciones Garriga S.A., Barcelona, 1971.

Vivaro, una zona quebrada y con profundos cañadones por donde serpenteaba el río Livenza.

Durante el regreso de las prácticas de tiro, los pilotos habían tomado la costumbre de apostar quién pasaba más veces debajo de uno de los puentes. En esas apuestas, terminantemente prohibidas, por supuesto, y de cuya ocurrencia sólo me enteré por transmisión oral, competían por quién se acercaba más y pasaba más abajo. La mayoría, con un gran sentido de prudencia, levantaba y sobrevolaba por encima del viaducto. Mejía llegó a ser un campeón reconocido por sus colegas italianos. Estas travesuras, que demuestran la capacidad y espíritu competitivo de la elite de la División Aquila, de ningún modo deben considerarse como indisciplinas que menoscabaran el profesionalismo de los aviadores. Si se comparan las dimensiones y las velocidades relativamente bajas de las aeronaves se comprende que no eran maniobras suicidas ni alocadas, sino acciones de pilotos que dominaban las alas de metal como al propio cuerpo.

Durante la preparación para rendir los exámenes de la especialidad, el capitán Mejía participó con la 81.<sup>a</sup> Escuadrilla en prácticas de tiro real. Barberino aseguraba que, con la instrucción recibida, se lo podía considerar como un piloto de caza “perfectamente diestro. Hábil y audaz acróbata, patrullista<sup>13</sup> seguro, óptimo tirador y apasionadísimo por el vuelo”. Por sus altas dotes intelectuales, la gentileza de sus modales y su carácter cordial y sincero, el capitán Mejía fue valorado y apreciado en el Regimiento.

Por su lado, el general Fougier ratificaba al pie del informe que Mejía era un oficial de rara distinción que había dejado el mejor de los recuerdos entre los pilotos de Aviano.

### **Base Aérea de Aviano**

Su origen se remonta a los primeros días de la aviación militar italiana, cuando el reino se enfrenta con Turquía y debe reforzar la frontera norte que linda con las posesiones otomanas de los Balcanes. El aeródromo de Aviano y el de Campoformido –ambos al oeste de Udine– junto con el de Merna –al este, en las afueras de Gorizia– comparten la distinción de ser la cuna de la Fuerza Aérea de Italia. Aviano se funda en 1911, en el denominado Campo de Santa Catalina. Allí, en 1912 se inaugura la escuela de vuelo. Al estallar la Primera Guerra Mundial, la escuela se traslada a Caserta, y Aviano se transforma en base aérea para operar contra las fuerzas austro-germanas. Desde esa base, el capitán Maurizio Pagliano y el teniente Luigi Gori emprenden una misión no autorizada, pero exitosa, contra los talleres navales austriacos en Pola (Yugoslavia). El 10 de mayo de 1916, el resultado del ataque les depara el título de héroes nacionales. Ambos aviadores fallecen mientras ametrallan a las tropas alemanas con un Caproni biplano, trimotor, en mayo de 1917. En su honor, la base es rebautizada como Aeropuerto Pagliano e Gori, en 1919. En la Base de Aviano, el 1 de mayo de 1917 se instala la

---

<sup>13</sup> Con condiciones para integrar patrullas aéreas volando en formación.

81.<sup>a</sup> Escuadrilla de Caza, más conocida como “Escuadrilla de los Ases”. Entre las dos guerras, Aviano es utilizada para el adiestramiento operacional de los escuadrones de caza y de bombardeo.<sup>14</sup>

En los seis meses que el capitán Mejía permaneció en Aviano, cumplió ochenta y siete salidas, y totalizó cincuenta y dos horas y quince minutos en el aire. La mayor parte de los temas los voló con los cazas Fiat CR.20 Asso, aunque, también, tuvo oportunidad de practicar algunos vuelos de alta acrobacia con el biplano Breda Ba.19. El 11 de enero de 1934, recibió el *brevet* de oro con el emblema de la Casa Real. En reconocimiento a sus méritos, se lo autorizó a ostentar la insignia en el uniforme.<sup>15</sup>

Tras concluir su capacitación práctica, el capitán Mejía asistió al VIII Curso Superior Aeronáutico, en la Escuela Superior de Caserta dirigida por el general L. Biagini. Entre febrero y mayo de 1934, cursó y aprobó el exigente programa que se impartía a los capitanes italianos antes de acceder al grado de comandante, como condición para ingresar a la Escuela Superior de Guerra de la Aeronáutica.

A su término, el director lo calificó como “*Ufficiale molto disciplinato e molto serio. Ha molta attitudine allo studio, ottime preparazione culturale ed uno spiccatissimo amor proprio. Durante il corso e durante gli esami ha messo in luce ottime qualità culturali e molto interessamento, così da riportare risultati sottosegnati che possono definirsi veramente brillant*”.

En los últimos meses de 1934, en la práctica, concluyó el plazo originalmente previsto para la capacitación y representación diplomática del capitán Mejía en Italia. Fue, entonces, cuando se enteró de que había sido propuesto por la Dirección General de Aeronáutica para formar parte de la Comisión de Adquisiciones en el Extranjero que, en 1935, debía elegir en Europa el futuro caza de la aviación argentina.<sup>16</sup> El general Basilio Pertiné presidiría la comisión que, además, estaría integrada por el mayor Alfredo M. Paladino y los capitanes Martín R. Cairó y Juan L. Garramendy.

A lo largo de ese año, los argentinos evaluaron productos de Francia, Polonia, Italia y Alemania. Conforme con las previsiones de la Ley 12254, la República Argentina tenía que adquirir treinta cazas y la licencia de fabricación de doscientos más. Según las especificaciones, el nuevo avión debía volar nivelado a más de 390 km/h; la velocidad de aterrizaje, ser inferior a los 120 km/h; y el techo máximo de servicio, superar los 8.000 metros.

En marzo de 1935, en el Centro de Ensayos que poseía el Servicio Técnico de la aeronáutica francesa en Casaux, los capitanes Mejía y Cairó probaron el Dewoitine D.510. Esta máquina, que era una derivación del D.500 de dotación del Ejército del

---

<sup>14</sup> 31.<sup>st</sup> Fighter Wing Heritage Pamphlet, Aviano Air Base.

<sup>15</sup> *La Nación*, 12 de enero de 1934.

<sup>16</sup> Resolución S/Nº del 23 de enero de 1935 - BMR N°835.

Aire, trepaba a 4.000 metros en menos de cinco minutos y tenía una velocidad de cruce de 400 km/h. Equipado con un cañón de 20 milímetros y dos ametralladoras en las alas, poseía una considerable potencia de fuego. Los ensayos incluyeron temas de tiro y bombardeo en picada. En junio de 1935, por su actuación en Francia, los aviadores argentinos recibieron del ministro de Aviación, general Denain, el *brevet* militar de piloto de aviación *honoris causa*.

De Francia, la comisión se trasladó a Polonia. En Varsovia, los fabricantes del PZL P.24 motor Gnôme-Le Rhone de 900 hp, conocedores de la experiencia de Mejía como piloto de prueba, le pidieron que probara un prototipo recién salido de la planta, al que aún no le habían certificado todos sus parámetros de vuelo.

Luego de comprobar la maniobrabilidad y constatar que el aeroplano se hallaba equipado con los instrumentos de registro adecuados, Mejía tomó altura y se lanzó en una pronunciada picada hasta rozar los 650 km/h, velocidad máxima que podía rendir el planeador según los cálculos efectuados en los túneles de viento. La cifra superó con holgura los valores alcanzados con anterioridad. Una vez que un comité internacional homologó la marca, las autoridades aeronáuticas polacas, conformes con la capacidad del piloto argentino, le entregaron el *brevet* de aviador de ese país, en una solemne ceremonia.

El 9 de abril de 1935 el equipo evaluador arribó a Roma. Se instalaron en la Base de Ciampino, en la que el agregado argentino entraba como un integrante más de la unidad. En días sucesivos, Cairó y Mejía evaluaron un Breda 27 y un Fiat CR.32. Con el general Pertiné a la cabeza, los miembros de la comisión fueron agasajados por el embajador argentino, doctor José M. Cantilo.<sup>17</sup> Finalizadas las pruebas, el capitán Mejía viajó a Alemania.

En comparación con la visita anterior, en 1933, la estructura política de ese país había sufrido cambios trascendentes. Hacía pocos meses que había fallecido su presidente, mariscal Paul von Hindenburg y el primer ministro Adolf Hitler, autotitulado Führer, controlaba todo el gobierno. El camino hacia la construcción del III Reich se hallaba expedito. Una de las primeras medidas del nuevo estado fue constituir el Ministerio del Aire, el 1 de marzo de 1935. La Luftwaffe se convertía en un arma independiente. Los aviadores militares no precisaban disimular más su identidad y estrenaban con orgullo un uniforme gris azulado, solapas abiertas, camisa y corbata, en contraste con el cuello cerrado de los uniformes del ejército y la marina.

En esta segunda estadía en Alemania, Mejía voló un “más pesado que el aire”. Si bien no han quedado constancias de las características de la aeronave, confrontando la información de las enciclopedias especializadas, se podría deducir que se trataba de

---

<sup>17</sup> *La Nación*, 10 de abril de 1935.

un modelo avanzado de la fábrica Heinkel, probablemente, el caza biplano He.51. Las noticias de prensa de la época dan cuenta de que, como era su costumbre, el capitán quiso comprobar las *performances* que garantizaban los constructores. Con proa hacia las nubes, y con la potencia y la actitud que decían los manuales, marcó el mejor tiempo para alcanzar los 6.000 metros. El ministro aeronáutico del Reich, mariscal Hermann Goering, presente en el campo de vuelo, lo felicitó por el récord.

Al finalizar los trabajos en la Comisión de Adquisiciones, Mejía se reintegró a la Agregaduría en Roma, donde permaneció hasta el 12 de octubre de 1935. Por una nota oficial, el embajador argentino en Italia le informó al entonces canciller, doctor Carlos Saavedra Lamas, que se complacía “en señalar a V.E. las brillantes condiciones de militar, aviador y caballero que el capitán Mejía ha demostrado haciendo honor a nuestro Ejército”.<sup>18</sup> Por su actuación en la Regia Aeronautica, además del *brevet* que lucía con orgullo, el rey lo nombró Caballero Oficial de la Corona.

A mediados de octubre de 1935, Mejía regresó al país y se incorporó a la Dirección General de Aeronáutica.<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> Raúl A. Apold, “Claudio A. Mejía, el millonario del aire”, *La Nación*, 6 de octubre de 1944.

<sup>19</sup> Resolución S/Nº del 22 de octubre de 1935 - 1ª P. BM N°10077.

## **BRIGADIER CLAUDIO ARMANDO MEJÍA**

Pero, ¿quién era ese miembro de las águilas italianas que volvía cubierto de gloria? ¿Quién era ese De Bernardi argentino, aclamado por las multitudes, que venía de co-dearse con la nobleza de los aviadores y de volar más de seiscientas horas en los cielos del viejo mundo? Las respuestas eran variadas; las fuentes y el historial que podían consultarse para redactarlas, demasiado extensos. A fines de 1935, cuando regresó a Buenos Aires, el piloto de caza era ya una figura conocida por el gran público, y hacía casi una década que los diarios se ocupaban con regularidad de contar sus proezas.

Como todas las personas, su existencia partía de un momento irrepetible cuyas coordenadas se encuentran anotadas en los registros de la iglesia de Nuestra Señora de la Piedad. En el folio 248 del Libro de Bautismo N°94 figura que Claudio Armando Mejía nació en Buenos Aires el 25 de noviembre de 1901. Y, según consta en la partida del solemne bautismo, e imposición del óleo y crisma, de acuerdo con la certificación librada por Roque F. Carranza, cura rector de la parroquia, era hijo legítimo de D. Claudio José Mejía, natural del país, y de D.<sup>a</sup> Catalina Martha Caivano, oriunda de Montevideo, domiciliados en Talcahuano 264.

Único descendiente del matrimonio Mejía-Caivano, Armando creció rodeado del afecto y la exclusiva atención de sus padres. Porteño genuino, correteando por las calles adoquinadas de San Telmo y Montserrat, aspiraría el perfume de los jazmineros y glicinas, y de las raíces más puras de la argentinidad. Tal vez, entre aquellos paredones cargados de historia, cercanos a la Manzana de las Luces, su imaginación infantil aún sentiría palpitar los ecos de la heroica resistencia frente al invasor inglés. Tal vez, las campanadas de la iglesia de Santo Domingo que oiría desde su casa, en la calle Venezuela 887, despertaron su vocación militar. Y tal vez, sólo así, con las armas en las manos, entregándose con su inteligencia y corazón al servicio de la Patria, podría sentirse realizado un joven sano y fuerte como él.

Además del barrio consustanciado con los orígenes de la Nación, la figura paterna fue determinante al elegir la carrera de las armas y de aviador. Apoyo y tutor invaluable en la niñez, el papá de Armando también fue un disparador de sueños y proyectos. En la juventud, cuando le llegó el momento de tomar las grandes decisiones para enfrentar la edad adulta, fue el acicate insustituible que lo empujó a desafiar las dificultades, aun a costa del bienestar. Armando recibió de su padre el sentido del respeto a la autoridad, y de la responsabilidad protectora del hombre con relación a la mujer y a los más débiles. De él, habrá heredado esa predisposición innata para el manejo de cualquier tipo de vehículo y esa, casi enfermiza, necesidad de volar.

En efecto, hallé suficientes elementos de juicio como para suponer que la vocación aeronáutica de Armando le llegó a través de los genes paternos. Claudio José fue quien, en secreto, firmó la autorización para ingresar al Curso de Aviador. Claudio José lo alentó y fue el más ferviente admirador de Armando. No por otra causa, se encontrará en la Plaza de Mayo presenciando la demostración aérea de su hijo en 1928; o irá a esperarlo al puerto cuando regrese con un avión adquirido en los Estados Unidos, en 1929.

Las inclinaciones aeronáuticas de su linaje paterno las reveló el mismo brigadier Mejía en un artículo que, en 1956, escribió acerca de la historia de la aviación en la Argentina. Armando aseguraba que la afición de su familia por el vuelo podía rastrear-se hasta 1909. Ese año, después de la trágica desaparición de Eduardo Newbery a bordo de El Pampero, se reabrió el Aero Club Argentino bajo la presidencia de su hermano, el ingeniero Jorge. El gobierno organizó la Comisión Nacional del Centenario y el Aero Club se encargó de la preparación de los festivales y competencias aéreas conmemorativas. Aunadas las voluntades detrás de un objetivo compartido, el país entero se movilizó para festejar el primer siglo de la Patria.

En 1909, cuando Armando despertaba a la edad de la razón, su abuelo Claudio con el doctor Ricardo J. Davel y otros ilustres ciudadanos fundaron el aeródromo de Longchamps. Al año siguiente, en ese mismo predio, sus ojos de niño se llenaban de cielo observando como su tío Raúl Mejía junto con Raúl Zimmerman, Carlos A. Tornquist y Jorge Newbery volaban con el piloto francés Henri Bregi, contratado por el Aero Club para enseñar a volar, y se convertían en los primeros pasajeros aéreos argentinos.

Por el contrario, de ningún modo la madre aprobaba que Armando fuese aviador. Catalina Martha, que adoraba a su único hijo, sólo se enteró de que era piloto cuando leyó un matutino que ponderaba una demostración de acrobacia. Aquella mañana, sin imaginar quién era el autor de las pruebas, estudió de cerca la fotografía del piloto y, mirando interrogante a su marido, exclamó: “¡Pero si éste es nuestro hijo!” A partir de ese día y hasta su muerte, Catalina Martha vivió con –familiarmente hablando– “el Jesús en la boca”. Mujer devota y de comunión diaria, encargó a un platero que confeccionara una pulsera con la imagen de la Virgen de Luján para que su hijo aviador la llevase siempre en la muñeca como protectora y copiloto celestial.<sup>20</sup>

Catalina Martha le obsequió el relicario consagrado a Nuestra Señora de Luján el 25 de noviembre de 1924. Fundido en oro dieciocho quilates con filetes de platino, tenía diez brillantes incrustados alrededor de la imagen de la Virgen. En el reverso de la placa, a modo de plegaria hizo grabar: “Virgen de Luján, sálvalo”. De acuerdo con los

---

<sup>20</sup> La pulsera se custodia en la Sala Histórica de la Escuela de Aviación Militar en Córdoba.

testimonios anotados por Clara Rosa Echenique en los legajos descriptivos de los objetos donados a la Escuela de Aviación Militar en 1990, desde que la recibió hasta que falleció, Claudio Armando Mejía llevó consigo la imagen. Le oraba, le agradecía, se peleaba con ella cuando no le salía una maniobra en vuelo. La tuvo en su muñeca hasta el día en que expiró. En los minutos finales se la confió a su esposa, diciéndole: “no me la pongas en el cajón porque me la van a robar”.

Retomo el hilo de la narración y regreso a 1917, cuando Armando cursó el quinto año del secundario en un colegio nacional y se preparó en la Academia Luis Pastor, antecesora inmediata de la tradicional Academia Marque. Sólo entonces, con sus alforjas bien balanceadas por la formación moral recibida de sus padres y el sentido de pertenencia a la comunidad argentina moldeado en los centros educacionales de su ciudad, rindió el examen, lo aprobó, y el 1 de marzo de 1918 ingresó en el Colegio Militar, en San Martín.<sup>21</sup>

Durante tres años, nueve meses y veinte días, asistió al curso preparatorio y a los ciclos regulares del primero, segundo y tercer año. Evaluado con las máximas calificaciones en instrucción militar durante los cuatro períodos anuales, también obtuvo las notas más altas en las ciencias humanísticas: lengua castellana, francés, alemán, historia y geografía.

El pasaje por los claustros militares terminó de modelar su forma de ser y pulió algunas facetas que serían una constante en el futuro. Los jefes de compañía e instructores coincidieron en afirmar que el alumno se hallaba dotado de condiciones generales sobresalientes, entre las que se destacaban la probada vocación por la carrera de las armas, el acatamiento consciente de la disciplina militar, y la energía y el entusiasmo con que acometía sus actividades. Todos convenían en señalar, asimismo, que era inteligente, educado, apreciado camarada y dueño de una cultura exquisita.

El capitán Santos V. Rossi, último jefe de Mejía, en diciembre de 1921 resumió en pocas palabras y de manera casi profética los rasgos más notables del aviador: “Inteligente, despejado, de buen criterio y mucho entusiasmo por la carrera de las armas. Es muy culto y sociable, cuidadoso de su persona, muy correcto y subordinado en el trato con los superiores; justo en el trato con los subalternos”. Si bien le atribuía que “no tiene el carácter afirmado”, y que pasaba por alto “algunos detalles del servicio”, aseguraba que “con una buena dirección de su comandante mejorará y será un oficial de porvenir porque tiene pasta y condiciones sobradas para ello”.

A la firmeza moral y capacidad intelectual que había desarrollado, por herencia y educación, es necesario añadir el galardón que representaba para su persona la conformación física privilegiada con que lo había bendecido la naturaleza. *Mens sana in*

---

<sup>21</sup> Sede del actual Liceo Militar General San Martín.

*corpore sano*, pocas veces como en él se verificó la sabiduría del adagio latino; en pocos casos se encontró una conjunción de cualidades que predispusieran a un joven para el ejercicio de las artes militares. La contextura atlética, el metro 80 de estatura, los 72 kilos de peso, los 97 centímetros de perímetro torácico,<sup>22</sup> y una natural coordinación de movimientos hicieron de él un gran gimnasta, un eximio jinete y un nadador de primera línea.

La natación fue su gran pasión hasta los ochenta y seis años. En el otoño de su vida, acostumbraba pasar largas temporadas en San Clemente del Tuyú. Se levantaba muy temprano, a las cinco o seis de la mañana, y salía a nadar mar adentro. Una vez, en Mar del Plata, se internó tanto en el mar, que las toninas lo empujaron a la playa. Para tener una idea de su calidad en este deporte, es suficiente saber que con un grupo de amigos braceaban grandes distancias desde la Bristol y que en la quinta de su esposa en Pilar se hizo construir una pileta especial para practicar.

Si a las dotes ético-cognoscitivas y a su armoniosa apariencia externa se les suman la natural elegancia y su don de gentes, notable a primera vista, se comprende por qué los mandos del Colegio lo eligieron como tambor mayor e ícono de los cadetes de la época. Adiestrado en el estilo prusiano por un instructor alemán, el porte marcial de Armando Mejía encabezó la Banda Militar del Cuerpo de Cadetes, desde su ingreso en 1918 hasta su egreso en 1921. La calle Florida fue escenario de las exclamaciones que, en los desfiles de entonces, suscitaban sus malabares con el bastón de nogal enchapado con cantoneras y regatones de bronce.<sup>23</sup>

El 23 de diciembre de 1920, el cadete Mejía ascendió a cabo; el 23 de mayo de 1921, a cabo primero; y el 10 de octubre de 1921, a sargento. Ostentando esa máxima jerarquía, el 20 de diciembre, fue promovido a subteniente del Arma de Infantería,<sup>24</sup> noveno en el orden de mérito de la Promoción 46, integrada por noventa y seis alumnos, y en el tercer lugar entre sus cuarenta y un compañeros de arma.

Destinado en el histórico Regimiento de Infantería 1 Patricios, durante el primer año de servicios debió abocarse al trabajo agotador de instructor en la Escuela de Reclutas. Una exigencia que satisfizo con plenitud. En 1922, mereció las mejores calificaciones por su entusiasmo y empeño.

En 1923, en cambio, como si la nostalgia por un sueño no cumplido adormeciera su voluntad, se lo notó distante, desinteresado de sus deberes. Llegué a esta conclusión después de leer con detenimiento su legajo. Por las notas y conceptos que mereció, pude inferir que la mano de alguno de sus calificadores se había endurecido y que

---

<sup>22</sup> Valores extraídos de su Legajo Personal, correspondientes a 1920 cuando cursaba el segundo año, con 19 de edad.

<sup>23</sup> Testimonio escrito por Clara Rosa Echenique, legajos descriptivos donados a la EAM en 1990.

<sup>24</sup> Decreto S/Nº del 20 de diciembre de 1921 - 1ª P. BM N°6056.

fue evaluado de manera poco ortodoxa y hasta infrecuente, pues los conceptos de los jefes de batallón y regimiento, insólitamente, discreparon casi en ciento ochenta grados.

El jefe de batallón le imputaba falta de energía y entusiasmo y, a un atleta como él, lo acusaba de salud disminuida. No explicaba los fundamentos que lo inducían a pensar de esa forma, aunque resulta fácil deducirlos cuando le endilgaba ciertos excesos que atentaban contra su fortaleza “por abuso de la misma (salud), presentándose con frecuencia a instrucción casi exhausto...”.

Por el contrario, el jefe de regimiento se manifestaba en desacuerdo con la apreciación del primero y atribuía las faltas que hubiera podido cometer a la extrema juventud. El general Enrique Podestá, comandante del Arma de Infantería, zanjó el diferendo. Se inclinó por el comentario de la segunda instancia, y consideró que se trataba de un subteniente joven y con excelentes cualidades, puesto que en él había “buen espíritu, buena moral y honor militar”.

Para mí, resulta obvio que Mejía había levantado la mirada de las trincheras y, siguiendo el llamado que correría por sus venas, deseaba unirse a las aves que revoloteaban sobre los campos de instrucción. No porque menospreciara la noble y abnegada misión de la infantería, sino porque su espíritu inquieto necesitaba de horizontes más vastos, y porque sus reflejos de águila le demandaban mayores desafíos para saciar las ansias de aventura. El 14 de marzo de 1924,<sup>25</sup> sin que su madre lo supiera, pero con el apoyo decidido de su padre, aceptó su incorporación al Grupo N°1 de Aviación<sup>26</sup> de El Palomar. Debo aclarar que la asistencia al Curso de Aviador, como se estimaba en esa época, sólo implicaba el pase en comisión a la Escuela. Por lo tanto, en 1924, pese a dedicarse casi por completo al vuelo, continuó dependiendo administrativamente del Regimiento de Infantería 1 Patricios.

El mayor Aníbal Brihuega comandaba el Grupo N°1 de Aviación, en tanto que los responsables de capacitar a los alumnos eran los aviadores militares capitán Elisendo C. Pissano (jefe de Estudios) y teniente primero José J. Madariaga (jefe de Pilotos y Sección Entrenamiento). La instrucción en vuelo la impartían el teniente Pedro Castex Lainfor y los sargentos Juan A. Carrizo, Ramón E. Gómez y José H. Rodríguez. Gracias a la dedicación de estos hombres, Mejía, antes de cumplir veinte horas de adiestramiento en los Avro 504K, voló el “solo” el 2 de septiembre de 1924. Y, aunque pareciera increíble, a la semana de haber debutado en el aire, el jefe de Pilotos lo apercibió por “efectuar en vuelo maniobras no ordenadas”.

---

<sup>25</sup> Resolución S/N° del 14 de marzo de 1924 - 1ª P. BM N°6715.

<sup>26</sup> En 1922, sobre la base de la EMA, se había organizado el Grupo N°1 de Aviación. La función de enseñanza la ejercía una sección adiestramiento, dependiente del jefe de grupo.

Esa sanción inusual habla de una osadía poco frecuente y, por otra parte, señala el comienzo de un prolongado litigio entre el gran aviador y las normativas. Del estudio de ese entredicho con sus superiores, se deduce la pericia, el dominio del avión que el alumno aventajado fue adquiriendo en cada vuelo; un alumno que, más cómodo que un pez en el agua, recuperaba el avión de una picada o volaba a ras del suelo, cabeza abajo; un alumno que en cada salida ganaría más y más confianza, y desplazaría un metro más abajo las limitaciones que él mismo se habría impuesto.

Los jefes que lo sancionaban desconocerían la vocación de águila que ardía en el espíritu del subteniente. Por tal causa, a partir de esa temprana llamada de atención, le marcaron muy de cerca sus progresos y sólo cuando su reconocida maestría los convenció de que los límites del piloto medio no estaban hechos para él, cesaron de prodigarle reproches y castigos, tales como “contrariar las disposiciones de la Reglamentación de la Pista”, “infligir la reglamentación de vuelo”, “efectuar maniobras prohibidas cerca del suelo”, “reincidente en realizar acrobacia a baja altura”. Incluso, más de un jefe lo tildó de “temerario e imprudente”.

Por suerte para Armando y para la aviación argentina, ninguno de esos tropiezos frenó el vertiginoso ascenso de su carrera. En cada una de esas ocasiones, en un escalón más arriba del sancionador, halló a un calificador con mayor experiencia o sabiduría, a un aviador en condiciones de justipreciar la verdadera dimensión de las supuestas faltas. “Los castigos recibidos son por sobrepasarse en los trabajos aéreos (ordenados), lo que no modifica su calificación en conducta”, afirmó el mayor Aníbal Brihuega, su primer jefe de grupo.

Sin perjuicio, entonces, de los sustos y preocupaciones que causó y causaría a sus mandos, y de padecer otras reprimendas menores como “usar prendas no reglamentarias en la vía pública (gorra sin aro)”, Armando Mejía obtuvo las mejores calificaciones entre los catorce alumnos de su curso de pilotaje. Conceptuado en forma sobresaliente, tanto en la faz práctica como teórica, el 1 de noviembre de 1924, con treinta horas de vuelo, accedió al título de Piloto Militar.<sup>27</sup>

El jefe de Pilotos, teniente primero Madariaga, el mismo que lo había apercibido por ejecutar maniobras no ordenadas, afirmó que se distinguía “entre sus camaradas por la corrección con que ejecuta las maniobras de vuelo”. A renglón seguido, vertió una opinión que, con los años, se convertiría en vaticinio: “Será muy buen aviador y de mucha utilidad para nuestra aviación”.

Y al tiempo que a los jefes del Grupo N°1 de Aviación no les alcanzaban las palabras para ensalzar la actuación de Mejía, los jefes del Regimiento de Infantería 1 Patriotas seguían disconformes con su rendimiento. El jefe de batallón, que en apariencia le

---

<sup>27</sup> Decreto S/N°, 16 de enero de 1925 - 1ª P. BM N°6963, y Decreto S/N° del 26 de enero de 1925 - 1ª P. BM N°6971.

guardaba un cierto rencor por los excesos cometidos con su salud (*verbi gratia*, trasnochadas) el año anterior, controlaba segundo a segundo el tiempo que el subteniente le dedicaba al arma de origen. “No ha prestado servicios efectivos, sino de días”, manifestaba con un dejo de amargura en la foja de calificaciones, como si ya adivinara que el topo cavador de trincheras se había metamorfoseado en aguilucho.

El 31 de diciembre de 1924, el Poder Ejecutivo aprobó las listas de ascensos. Armando Mejía recibió las insignias de teniente<sup>28</sup> y, con ellas, la noticia más esperada: había sido inscripto para el Curso de Aviador Militar. A partir de 1925,<sup>29</sup> engrosó en forma definitiva las filas de los aviadores del Grupo N°1 de Aviación.

En ese año, bajo el comando del mayor Elisendo Pissano, el Grupo se transformó en N°1 de Observación y compartió las instalaciones del campo de vuelo de El Palomar con la recreada Escuela Militar de Aviación. La Escuela dictaba el curso básico de pilotaje y el Grupo –compuesto por las escuadrillas de Artillería, de Observación y de Caza– asumió el papel de unidad operativa y de adiestramiento avanzado de los alumnos del segundo curso.

El teniente Mejía –junto con sus compañeros de promoción Isidoro Grün, Víctor V. Vergani, Eugenio Cormack Lynch, Enrique R. Guntsche, Tomás A. Duco, Guillermo von Büren, Héctor A. Bastián, Federico C. Carbia, Héctor F. Grisolia y Inocencio M. Cardalda– fue destinado a la Sección Entrenamiento del Grupo N°1 de Observación y completó el segundo Curso de Aviador Militar.

Los conocimientos y habilidades que adquirió para sortear las exigencias de esta capacitación tan especializada representaron un digno colofón de lo aprendido en el primer año. Además del estudio y el adiestramiento aéreo, Armando se ocupó de la ayudantía del jefe de grupo. En ambos cargos, tuvo una actuación destacada por su “... escrupuloso trabajo en clase, ( ... ) por sus apuntes que podían servir de modelo. ( ... ) Excelente camarada, muy sociable y de sentimientos nobles, participó en las maniobras de Córdoba distinguiéndose por su entusiasmo en volar”.

Por un decreto firmado por el presidente Marcelo T. de Alvear y el ministro de guerra, general Agustín P. Justo, Armando recibió el título de Aviador Militar, el 31 de diciembre de 1925.<sup>30</sup> Luciendo en su pecho como una presea el *brevet* recién ganado, se incorporó a la Escuadrilla de Artillería del Grupo N°1 de Observación.

Las calificaciones y las excepcionales aptitudes para el vuelo que había evidenciado durante el aprendizaje, desde el inicio de su primer empleo como aviador militar, le depararon responsabilidades normalmente reservadas sólo a los más experimentados. Pese a las escasas horas de vuelo, fue designado instructor y, al poco tiempo de llegar,

---

<sup>28</sup> Decreto S/N° del 31 de diciembre de 1924 - 1ª P. BM N°6957.

<sup>29</sup> Resolución S/N° del 19 de enero de 1925 - 1ª P. BM N°6964.

<sup>30</sup> Decreto S/N° del 31 de diciembre de 1925 - 1ª P. BM N°7253.

comandante accidental de la Escuadrilla de Caza, un cargo que se oficializó por boletín el 15 de noviembre de 1926.

Durante esos meses, en paralelo con las obligaciones derivadas del adiestramiento aéreo, en el Grupo se le encomendaron tareas docentes. El 14 de mayo se hizo cargo de la cátedra de Meteorología, ocupación en la que demostró tener una predisposición natural. Conceptuado como “excelente instructor y de claro criterio”, sus superiores resaltaron que, más allá de los conocimientos y de descollar por la concienzuda preparación de las clases, sabía transmitir “a sus alumnos su porte militar y caballeresco”<sup>31</sup>. En ciclos lectivos posteriores, Mejía desarrollaría una intensa labor pedagógica, y se convertiría en un especialista de las materias vinculadas con la aviación y la aplicación bélica de los aeroplanos.

Como integrante de la Escuadrilla de Artillería, Mejía voló los Breguet XIX de observación y bombardeo (A2 y B2, respectivamente) adquiridos bajo los dictados de la Ley de Armamentos 11266 (secreta). Ensamblados en los talleres de El Palomar, que en esa época habían alcanzado la envergadura de una auténtica fábrica, en 1926 los Breguet fueron recibidos, probados y habilitados en las funciones –navegación, observación y bombardeo– para las que habían sido comprados. A efectos de facilitar la enseñanza, en el puesto del observador de uno de los aviones, los técnicos argentinos duplicaron los comandos de vuelo y del motor, y los instrumentos necesarios para operar la aeronave brindando, así, mayor seguridad al instructor.

Los ensayos en Breguet XIX comenzaron en marzo y, con numerosas navegaciones de gran alcance, se extendieron a lo largo de 1926. El teniente Mejía tuvo el privilegio de participar en misiones que, por sus características poco frecuentes, han entrado en la historia grande de la aviación. Tal es el caso de la gira de inspección por las guarniciones militares más importantes que, en julio de ese año, efectuó el ministro de guerra.

Entusiasta y decidido promotor de la actividad aeronáutica, el general Justo, ubicado en el puesto de observador del Breguet XIX piloteado por el mayor Pedro Zanni, encabezó una escuadrilla de cuatro aeronaves. A las restantes, las condujeron el teniente primero José F. Bergamini, el teniente Mejía y el sargento José H. Rodríguez. Esta singular formación ministerial, en un periplo conocido como “el vuelo por las catorce provincias”, durante treinta y dos horas recorrió 4.300 kilómetros.

La escuadrilla despegó de El Palomar el 11 de julio de 1926. Tras sobrevolar Santa Fe y Córdoba, hizo escalas en Tucumán, Salta, Catamarca, Santiago del Estero y Formosa, y arribó a Asunción del Paraguay donde Justo se reunió con su colega paraguayo, doctor Luis Riart. Regresó por Formosa y Paraná a Buenos Aires el 23 de julio,

---

<sup>31</sup> Partes de Inspección de los jefes del Grupo N°1 de Observación (8 de mayo de 1926 y 15 de julio de 1927).

después de trece días, de los cuales, seis fueron jornadas de agobiante actividad aérea.

El 3 de octubre, el teniente Mejía integró la 7.<sup>a</sup> Escuadrilla de Exploración que trasladó, a Concordia, tres Breguet para intervenir en los ejercicios de cooperación con la Caballería, que se desarrollaban en la zona mesopotámica. El 11, Mejía cumplió dos salidas de exploración trasladando al teniente Pedro C. Bossich como observador.

En ocasión de colocarse la piedra fundamental de la Fábrica Militar de Aviones (FMA) en Córdoba, en noviembre de 1926, el general Justo voló una vez más en escuadrilla. En esta oportunidad, viajó en el puesto de observador del Breguet del teniente primero Bergamini. Detrás del ministro, formaron Mejía acompañado por el director del Servicio Aeronáutico, teniente coronel Luis A. Casinelli, y los tenientes Eugenio Cormack Lynch y Oscar E. Muratorio.<sup>32</sup>

Gracias a la autonomía y los adelantos tecnológicos de las nuevas máquinas, Armando Mejía reunió gran cantidad de horas de vuelo y llegó a familiarizarse con los secretos de la navegación aérea. Secretos que no son otra cosa que aquellas enseñanzas no escritas en los manuales; secretos que se aprenden a costa de grandes sustos y que únicamente se transmiten entre los pilotos, de boca en boca, o permanecen por siempre en la intimidad de sus conciencias. Secretos para encontrar el rumbo en las inacabables llanuras argentinas, para confiar en las indicaciones de los instrumentos, para interpretar el peligro que se oculta detrás de la engañosa belleza de una nube de tormenta; secretos que, en fin, sólo se aprenden volando, experimentando las sensaciones que, como se dice en la jerga aeronáutica, sólo se perciben en el asiento de un avión separado de la tierra, y que ningún simulador es capaz de reproducir.

En lo concerniente a las funciones desarrolladas como jefe accidental de la unidad de caza, 1926 fue, por llamarlo de alguna manera, decepcionante. El organismo, al que se aludía con la rimbombante designación de escuadrilla, en la práctica no pasaba de ser una fracción menor o, a lo sumo, un mero rectángulo dibujado en los gráficos orgánicos.

Para comenzar, en enero los cazadores despidieron a los tres últimos malogrados Nieuport 29 Delage, radiados de servicio. En el resto del año, sólo contaron con un SVA 5 para adiestramiento y un Fokker D.XI para acrobacia. Los cazadores, desde el jefe hasta el más moderno, no tuvieron más remedio que cumplir sus temas de vuelo con el material de las otras escuadrillas. A pesar de las dificultades, el segundo jefe del Grupo lo calificó a Mejía como: “Excelente piloto con pasión verdadera por su arma. Como comandante de la Escuadrilla de Caza se ha desempeñado a entera satisfacción.

---

<sup>32</sup> Comodoro Oscar G. Vélez, *Historia General de la Fuerza Aérea - Tomo III*, (Historia de la Fuerza Aérea Argentina), Capítulo I, pág. 35.

Muy disciplinado, es un eficaz cooperador en su esfera. Culto y pundonoroso en todos sus actos e intachable camarada”.

La anemia logística de la aviación del Ejército comenzó a revertirse en 1927, cuando el destino reunió en el Grupo N°1 de Observación a dos de los más grandes pilotos, desde el punto de vista del dominio de las máquinas en vuelo de la primera época de la aeronáutica militar argentina: el mayor Antonio Parodi, en el cargo de jefe de grupo, y el teniente Claudio Armando Mejía, en el comando de la Escuadrilla de Caza.

En un artículo publicado por el matutino *El Diario*, el 26 de abril de 1927, con un gran titular se anunció la ejecución de los vuelos de prueba de los dos primeros Dewoitine entregados por el Taller de El Palomar. Los ensayos estuvieron a cargo, casualmente, de esos dos grandes aviadores. Las máquinas, seleccionadas por el Subcomité de Aeronáutica de la Comisión de Adquisiciones de Europa presidido por el mayor Parodi entre 1923 y 1924, habían llegado embarcadas a fines de 1926. En una primera etapa, como una transfusión de emergencia para salir de la inacción, se compraron, ya fabricados, cinco Dewoitine D.21 monoplaza y dos D.25 biplaza. El remedio definitivo vendría en la segunda etapa, en la que se preveía producir treinta aeroplanos D.21 más, cuya licencia de fabricación se había adquirido para impulsar la planta industrial inaugurada en Córdoba.

Este programa de equipamiento de la aviación militar iniciado en 1926, a catorce años de su fundación, con la excepción de la compra (1924) de los cinco Nieuport 29 Delage que prestaron servicio apenas un año, fue la primera muestra de que el Estado argentino se interesaba con seriedad por la defensa del espacio aéreo y que deseaba incorporar aeronaves diseñadas especialmente para la caza.

#### **Dewoitine D.21**

Monoplano tipo parasol construido en duraluminio, con alas y planos de cola revestidos en tela. Propulsado por un motor de 450 hp, se caracteriza por una gran maniobrabilidad en el aire. Según el manual, en doce minutos trepa a 5.000 metros y, si continúa ascendiendo, el techo operativo le permite alcanzar los 8.500. Equipado con tres ametralladoras de 7,65 milímetros, dispone de una capacidad de carga de 500 proyectiles en total. Una de las armas, en la parte superior del capó, tira entre las palas en forma sincronizada con el giro de la hélice. Las otras dos, ubicadas en las raíces de los planos, disparan de modo independiente, sin ninguna vinculación con el motor.

El primer trimestre de 1927 encontró al teniente Mejía afirmado en la conducción de una escuadrilla de caza que, por fin, disponía de aviones adecuados, aunque ciertas complicaciones técnicas con los motores limitaba el promedio a sólo tres aeroplanos en servicio. Formaban parte de la unidad: el teniente Eugenio Cormack Lynch, como jefe de la Sección Transporte; el teniente Armando H. Cáceres, el subteniente Lauro A. Lagos, el sargento primero Fernández Arcay y el sargento A. Méndez; y los no

navegantes, sargento primero Duri y sargento Vega. Al finalizar el período, los pilotos sumaron ciento noventa y siete horas y treinta minutos de vuelo, cumplidas en cuatrocientas diez salidas. De éstas, casi la mitad fueron realizadas por el comandante.

En forma complementaria, Mejía debió atender otras tareas ordenadas por sus jefes. El 30 de junio fue nombrado profesor de Pilotaje de Guerra y Táctica Aérea del segundo curso.<sup>33</sup> Y el 1 de agosto fue comisionado a Mendoza para reconocer el área de las ejercitaciones finales y seleccionar el campo de aterrizaje del Grupo N°3 de Observación que se pensaba constituir en esa provincia cuyana.

No por otro motivo, en 1927, la actuación más destacada de la unidad cazadora tuvo como escenario a Campo Reyna, sobre el río Mendoza. A partir del 20 de octubre, en esa zona que tiene a los Andes como fondo, se confrontaron los bandos azules y colorados. Integrados por elementos de todas las armas, durante veinte días, los ejercicios operativos del Ejército incorporaron, en sus maniobras, aviones de caza para tareas de defensa aérea, interceptación, y escolta de máquinas de observación. En este debut de la caza argentina en operaciones simuladas, el comandante de la escuadrilla, Armando Mejía, guió a los Dewoitine en las navegaciones de ida y regreso entre El Palomar y Santa Rosa (Mendoza), donde se armó el vivaque.

El 31 de octubre sufrió un accidente que le causó heridas y contusiones leves, en tanto que el Dewoitine D.21 matrícula N°4 resultó destruido en un gran porcentaje. En esa ocasión, Mejía había despegado con la intención de comprobar el funcionamiento del motor, que presentaba fallas en el encendido, y verificar la estabilidad aerodinámica con algunas maniobras de combate. Efectuados los ensayos sin novedad, mientras se encontraba en final, a 30 metros del suelo, el aparato se hundió en un repentino “aplastón”.

En la investigación llevada a cabo al año siguiente, se atribuyó el fenómeno a la existencia de un “vacío” (sic) que había dejado al piloto sin comando, posiblemente lo que se conoce como una cortante de viento. La junta dictaminó que no hubo dolo, imprudencia, negligencia ni impericia y se dio de baja el material sin efectuar ningún cargo.<sup>34</sup>

Recuperado de las lesiones, el 10 de noviembre, Armando desfiló al frente de la Escuadrilla de Caza, detrás de los Breguet, sobre la ciudad de Mendoza. Y el 30, realizó un recorrido fotográfico entre Santa Rosa, Palmira y Campo Reyna.

En resumen, en 1927, al año de haber recibido el *brevet* de aviador militar, merced a su profesionalismo e innata habilidad para el pilotaje, Mejía tuvo la dicha de tener entre sus manos el Dewoitine, una joya de aquella época por sus excelentes prestacio-

---

<sup>33</sup> Decreto S/N° del 30 de junio de 1927 - 1ª P. BM N°7680.

<sup>34</sup> Resolución S/N° del 30 de enero de 1928 - 1ª P. BM N°7857.

nes. Según rezaba el informe producido por él y por el mayor Parodi, al concluir las pruebas de recepción, “sus características constructivas y empleo militar lo hacen sumamente agradable de conducción. ( ... ) Si bien en las picadas muy pronunciadas de 60° o 90° (maniobra esencial en el combate aéreo) la incidencia variable de cola da fuertes trepidaciones, el planeador tiene un comportamiento excepcional como avión de caza y es agradable y firme en las maniobras”.<sup>35</sup> Con semejante instrumento en las manos y con su predisposición para consustanciarse con las máquinas y volar como si el aire fuese su medio natural, Mejía fue ganando seguridad y audacia.

No fue de balde que, en 1927, se lo sancionara por vulnerar los límites de baja altura en maniobras acrobáticas y que el segundo jefe del Grupo, capitán Martínez de Alegría, lo conceptuase como “oficial inteligente, buen camarada, subordinado y respetuoso. Se ha desempeñado como comandante de la Escuadrilla de Caza con verdadero celo profesional por el arma. Excelente piloto; aunque temerario e imprudente en sus maniobras aéreas”.

El mayor Antonio Parodi, jefe del Grupo N°1 de Observación y gran impulsor de la acrobacia en la preparación de los aviadores y del espíritu de los cazadores, estuvo de acuerdo con los buenos conceptos, no así con el calificativo de “imprudente”. Con vehemencia, defendió el desempeño de Mejía asegurando que era “un excelente aviador militar que sobresalía por su destreza y dominio del avión” y que “su excesiva confianza y control de sí mismo como piloto de caza lo hacían aparecer imprudente”.

---

<sup>35</sup> Memoria Anual del Grupo N°1 de Observación de 1927 - Anexo 2.

## UN ATERRIZAJE INUSUAL

En 1928, el teniente Claudio Armando Mejía continuó al frente de la Escuadrilla de Caza del Grupo N°1 de Observación y con la costumbre de recibir llamados de atención por maniobrar a baja altura. El 26 de abril fue suspendido de vuelo por quince días. Pese a esas dificultades, que podrían hipotecarle el futuro, una vez más encontró el apoyo del mayor Antonio Parodi, que le desbrozó el camino calificándolo como un “Excelente aviador militar, que sobresale por su destreza y dominio del avión. De muy buenas condiciones intelectuales y preparación general. ( ... ) El gran entusiasmo por el vuelo y excesivo celo de su reputación han sido causa de las infracciones cometidas en vuelo”. Y, a pesar de que el jefe de Aviación, teniente coronel Aníbal Brihuela, opinaba que (Mejía), “en su afán de distinguirse, comete indisciplinas”, el coronel Luis Casinelli avaló el concepto de Parodi añadiendo que era en ese entonces “... uno de los mejores aviadores militares...”.

Igual que el año anterior, la carencia de aviones resintió la actividad de la unidad cazadora. Apenas cinco Dewoitine D.21 estuvieron en condiciones de volar con regularidad.<sup>36</sup> Con ellos, después de los ingentes esfuerzos de su comandante y oficiales, la escuadrilla alcanzó a cumplir seiscientos sesenta y nueve salidas, y reunir cuatrocientas cinco horas de vuelo. De ese total, doscientas sesenta y seis salidas fueron efectuadas por Mejía. Sin embargo, tanto entusiasmo y empeño no fueron suficientes para lograr los objetivos de adiestramiento. En los ejercicios finales, sólo pudieron intervenir Mejía y los tenientes Hermansson, Garramendy y Barros. No ocurrió lo mismo con la instrucción teórica, cuyo programa se impartió en su totalidad. La materia de Táctica Aérea fue encomendada a Mejía.<sup>37</sup>

La deficiencia del material se agravó el 15 de octubre de 1928. Cerca del mediodía, un público bastante numeroso se había acercado a la Plaza de Mayo y calles adyacentes. Chicos, señoras y algunos caballeros, con el chambergo echado hacia atrás, se hacían visera con la mano y escudriñaban el horizonte soleado del norte de la ciudad. Todos deseaban presenciar el homenaje que efectuaría un poderoso Fokker denominado “Bolivia” sobre la Casa de Gobierno. El mayor Lucio Loysaga (piloto) y el capitán Estrella Santalla (observador), del ejército del país hermano, tripulaban el avión.<sup>38</sup>

De pronto, el público advirtió la aproximación de un Dewoitine cuya silueta plateada se acercaba con elegancia. El avión llegó a la vertical e inició una picada seguida de un abrupto ascenso. De repente, un escalofrío pareció erizar la nuca de los espectadores. El Dewoitine N°6 había perdido la hélice. El zumbido del motor, acelerado al libe-

<sup>36</sup> Memoria Anual del Grupo N°1 de Observación de 1928, pág. 93.

<sup>37</sup> Decreto S/N° del 25 de julio de 1928 - 1ª P. BM N°7994.

<sup>38</sup> Los aviadores bolivianos habían venido desde La Paz haciendo escala en Tucumán y Córdoba, para asistir el viernes 12 de octubre a la transmisión del mando presidencial.

rarse de su carga, se confundió con los gritos de las damas. Despavoridas huían arrastrando a sus hijos para salir de la trayectoria del objeto que caía girando velozmente. Los que permanecieron en el lugar pudieron advertir que la máquina, luego de hacer un violento cabeceo, apuntaba a la tierra. Cuando ya se presagiaba la tragedia, un murmullo de alivio recorrió la multitud al constatar que el avión, con el motor detenido, planeaba en vuelo controlado hacia el río. Enseguida, el Dewoitine, en lugar de adentrarse sobre el agua del Plata, perdiendo altura, efectuó un viraje de 270° y enfiló hacia la Avenida Costanera. Las exclamaciones angustiadas se multiplicaron en el momento en que el avión, tras una rápida maniobra, pasó por encima de un carro y de un automóvil que en ese instante se le interponían en la trayectoria. Con un estrépito metálico el D.21 tocó el pavimento y se arrastró hasta que el ala derecha chocó contra una columna de alumbrado, que se partió como una tiza. La aeronave frenó a la altura del mástil de los italianos.<sup>39</sup> De inmediato, se vio al piloto emerger ileso de la carlinga.

La columna, actuando como pivot, había hecho describir al avión un semicírculo antes de frenarlo. La alegría fue tan grande que, en instantes, el piloto, que no era otro que Mejía, fue rodeado por una verdadera multitud que lo vivió con entusiasmo. Los primeros en llegar lo levantaron en andas y, pese a sus esfuerzos por negarse, lo cargaron hasta la Prefectura Marítima. Como si esperasen que el espectáculo continuara, numerosos curiosos le demostraron su adhesión durante un largo rato.

Al zafar, la hélice había golpeado el ala derecha y el tren de aterrizaje. Por esa causa, ambas ruedas se desprendieron cuando el avión tocó tierra averiando más aún el plano de ese lado. Las restantes partes resultaron indemnes. Por la tarde, el aparato sería transportado a El Palomar en un camión.

El percance fue recogido por los diarios más importantes del país y del exterior. Algunas crónicas, acompañadas por elocuentes fotografías y croquis del centro de la ciudad, narraban los hechos con lujo y, quizás, con exceso de detalles. Si bien, ciertos floreos estilísticos de los periodistas desfiguraban la realidad, la mayoría coincidía en afirmar que el accidente, por lo inusitado, por la magnífica habilidad para resolverlo, y por haber sido protagonizado a la vista y consideración de numerosos testigos, era la proyección definitiva de la merecida fama del aviador.<sup>40</sup>

Gracias al buen tino de Clara Rosa Echenique, que donó a la Escuela de Aviación Militar los escasos escritos dejados por su esposo, en la vitrina que conserva su legado material en la Sala Histórica de la Escuela encontré un informe del incidente redactado por el propio Mejía, a pocos días de ocurrir. Constituye ésta una fuente primaria y

---

<sup>39</sup> La denominación actual de las calles donde quedó detenido el avión es Avenida de los Italianos esquina Macacha Güemes.

<sup>40</sup> *Aeroespacio*, N°535, mayo/junio 2000.

su lectura aconseja, como lo dice Clara Rosa en la nota de entrega, “tomar con pinzas” los artículos periodísticos. Por esa causa, transcribo el testimonio del protagonista:

»Integrando la delegación de la República de Bolivia a los actos de transmisión del mando presidencial del Dr. Marcelo T. De Alvear al Dr. Hipólito Yrigoyen, llegó al país un avión Fokker de la aviación militar boliviana tripulado por el mayor Loysaga como piloto y el capitán Santalla como navegador. Fui nombrado Ayudante de los mismos.

»Finalizados los actos oficiales, los aviadores, antes de regresar a su país, manifestaron su deseo de rendir un homenaje de la aviación militar boliviana al pueblo de la república arrojando desde el aire un ramo de flores sobre la Casa de Gobierno. Me pidieron que yo los presidiera en el aire y les indicara, mediante la realización de un *looping the loop*, la ubicación de la Casa de Gobierno a fin de no errar el objetivo. Conviniémos la altura de vuelo en 600 metros.

»Esta conversación y decisión tuvo lugar la noche anterior (14 de octubre de 1928) en los salones del Hotel Londres, ya desaparecido. Como deseaban cumplir su deseo en la mañana siguiente (15 de octubre), hablé telefónicamente con el oficial de servicio de la Base Aérea de El Palomar y le solicité que dispusiera el alistamiento del Fokker y de un Dewoitine de la unidad de caza que yo comandaba, para decolar a partir de las 10. Se sobreentiende que esto significaba que, para esa hora, los aviones debían encontrarse en la línea de vuelo, acondicionados, revisados y probados por el jefe de Mecánicos.

»El 15 de octubre, llegué a El Palomar con los aviadores bolivianos y nos dirigimos directamente a nuestros respectivos aparatos.

»Después de cumplir las disposiciones de práctica antes de iniciar el tema (análisis de la ficha de vuelo; inspección ocular del planeador, especialmente tren de aterrizaje –presión de los neumáticos–; prueba de comandos; provisión de gasolina, aceite y agua del radiador; paracaídas y otros), puse en marcha el motor (Hispano Suiza 450 hp) y, al probar los magnetos, con sorpresa noté que fallaba una serie. No obstante, el jefe de Mecánicos me insistió en que había ensayado convenientemente el motor con anterioridad y que éste había funcionado normalmente.

»Como los aviadores bolivianos habían decolado y estaban esperándome en el aire, sobre El Palomar, le ordené al jefe de Mecánicos que me alistara de inmediato otra máquina. Cosa que hizo sacando del hangar la primera que encontró a mano. Probada convenientemente, inicié el vuelo. Debo consignar que, por la falla de magnetos comentada, llamé fuertemente la atención al jefe de Mecánicos, de quién tenía y conservo el mejor de los recuerdos por su idoneidad, contracción al trabajo y competencia profesional.

»Atribuyo a esa circunstancia el hecho de que se ofuscara y me entregara un avión que el día anterior había sido sometido a una revisión de rutina y, como no se tenía prevista una utilización, le fue colocada la hélice en el cigüeñal, sin la tuerca y contra tuerca y perno de seguridad.

»De ese modo, me encontré a 600 metros volando un caza, uno de los más modernos y actualizados de la época, completamente ajeno a que la hélice, pese a haber respondido normalmente en la prueba en tierra, efectuada por el jefe de Mecánicos y por mí, carecía de las seguridades mecánicas para su funcionamiento normal, y que me depararía una sorpresa que pudo tener consecuencias muy trágicas.

»Siendo más o menos las 11.45, ya sobre Plaza de Mayo, con el marco de un día radiante, me dispuse a efectuar la maniobra convenida con mis camaradas bolivianos, que me seguían a unos 200 metros y algo más alto. Al aumentar las revoluciones del motor y picar un poco sobre el monumento al general Belgrano, situado frente a la Casa de Gobierno, inicié el *looping the loop*, pero se me desprendió la hélice. Las revoluciones del motor aumentaron produciendo un ruido ensordecedor. Sentí un golpe seco sobre el planeador, seguido de una rápida entrada en tirabuzón a la derecha, que me sorprendió. Casi al instante, cerré el contacto del motor y, después de una vuelta y media, actuando en forma completamente anormal sobre los comandos, conseguí sacar y estabilizar la máquina.

»Desde mi puesto, pude observar cómo la hélice al desprenderse golpeaba la rueda derecha, descentrándola, y el montante anterior del plano del mismo lado que, al torcerse, varió su ángulo de incidencia, causa que motivó el tirabuzón y el anormal empleo de los comandos. Esta observación me fue posible por tratarse de un avión parasol.

»Resolví arrojarme en paracaídas, pero desistí al observar el gentío que había en la plaza y en la vereda de la Casa de Gobierno, calculé que sería dentro del sector de mayor público y que produciría un desastre. Por el estado del plano derecho, no bien dejara de actuar en los comandos, en tirabuzón, la caída de la máquina sería rápida.

»A todo esto, el altímetro acusaba 400 metros de altura. No obstante, como llevaba el avión a velocidad conveniente de planeo, resolví alejarme del lugar y tratar de acuatizar junto a un barco de guerra que se encontraba anclado a escasos metros del Yacht Club.

»Iba pensando que al tocar agua, pese a que había previsto efectuar una maniobra de “aplastamiento” al costado del barco, corría el riesgo de capotar y hundirme con el avión. Dentro de la carlinga, relativamente, a mi justa medida, iba como fue siempre mi costumbre fuertemente amarrado al asiento y con el paracaídas, también, muy

ajustado. Todo contribuía a que me asaltara el temor de ahogarme, pese a tenerme confianza como nadador (perdónenme la inmodestia).

»Cuando todo esto pasaba por mi cabeza y dirigía el avión directamente hacia el río, perdiendo lógicamente altura al cruzar la Costanera, observé que en la avenida interior no había tránsito de vehículos, cambié mis planes, y decidí aterrizar allí. Viré ampliamente a mi izquierda a mínima velocidad de sustentación y, por supuesto, siempre con la inquietud de entrar en tirabuzón ya que la máquina no perdía oportunidad de insinuarlo, con los comandos raramente accionados para obtener la maniobra que había decidido efectuar, conseguí enfrentar desde muy atrás la improvisada pista (más o menos desde el costado del Yacht Club).

»Desde ese momento mi atención se concentró en la toma de tierra. De improviso vi que entraba en la avenida un carro de mudanza grande y cerrado. Le pasé rasando; después, a un auto descubierto con gente, que también conseguí pasar casi afeitándolo. Debo aclarar que ambos rodados se desplazaban en la misma dirección de mi vuelo.

»Ya muy cerca del suelo, observé a un hombre de delantal blanco, parado en el mismo centro de la avenida (era el cuidador del mástil que el pueblo italiano obsequió a nuestro país con motivo de la visita del príncipe Umberto). Sin velocidad y próximo a tocar tierra, me sirvió de punto de referencia para intentar la maniobra de aterrizaje en el centro de la avenida (nunca supe de este señor).

»Aterricé sobre la rueda izquierda. La máquina corrió un trecho (no tenía frenos). Perdí el control sobre los comandos. Me saqué los anteojos y esperé. A medida que disminuía la velocidad, el Dewoitine buscó el apoyo sobre la rueda derecha, descentrada como manifesté por el golpe de la hélice al desprenderse. Por este motivo, el avión fue derrapando hacia la derecha hasta que la punta del ala de ese lado arrancó un farol. Continuó la corrida con muy poca velocidad hasta un segundo farol que le sirvió de punto de apoyo y la hizo girar 180° terminando, así, el vuelo en sentido contrario a la dirección de aterrizaje; el avión asentado en posición normal sobre los canteros que corren paralelamente a la avenida. El tren de aterrizaje, misión cumplida de la mejor manera que pudo, quedó íntegro sobre la vereda.

»Durante mi descenso planeado había alcanzado a observar la hélice que se desplazaba girando sobre sí misma hacia el edificio central de correo.

»Salté del avión y rápidamente me vi rodeado por gran público, en especial, obreros de los talleres del Ministerio de Marina que trabajaban en las inmediaciones y que concurrieron a prestarme ayuda. A ellos mi recuerdo más cariñoso. En seguida llegaron las autoridades de la Prefectura Marítima del puerto. Pregunté por el cuidador del

mástil de los Italianos, pero fue imposible localizarlo. Su ausencia me tranquilizó, pues temía haberlo atropellado.

»El doctor Marcelo T. de Alvear, presidente saliente, que se encontraba paseando con su Buick rojo por las inmediaciones, concurrió de inmediato y, dirigiéndose a mí con su característica caballerosidad, me abrazó con cariño al tiempo que me preguntaba si me había hecho algún daño. Al responderle que no, que me encontraba bien física y psíquicamente (la procesión iba por dentro), pero que lamentaba no haber salvado del todo el avión, me contestó: “Qué significa un avión comparado con la vida de un piloto de nuestra querida y gloriosa aviación”.

»Los obreros prácticamente me arrebataron y me llevaron en andas al local de la Prefectura Marítima. Sin querer, protagonicé una manifestación obrera, una actitud del pueblo que me emocionó mucho más que los momentos que acababa de vivir.

»En la Prefectura Marítima me prodigaron infinitas atenciones, me enteré que la hélice había caído en la playa de estacionamiento de automotores, frente al Correo Central, y abierto un boquete en el suelo. El impacto se produjo en medio de gran cantidad de automóviles estacionados en el espacio libre entre la casilla del cuidador y la calle que corre frente a la entrada principal del correo. Por suerte no ocasionó víctimas ni daños materiales.

»Mientras me encontraba tomando un café con coñac, a mis espaldas oí los llantos de un hombre. Era mi querido padre que, puesto en antecedentes por mí del vuelo sobre la Plaza de Mayo, como era su costumbre, fue a presenciarlo en compañía de unos amigos. Al escuchar el ruido descontrolado del motor y observar la hélice que se desprendía, que el avión entraba en tirabuzón y que la gente se inquietaba y gritaba, tomó un taxi y, acompañado por sus amigos, se dirigió a la Costanera siguiendo la trayectoria del avión. Al llegar al puente de acceso al río, éste terminaba de ser cerrado para dar paso a un barco. En el ínterin, según me contó, yo ya había desaparecido detrás de los galpones del puerto, y él no sabía si había caído en tierra o en el río. Detuvo a un automovilista que, proveniente de la Costanera, terminaba de pasar el puente justo antes de que se cerrara e impidiera el paso de mi padre. Le preguntó si había observado mi descenso, y el automovilista le contestó que había caído en la Costanera cerca del restaurante Munich y que se había destrozado. El lugar era exacto, no así el epílogo. Por eso, cuando mi padre consiguió cruzar y llegar hasta la Prefectura, su desesperación era memorable. Su llanto y encuentro conmigo sano y salvo han quedado guardados para siempre en mi corazón... Y su llanto... era la primera vez que oía llorar a mi padre.

»En mis vuelos sobre la ciudad, acostumbraba a pasar siempre sobre la vertical de la casa paterna, pero ese día no pude hacerlo... entonces, mi padre me pidió que ha-

blara por teléfono con mi madre que, con seguridad, estaría aguardando mi pasaje. Al oír mi voz, mamá se reanimó, pues estaba intranquila porque yo había regresado a El Palomar sin sobrevolar su casa. Cuando le dije que le hablaba desde la Costanera intuyó que algo anormal me había pasado y gran trabajo nos costó, a mi padre y a mí, convencerla de que yo estaba bien.

»Mientras tanto, en El Palomar, enterados por teléfono del inconveniente, transmitieron la novedad a los aviadores bolivianos, que hacía rato esperaban en la pista mi regreso. Preocupados por ubicar sus flores en el objetivo que se habían fijado, interpretaron que mis raras maniobras, el *looping the loop* sin terminar y el tirabuzón, eran la señal convenida y se despreocuparon de continuar observando mi trayectoria. Y así fue como el ramo de flores cayó justo sobre la Casa de Gobierno.

»Al decirles que había aterrizado en la Costanera quisieron ir en vuelo a buscarme, pero no lo hicieron pues no estaba claro el lugar.

»El Comando de Aeronáutica ordenó inmediatamente mi arresto: “Por no revisar el avión antes de efectuar un vuelo”. Y así, de la Costanera pasé directamente al Comando de Aeronáutica donde se me alojó convenientemente en una cómoda habitación. La sanción me fue comunicada en el mismo lugar de los hechos, pero a las pocas horas de su cumplimiento se la dejó sin efecto.

»Al día siguiente me ordenaron presentarme en el Ministerio de Guerra. El general Dellepiane me felicitó con palabras que me llenaron de orgullo e hicieron que quisiera más, si ello era posible, al arma que con tanto entusiasmo me había entregado apenas egresé.»

Tras el aterrizaje en la Costanera, que debió de debilitar los argumentos de los detractores del cazador, el 4 de noviembre de 1928 a las 6.15 de la mañana, Mejía acometió una nueva empresa. En esa oportunidad, vestido con un mameluco calefaccionado eléctricamente ocupó la carlinga de otro Dewoitine. Presenciaron los preparativos el jefe del Grupo N°1 de Observación, mayor Antonio Parodi, y los delegados del Aero Club Argentino que fiscalizarían la prueba. Los mecánicos instalaron un barógrafo medidor de altura y conectaron el equipo inhalador de oxígeno al aviador.

A las 6.36 despegó el Dewoitine y ascendió en círculos hasta perderse en la capa de altos cúmulos que cubría el campo. Nadie supo de la suerte del avión hasta dos horas después. A las 8.20, probablemente guiado por el instinto del piloto pues no existían ayudas radioeléctricas, los presentes vieron que el Dewoitine perforaba las nubes, bajaba y aterrizaba a las 8.45.

Los aplausos y expresiones de aliento que habían festejado la aparición del avión, perfilado contra la base metalizada de las nubes, se repitieron cuando Mejía detuvo el motor y los delegados del Aero Club constataron que el barógrafo indicaba 8.000 me-

tros, 35 menos que el récord argentino establecido por el alemán Otto Ballod en 1924. Al abandonar la máquina, el comandante de la Escuadrilla de Caza se mostró conforme con la experiencia y recomendó que debían satisfacerla todos los pilotos para demostrar la aptitud psicofísica.<sup>41</sup>

---

<sup>41</sup> *La Nación*, 16 de octubre de 1928.

## VUELO A SEVILLA

En 1925, el presidente del gobierno español, general don Miguel Primo de Rivera y Orbaneja, tras el histórico desembarco de Alucema con el que había concluido el conflicto de Marruecos, respaldó con entusiasmo tres iniciativas de la aeronáutica militar española para contribuir a encauzar las energías morales de la nación por el camino de la reconstrucción. De las tres, para beneplácito y orgullo de los argentinos, se eligió realizar una expedición aérea hasta el distante país de las pampas, allende el Atlántico Sur.

### El “Plus Ultra”

El 22 de enero de 1926, a bordo de un hidroavión bimotor Dornier Wal modificado para llevar más carga, los capitanes Ramón Franco (piloto) y Julio Ruiz de Alda (radiotelegrafista), el alférez de navío Manuel Durán (navegador) y el soldado Pablo Rada (mecánico) parten desde Palos de Moguer, el mismo puerto que en 1492 habían zarpado las carabelas de Colón, con rumbo a Buenos Aires. El 10 de febrero, tras cincuenta y ocho horas de vuelo y recorrer 10.120 kilómetros, los audaces españoles se inscriben en los anales de las grandes epopeyas aeronáuticas acuatizando frente a Puerto Nuevo. El éxito es rotundo. La población porteña les dispensa un recibimiento apoteótico, digno de los descendientes de los conquistadores.

A partir de ese momento, el proyecto de retribuir a España la travesía del “Plus Ultra” con una hazaña aérea de envergadura equivalente fue asumido como un desafío al amor propio de la numerosa comunidad hispánica radicada en nuestro país. El compromiso, que al comienzo parecía una quimera, fue tomando visos de realidad cuando, detrás de la meta, se alinearon las entidades aéreas más representativas. Para coordinar las voluntades, en 1927, se fundó un comité cuya presidencia fue encomendada al emprendedor industrial Enrique de Benedetti.

Definido el obsequio, se estudió cuál sería la mejor oportunidad para entregarlo. Gran parte de los interesados coincidió en que el momento más indicado sería durante la monumental Feria Iberoamericana que se preveía celebrar en Sevilla, a mediados de mayo de 1929. La determinación de cómo hacerlo fue objeto de largas discusiones. Se apreció que estaba en juego el orgullo nacional por lo que la proeza no sólo debía igualar en dificultades a la del “Plus Ultra”, sino superarla. Tras largos cabildeos y consultas con especialistas, se concluyó que, en vista de los últimos adelantos tecnológicos, no era desatinado pretender llegar a Sevilla desde Buenos Aires en un vuelo de sólo dos etapas. Así, quedó abierta la posibilidad de conquistar un récord a escala internacional. La perspectiva entusiasmó a los organizadores, a la prensa y a todo el país y, desde ese momento, se convirtió en una causa nacional. Las adhesiones y sugerencias se multiplicaron. El *raid* a Sevilla ocupó largas sobremesas y fue motivo de discusión en las charlas de café, hasta en los rincones más apartados de la República.

Una vez determinado el objetivo y asegurada la factibilidad, gracias a la generosa financiación ofrecida por el comerciante catalán José Roger Balet, llegó el momento de elegir los tripulantes. Desde un principio se convino que debían estar representadas las tres ramas de la aviación nacional de ese entonces (Ejército, Marina y Aviación Civil) y que, además, era necesario seleccionar pilotos de probada capacidad psicofísica, experiencia y habilidad.

La elección de Mejía y del piloto civil Diego Arzeno fue casi automática. Después del aterrizaje de emergencia en la Costanera y del récord de altura que acababa de lograr, nadie dudaba de la sangre fría y pericia del aviador militar. Al señor Arzeno, por su parte, lo avalaban numerosas navegaciones de largo aliento entre las que sobresalía el *raid* Buenos Aires - Río de Janeiro y regreso, realizado en compañía del francés Hasset. La nominación del representante de la Marina quedó supeditada a la autorización del Poder Ejecutivo y al criterio de su Ministerio, máxime si se considera que al aviador naval se le confiarían las funciones de navegador u oficial de ruta.

Don José Roger Balet era un conocido comerciante español radicado en Buenos Aires, que tiempo atrás había donado la casa que Bernardino Rivadavia habitó en Cádiz. Él fue quien, a comienzos de los veinte, instituyó la recompensa de 50.000 pesetas para el español que efectuase el primer vuelo España - Buenos Aires, premio ganado por el capitán Franco y su tripulación. Satisfecho con el resultado, ofreció un monto similar para el primer argentino que volara sobre el Atlántico en sentido inverso.

Pese al atractivo premio en metálico, una vez que se acallaron los ecos del viaje del "Plus Ultra" y regresaron a su tierra los pilotos españoles, pasaron tres años sin que los aviadores locales mostrasen el menor interés por ganarlo. Por esa causa, don Balet, que casi había olvidado su promesa, se sorprendió gratamente cuando lo visitaron varios pilotos y le pidieron ayuda para organizar un vuelo de Buenos Aires a Sevilla. "La fecha de realización debe coincidir con la inauguración de la Feria Iberoamericana en la segunda quincena de mayo de 1929", le dijeron cuando preguntó. La idea lo entusiasmó y, sin hesitar, ofreció el concurso pecuniario. Facilitaría el dinero para adquirir el aparato, el instrumental náutico y cuanto se requiriese: motores de repuesto, relojes, sextantes, altímetros, instalaciones radiotelegráficas. Absolutamente todo se pagaría sin subsidio estatal.

Ahora bien, como la empresa, a juicio de Balet, debía ser apoyada por el pueblo, a fin de que el *raid* alcanzase carácter nacional, insinuó la conveniencia de abrir una suscripción popular. No obstante, si los organizadores no encontraban respuesta, él estaba decidido a correr con el costo del viaje en su integridad. Los pilotos prometieron cumplir la hazaña. El material que se podía comprar era excelente, y la oferta de instrumental y repuestos, abundante. Cuando conoció los nombres de los aviadores ele-

gidos, los felicitó afirmando que tenía mucha fe en ellos, puesto que los sabía valientes y entusiastas. Les aseguró que con su sostén económico llegarían a donde se propusieran. Don José Roger Balet, el catalán millonario, deseaba mostrar al mundo que aquí, en la Argentina de las llanuras extensas, no faltaban pilotos buenos y audaces. Por eso, y porque estaba infinitamente agradecido a este generoso país, desde el primer momento les ofreció su apoyo incondicional.

Un proyecto que concitaba tantas simpatías tropezaba, sin embargo, con algunas dificultades. Una de ellas: faltaba que el gobierno nacional aprobara la participación de Armando Mejía. Las vacilaciones del poder ejecutivo movilizaron a la prensa. “Una iniciativa por todo plausible y digna de encomio se encuentra a la espera de una resolución del Poder Ejecutivo –comentó un periódico el 18 de noviembre–. Se trata de la autorización, que debe conceder el ministro de guerra, a la solicitud presentada por el teniente Claudio Armando Mejía. ( ... ) El propósito que se ha tenido en cuenta al organizar este importante *raid* –asociar la aviación argentina a los festejos de inauguración de la Exposición de Sevilla– constituye una noble manifestación de amistad a la madre patria. Del mismo modo, es loable demostrar al mundo que contamos con pilotos de insuperable capacidad técnica y de reconocido valor. ( ... ) Por eso, decimos que el Poder Ejecutivo debe, cuanto antes, acordar el permiso solicitado”.<sup>42</sup>

La presión surtió efecto. El 19 de noviembre de 1928, se aprobó la designación de Mejía.<sup>43</sup> En esa fecha, entregó el comando de su unidad al teniente primero Garramendy y fue adscripto al Ministerio de Guerra para abocarse a los preparativos<sup>44</sup> que, a esa altura, se hallaban casi terminados. Sólo faltaba encontrar la máquina. El 28 de noviembre, en el Jousten Hotel, los jefes y oficiales del Comando de la Aviación Militar, del Grupo N°1 de Observación y de la Escuela de El Palomar hicieron servir un banquete en honor del piloto. A los postres, el segundo jefe del Grupo, capitán Darío G. Becerra Moyano, alzó su copa de champán y ofreció el brindis, le deseó suerte y lo nombró embajador de las alas de la Patria.

El 30 de noviembre, conforme con lo anunciado, el aviador Diego A. Arzeno emprendió el viaje a los Estados Unidos en el vapor “American Legion”. Mejía, en cambio, no pudo embarcarse a causa de una traba inesperada. Con el fin de despedirse, había concurrido al despacho del ministro de guerra. Tras hacer una breve antesala, en lugar de brindarle una cálida despedida y augurarle buenos aterrizajes, el ayudante le notificó que el presidente de la República no autorizaba el viaje, debido a que el Decreto sólo le acordaba la venia para efectuar el vuelo a Sevilla.

---

<sup>42</sup> *Crítica*, 18 de noviembre de 1928.

<sup>43</sup> Decreto S/N° del 19 de noviembre de 1928 - 1ª P. BM N°8094.

<sup>44</sup> Expediente de la Dirección General de Aeronáutica N°10222.

¿Se trataba de la omisión involuntaria del amanuense o de la búsqueda de una excusa para obstaculizar el proyecto? Nunca se supo el verdadero porqué de una negativa tan pueril como innecesaria. Desde el principio, los organizadores, la prensa y el público en general sabían que las aeronaves más accesibles y en condiciones de realizar la travesía estaban en los Estados Unidos. Y era allá, precisamente, adonde los aviadores debían ir para evaluar las condiciones aerodinámicas y las prestaciones de la máquina que necesitaban.

El teniente Mejía, que había alcanzado un gran predicamento, gozaba de la simpatía y absoluta confianza del ministro, general Dellepiane. Gracias a su intervención, en un par de horas, el presidente revió la negativa y al día siguiente, 1 de diciembre, el aviador partió en un paquebote hacia Montevideo, donde alcanzó al “American Legion”.

Hasta ese momento, los aeroplanos preseleccionados eran un sesquiplano Bellanca, motor Pratt & Whitney Hornet de 525 hp; y un monoplano Fokker, accionado por tres motores Wright Whirlwind de 220 hp. El primero era el “Roma”, el modelo más reciente construido por el ingeniero Giuseppe Bellanca, ensayado por el aviador ítalo americano Cesare Sabelli y el norteamericano Roger Q. Williams en el frustrado intento de superar con una travesía inolvidable la marca de Charles Lindbergh. Los italianos deseaban unir con un vuelo directo Nueva York y Roma transportando a figuras notables, entre ellos, los geniales tenores Tito Schippa y Beniamino Gili. El segundo aparato elegido, el trimotor Fokker, era igual al empleado por el australiano Charles Kingsford Smith en su *raid* por el Pacífico. El 31 de mayo 1928, con su tripulación, despegó desde Oakland (California) y ocho días después arribó a Brisbane, vía Honolulu y las islas Fiji.

Del resultado de las pruebas dependería la elección. Con ese propósito, Mejía y su compañero pensaban permanecer en Estados Unidos, a lo sumo, diez o doce días. Regresarían a Buenos Aires y, después, planeaban volar hasta Natal en uno de los aviones de la Compañía Latécoère, con el fin de reconocer la ruta e inspeccionar el campo de aterrizaje desde el cual deberían despegar para el cruce del Atlántico.

Los pilotos esperaban iniciar el *raid* a Sevilla a comienzos de mayo del 29, luego de someter la máquina a una serie de pruebas se la equiparía con los instrumentos de navegación. Después, se pensaba instalarle los aparatos radiotelegráficos y el radiogoniómetro que serían similares a los empleados por el capitán Franco con el “Plus Ultra”. La casa Marconi, de Londres, proveería a estos últimos. Una de las radios debía ser de onda corta, para comunicarse con las estaciones de tierra.

El 23 de enero de 1929, en la capital de los Estados Unidos, Mejía y Arzeno depositaron la seña por el sesquiplano Bellanca “Roma”. Después de efectuar los primeros

vuelos de prueba en el aeródromo de Teterboro, ubicado en las afueras de Washington, los aviadores argentinos decidieron posponer el retorno a Buenos Aires, pues detectaron ciertas vibraciones anormales en el avión. El 11 de febrero, volvieron a postergar la partida por varios días más.

Desde ese momento, la fecha del viaje de regreso cayó en un terreno incierto. La ansiedad se adueñó de los argentinos que, además de las fallas, debían afrontar el mal tiempo. Vientos helados barrían el campo de vuelo y los pilotos pasaban días enteros en las pistas de Teterboro aguardando que se completaran los ensayos. Pero el “Roma” continuaba trepidando y la gruesa capa de nieve que cubría el terreno impedía realizar más pruebas. Apenas mejoró, los técnicos de la Bellanca llevaron la máquina al aeródromo de Newcastle. Una persona autorizada de la compañía constructora le manifestó a United Press que, posiblemente, se optaría por un modelo de motor más moderno; el tipo K, en vez del P.W. Hornet del “Roma”.

Habían transcurrido seis semanas y, sólo entonces, después de estudiar diferentes prototipos y de numerosas idas y vueltas, los vendedores del avión resolvieron sustituir el motor. Se cambió la bancada y se comprobó el funcionamiento general de la aeronave con la nueva planta de poder y con otra hélice. El modelo K, con el que presuntamente desaparecerían las fallas, era similar al del monoplano “Columbia” usado por Clarence Chamberlin y Charles Levine en su vuelo de Alemania a Estados Unidos.

Finalizados los ensayos en tierra con el motor recién cambiado, la entrega quedó supeditada al vuelo que debía realizar el experto probador de aviones Shirley Short. El piloto de pruebas se presentó al día siguiente (tal vez en una limusina) y, tras arrancar el motor, sin tan siquiera carretear unos metros, negó con la cabeza y aconsejó suspender los ensayos con el modelo K y volver al P.W. Hornet de 525 hp anterior. Los representantes de las empresas constructoras Bellanca y Pratt & Whitney quedaron en un solo bloque. Desconcertados, se miraron con desconfianza y discutieron achacándose entre ellos la falla que originaba las trepidaciones. Los empleados de la Bellanca alababan las bondades aerodinámicas del planeador y decían que a la inestabilidad la causaba el motor. En realidad, como el mismo Mejía se encargaría de aclarar, el motivo del desperfecto no era ni uno ni otro.

Era el 20 de febrero de 1929, y la sentencia inapelable de Shirley Short colmó la paciencia del cazador de las pampas. En vista de que la compañía constructora no solucionaba la falla y se acercaba al punto de no retorno de la programación, desistió en forma definitiva del “Roma”. Roger Balet rescindió el contrato y exigió la devolución de los 10.000 dólares de seña.

La negativa del teniente Mejía de efectuar la travesía con un avión que, a su criterio, no funcionaba de manera adecuada, aun a costa de perder la posibilidad de con-

cretarla pues ya expiraba la licencia concedida por el Ministerio de Guerra, fue reconocida por la prensa. *La Nación* del 22 de febrero alabó su entereza para rechazar el “Roma”, “... ha tenido la valentía de ser prudente...”, decía.

Sin dilaciones, los pilotos visitaron las fábricas Wright y Fokker. Se interesaron, en particular, por el trimotor Fokker que tenían en mente antes de salir de Buenos Aires. Los talleres de la fábrica alemana, radicados en Estados Unidos, prometieron entregar un modelo cero kilómetro, pero sólo en mayo. Los argentinos, contrariados porque si lo recibían en esa fecha no hacían tiempo para llegar a la Feria de Sevilla, desistieron de la oferta y viajaron a Buffalo. En el aeródromo Wilmington de esa ciudad los aguardaba otro Fokker similar. Se trataba del “Friendship” que, si bien era usado, tenía un pasado ilustre pues aún lucía la cucarda ganada por la travesía sobre el Atlántico, mérito logrado por la gran aviadora Amelia Earhart acompañada por Wilmer Stultz.

### **Amelia Earhart**

En el primer trimestre de 1928, George Palmer Putnam, un publicista de Nueva York, le encarga al capitán Hilton H. Railey que encuentre una aviadora que pueda hacer un vuelo trasatlántico, proeza aún no lograda por una mujer. Railey conoce a Amelia Earhart (1897-1937) y le halla un gran parecido con Charles Lindbergh y, aunque esa circunstancia no guarda relación con las aptitudes voladoras, no duda en proponerla con el apodo de Lady Lindy. Una semana después, Amelia se reúne con Putnam. El publicista recibe tan buena impresión que, en la misma reunión, decide nominarla primera aviadora transoceánica. Amelia acepta, a pesar de que, por su inexperiencia con multimotores, no volará como piloto, sino como comandante de vuelo. Wilmer Stultz y el mecánico Louis Gordon serán los tripulantes efectivos del Fokker “Friendship”.

El domingo 3 de junio de 1928, después de aguardar el buen tiempo, Amelia parte en el “Friendship” hacia Halifax, en Nueva Escocia. Las malas condiciones meteorológicas, nuevamente, la demoran en aquella ciudad hasta el 18 de junio. En ese día, volando a través de una densa niebla la mayor parte de la jornada, aterriza casi sin combustible en Burry Port (Gales del Sur) y no en Irlanda como está planeado. “Fui una pasajera... una simple pasajera –dice Amelia–. Todo lo que se hizo para llevarnos a través del Atlántico lo realizó Wilmer Stultz y Louis Gordon. Yo no creo que una mujer carezca de posibilidades de volar sola sobre el Atlántico, pienso que es sólo una cuestión de aprender el arte del vuelo por instrumentos, un arte que muy pocos pilotos conocen en la actualidad...”. La popularidad que la prensa le fabrica, de manera artificial, la molestan en sobremanera y la impulsan a continuar volando y a conquistar nuevas marcas. El 20 de mayo de 1932, cinco años después de Charles Lindbergh, Amelia Earhart cumple su sueño y, solitaria, cruza las aguas del Atlántico.

El 2 de julio de 1937, mientras intentan circunvalar la Tierra, y después de haber volado más de veinte horas ese día, Amelia y el copiloto Fred Noonan no llegan a destino, la isla Howland al sur de Honolulu. Pese a la intensa búsqueda por parte del gobierno de Estados Unidos, nunca se encuentran rastros del avión ni de los tripulantes.<sup>45</sup>

El 2 de abril de 1929, los aviadores argentinos revisaron y probaron el Fokker “Friendship” que, después del vuelo de Amelia, había sido comprado por el norteamer-

---

<sup>45</sup> [www.ellensplace.net](http://www.ellensplace.net)

ricano Donald Woodward y traído a Buffalo. Satisfechos con los resultados de la comprobación, Mejía solicitó que antes de la entrega se le cambiaran los flotadores por un tren de aterrizaje. Con ese propósito y, a la vez, para desarmarlo y embarcarlo en el vapor “American Legion” con destino a Buenos Aires, el 20 de abril, pilotos americanos trasladaron el “Friendship” al aeródromo de Le Roy (Nueva York).

En la gran metrópolis, se formalizó la compra y Donald Woodward transfirió la propiedad a Roger Balet. Ambas partes se negaron a informar la suma abonada, aunque los círculos interesados estimaban que habría rondado los 50.000 dólares. Firmaron el contrato un apoderado de Woodward y el teniente Mejía en representación de Balet, en presencia del cónsul argentino. El documento establecía que el avión debía encontrarse en Buenos Aires el 9 de mayo, considerada como la última oportunidad para alistar la aeronave y llegar a Sevilla para la inauguración de la exposición.

Así ocurrió. Ni un día antes ni uno después, a bordo del trasatlántico norteamericano “American Legion”, tras seis meses de ausencia, el teniente primero Claudio Armando Mejía y el aviador civil Diego Arzeno regresaron a la, todavía, Reina del Plata. En la Dársena Norte, los esperaban numerosas delegaciones de entidades aeronáuticas. Después de desembarcar, Mejía se prestó a una indagatoria periodística para aclarar algunas dudas acerca de la gestión realizada.

«Quiero hacer manifiesta, ante todo, mi gratitud por la forma en que, tanto Arzeno como yo, hemos sido tratados en los Estados Unidos. Pese a que no llevábamos ninguna representación oficial, recibimos atenciones de toda índole, no solamente de parte de las autoridades militares, sino de los técnicos civiles con quienes tuvimos ocasión de hallarnos. No se dejó pasar oportunidad sin colmárenos de atenciones. Por ejemplo, al realizar un pequeño vuelo de ensayo entre Le Roy y Nueva York, me facilitaron el aterrizaje en el campo militar de Michelfield, en Long Island. Por otra parte, a lo que ustedes me preguntan referente a la fecha aproximada de nuestra partida y al cambio de nombre del avión, nada puedo responder todavía, pues dependen de conversaciones oficiales y de consideraciones privadas a las que debo ahora prestar atención. Claro está, sin embargo, que deberé aprovechar la época de luna para la travesía.»

La inquietud relacionada con la fecha de partida planteada por los hombres de prensa aludía a que, si bien el buque había atracado en el tiempo acordado, la aeronave llegaba incompleta y los días que restaban hasta el 12 de mayo eran, desde donde se los mirase, insuficientes para ensamblar la máquina, equiparla convenientemente y, sobre todo, probarla. A continuación, Mejía habló de esa circunstancia y del Fokker trimotor:

«En las bodegas del “American Legion” viene parte del avión. Traemos sólo el fuselaje y los seis motores (tres efectivos y tres de repuesto). Para desgracia de nuestro proyecto, el ala llegará dentro de pocos días en un buque de carga. Tengo una impresión inmejorable del avión que adquirimos. Como se sabe, cuenta sólo con sesenta horas de vuelo, circunstancia excelente si se piensa que, en los grandes centros de la aviación mundial, ese tiempo es el exigido para probar un avión. La máquina que traemos puede estar cuarenta y cinco horas en vuelo. Los tanques tienen descargue automático, cosa que facilita el *decollage*. Cuenta, asimismo, con un bote de goma que servirá en la travesía atlántica; su inflación, sin embargo, debe hacerse con un inflador. En cuanto al instrumental de navegación, ha sido preparado especial y conscientemente por el ingeniero Colvin de la casa Pionner. Del mismo modo, los motores fueron alistados por la casa Wright. No es cierto, como se ha pretendido, que rechazamos el Bellanca por deficiencia del motor. Por el contrario, la planta de poder era excelente, pero no su soporte. Sólo allí, radicaba la dificultad.»

Concluyó Mejía manifestando que, de inmediato y sin importar cuál fuese en definitiva la fecha de partida, pensaba poner manos a la obra y ultimar los detalles operativos del avión. Merced a los buenos oficios del gerente de la filial argentina de Aeroposta, Vicente Almandos Almonacid, la aeronave se encontraría bien resguardada en las modernas instalaciones de esa empresa en General Pacheco.

El “Friendship” conservó la pintura original y fue redominado “12 de Octubre”. Desde el momento en que se asumió que el tiempo disponible impedía atar los cabos sueltos y llegar a la inauguración de la Feria Iberoamericana, el comité organizador reprogramó el operativo para el Día de la Raza. La partida debería realizarse, a más tardar, en la última semana de septiembre.

El 16 de mayo de 1929, Mejía, que había ascendido a teniente primero,<sup>46</sup> con una dotación de soldados de El Palomar, a órdenes de un sargento, cargaron en varios camiones, puestos a disposición por la Dirección General de Aeronáutica, el fuselaje, los motores y demás partes del hidroavión. La operación fue presenciada, con un orgullo inocultable, por el padre de Armando, José Claudio Mejía; el mecánico Louis Gordon, que se encargaría del montaje; y numerosos adherentes al proyecto.<sup>47</sup>

Convertido en piloto de transporte, con el mismo profesionalismo que deslumbraba con su acrobacia a bordo de los Dewoitine, durante el tiempo que permaneció en la base de Aeroposta preparando el *raid*, el teniente primero Mejía se transformó en un devorador de distancias. Contemplando los amaneceres frente al hangar de General Pacheco, gracias a su manejo fluido del idioma, entabló amistad con los aviadores

---

<sup>46</sup> El ascenso tuvo efecto retroactivo al 31 de diciembre de 1928, 1ª P. BM N°8213 del 2 de mayo de 1929.

<sup>47</sup> *La Nación*, 17 de mayo de 1929.

franceses que escribían las páginas heroicas de los inicios de la aviación comercial. En particular, con dos de ellos. Los tres representaban a la generación nacida con el siglo XX; los tres pertenecían a la misma estirpe de hombre pájaro; y, como tales, compartían la pasión por desafiar día tras día los peligros de la atmósfera.

Uno era el jefe de Pilotos, una especie de gigante de cabellera espesa, cuya cuadratura atlética hizo volver la cabeza a numerosas mujeres de todo el mundo. Jean Mermoz, el arcángel que Francia le prestó a la Argentina y a la humanidad, para que su impronta marcara el rumbo a sucesivas camadas de aviadores. El segundo era el director de Aeroposta que reemplazó al riojano Almonacid, a fines de 1929: Antoine de Saint Exupéry. El poeta y soñador; el piloto de vuelos nocturnos; el que, perdido en el desierto africano, descubrió el sentido de la vida por los labios de un principito que se le aparecía en sus desvaríos.

### **Aeroposta Argentina S.A.**

Después de la Primera Guerra Mundial, el francés Pierre George Latécoère crea la compañía Lignes Aériennes Latécoère para unir Francia con Sudamérica. En 1925, inaugura la línea con vuelos que parten desde Tolouse y, pasando por España y África del Norte, llegan hasta Dakar. Al mismo tiempo, otros franceses efectúan reconocimientos aéreos de las posibles rutas en Brasil y en Uruguay. En 1926, a instancias de Almonacid, la Dirección de Correos y Telégrafos de Argentina firma un contrato con Latécoère para transportar correspondencia a Europa. Por razones económicas, en 1927, la empresa vende sus acciones al industrial Marcel Bouilloux-Lafont. El nuevo dueño la rebautiza Compagnie Générale Aéropostale, más conocida como Aeropostale, y le solicita a Almonacid que funde una subsidiaria con sede en Buenos Aires.

Almonacid adquiere los terrenos de la estancia del General Pacheco. El 5 de septiembre de 1927, nace Aeroposta Argentina S.A., con oficinas en Reconquista 240. El 15 de noviembre se inician los vuelos desde Natal (Brasil) hasta Buenos Aires y el 1 de marzo de 1928, el enlace con Francia. Una vez consolidada la compañía, se reconoce la ruta al Paraguay. El piloto argentino Pedro Ficarelli realiza un primer vuelo de estudio en abril de 1928. Jean Mermoz toma a su cargo el trabajo de explorador de líneas. El 19 de noviembre de 1928, con escala en Mendoza, cruza la cordillera, aterriza en Santiago y regresa al día siguiente. Los servicios regulares se inician el 1 de enero de 1929 con dos aviones Laté 25; uno de ellos, en la actualidad, se exhibe en el Museo Nacional de Aeronáutica. El 14 de julio queda habilitada la línea a Chile.

El próximo objetivo de Aeroposta es la Patagonia comenzando por Bahía Blanca y Comodoro Rivadavia. Los vuelos de reconocimiento los realizan, en marzo de 1929, el francés Paul Vachet; y en septiembre, el argentino Rufino Luro Cambaceres. El 31 de octubre de 1929, Antoine de Saint Exupéry, nuevo director de Aeroposta, efectúa el último vuelo de inspección. A comienzos de 1930, este último junto con Luro Cambaceres vuelan a Río Gallegos y analizan la prolongación de la ruta. Finalmente, el 2 de abril queda operativo el tramo hasta Río Gallegos, con escalas en Puerto Deseado, San Julián y Santa Cruz. Termina así la etapa pionera, la que abre las rutas aéreas de la Patria hacia los rincones más alejados de la precordillera en Lago Argentino, Lago Viedma, Lago San Martín hasta Ushuaia. La Aeroposta funciona hasta 1946, fecha en que se crean las sociedades mixtas de aeronave-

gación, con participación estatal. A partir de entonces, se la denomina Sociedad General de Aviación S.A.<sup>48</sup>

El 14 de junio de 1929, Mejía desarrolló el primero de una serie de vuelos de ensayo con el Fokker trimotor. Despegó desde Pacheco, acompañado por el mecánico Louis Gordon. Alcanzó los 400 metros con rapidez. Ejecutó maniobras para probar la estabilidad de la aeronave como aproximación a la pérdida y virajes de hasta 90° de inclinación, sin que advirtiese la menor falla. Después, detuvo y arrancó cada uno de los tres motores, y efectuó cortos planeos en esas condiciones. Finalmente, aterrizó en El Palomar. Por la tarde regresó a Pacheco.<sup>49</sup>

Para el 19 de junio ya había realizado con éxito dos vuelos más. A partir de entonces, casi a diario, voló con el fin de mantenerse adiestrado y afinar el funcionamiento de los sistemas. Probó las excepcionales características aerodinámicas del trimotor que, según explicó, no entraba en tirabuzón y, en caso de pérdida, se enderezaba por sí solo. Asimismo, efectuó un exhaustivo chequeo de los equipos de radio de onda corta adicionados y de los botes salvavidas para el vuelo sobre el Atlántico.

El 4 de julio, Mejía trasladó a Rosario al embajador de España, Ramiro de Maeztu, a su esposa y al consejero de embajada, Agramante y Cortijo. El objetivo de la comisión en el “12 de Octubre” era inaugurar una fuente donada por la colectividad española. También, viajaba el alférez de fragata Juan C. Mason Lugones que sería designado por la Armada para volar a España como oficial de ruta. La delegación se alojó en el Hotel Italia y fue objeto de numerosos agasajos por parte de las autoridades y de la pintoresca colectividad hispana que les organizó un gran baile de gala en el Club Español.<sup>50</sup>

Durante el regreso, el 6 de julio, entre el mecánico norteamericano Louis Gordon y el teniente primero Mejía se suscitó un entredicho que trascendió a la opinión pública. A raíz del diferendo, el primero regresó inesperadamente a los Estados Unidos. Interrogado por la prensa, se mostró reticente a explicar la causa de su alejamiento declarando que no se había puesto de acuerdo con Mejía sobre ciertos pormenores técnicos. Como su explicación no los conformó, los periodistas lo acosaron con otras preguntas más intencionadas.

Malhumorado, manifestó que el enfrentamiento comenzó cuando Mejía se negó a hacerlo volar de copiloto aduciendo que estaba contratado como mecánico, y que el copiloto y el navegador de la travesía atlántica sería un oficial de la Armada Argentina. Gordon dijo que aceptó a regañadientes esa tesitura. Pero, más tarde, cuando se en-

---

<sup>48</sup> Augusto V. Bousquet, *La Aeroposta Argentina y el Correo Aéreo*.

<sup>49</sup> *La Nación*, 15 de junio de 1929.

<sup>50</sup> *La Nación*, 7 de julio de 1929.

contraron con un banco de niebla, no pudo tolerar que el aviador argentino desechara de plano su consejo de pasar por encima. Agregó que Mejía no había utilizado adecuadamente los instrumentos de a bordo para salir fuera de la capa de nubes. Concluyó su declaración diciendo que, en ese momento, había resuelto no participar del viaje a Europa.

Consultado al respecto, Mejía declaró que la responsabilidad de Gordon terminaba con el armado y puesta en servicio del avión, tarea por la cual había sido retribuido con creces. Referente a las dificultades que, según el norteamericano, habrían encontrado durante el vuelo por instrumentos, las negó de modo categórico. Ofreció los testimonios de las personas que viajaban en el Fokker y, sobre todo, descalificó la opinión de un mecánico que no tenía el *brevet* habilitante. Al finalizar, lamentó el proceder poco correcto de Gordon, en especial con aquéllos que lo habían colmado de atenciones.

Mientras la prensa se regocijaba con la firmeza de Mejía frente al estadounidense, llegó agosto y aún no estaba resuelto el nombramiento de los tripulantes navales. El presidente Yrigoyen postergaba, una y otra vez, la firma del decreto y, en consecuencia, los designados por el Ministerio de Marina, alférez Masson Lugones y mecánico M. Núñez Roldán (en reemplazo de Louis Gordon), no podían sumarse al equipo. Cada día que pasaba, Mejía se mostraba más preocupado. Faltaba nada para aprovechar la época propicia para el vuelo trasatlántico (septiembre), y aún no podía entrenar a la tripulación como él deseaba.

Un viejo refrán afirma que si por cada proyecto nacional no concretado se hubiese tallado un adoquín, en sólo un par de años se habría solucionado la falta de calles empedradas en Buenos Aires. Pese a las inversiones, a las ilusiones, a los ensayos con el Fokker, pese al tiempo perdido, el *raid* a España no se realizó. Se suspendió por una lacónica disposición del Poder Ejecutivo.

La causa de esa cancelación, que sorprendió a todos los medios, nunca fue debidamente dilucidada o, al menos, yo no la encontré. Sus raíces, quizás, habría que rastrearlas en los cambios políticos operados en 1928, cuando asumió su segundo mandato presidencial el Dr. Yrigoyen. ¿Austeridad? El presupuesto de Defensa entre 1928 y 1929 bajó del 20,9% al 18,9. ¿Cambio en la relación del gobierno con las Fuerzas Armadas? Favoritismo en el tratamiento del personal militar; subordinación de la conducción de los asuntos castrenses a consideraciones de amistad. O, simplemente, se trató de la reorientación ideológica<sup>51</sup> del nuevo gobierno que, enfrentado con la derecha nacionalista vernácula, se resistía a devolver la atención al presidente del Directorio

---

<sup>51</sup> Carlos A. Floria y César A. García Belsunce, *Historia de los Argentinos*, Editorial Larousse, marzo de 2001.

Militar español, el ultra derechista Miguel Primo de Rivera y Orbaneja, promotor del viaje del “Plus Ultra”.

No hallé información cierta sobre la fecha de la orden presidencial pues durante 1930 y hasta el 9 de enero de 1931 el teniente primero continuó adscripto al Ministerio de Guerra como si el proyecto aún mantuviera su vigencia. Tampoco descubrí el registro de otros vuelos de Mejía con el Fokker F-VII, ni de los realizados con las aeronaves de la Dirección General de Aeronáutica.

En su Legajo Personal sólo encontré constancias de que con el trimotor efectuó no menos de veinticinco vuelos de ensayo, y treinta y siete aterrizajes; que en febrero de ese año, a bordo del trimotor “Salta” de la empresa norteamericana NYRBA, voló como pasajero hasta Santiago de Chile; y que el 24 de septiembre de 1930, con posterioridad al golpe de estado del 6 de ese mes, voló hasta Paraná con el Waco motor Wright 225 hp matrícula N°43. La actividad con máquinas particulares, aunque no revistió carácter oficial, sobrepasó las mínimas exigidas al personal navegante.

#### **El trimotor “12 de Octubre”**

En las crónicas de la conquista del aire, existen aviones que se ganan el derecho a ser preservados como monumentos u ocupar sitios de honor en los museos. Son los que, en mano de grandes aviadores, sirvieron de medio para conquistar un récord o marcas notables. Salvo algunas peculiaridades que lo distinguen de otros semejantes, el Fokker F.VIIB/3m, adquirido por los argentinos Mejía y Arzeno para intentar la travesía en dos escalas a Sevilla, pertenece a esa categoría.

El F.VIIB/3m es un transporte monoplano de ala *cantilever* con tren de aterrizaje fijo convencional que traslada de ocho a diez pasajeros. Propulsado por tres motores Wright J-5 de 225 hp, los 1.200 litros de gasolina que entran en los tanques le garantizan una autonomía de cuarenta y cinco horas, a una velocidad promedio de 90 millas por hora. Construido en 1927 en Holanda, es adquirido en Nueva Jersey (EE.UU.) por el explorador Richard E. Byrd, que prepara una expedición a la Antártida financiada por Henry Ford. Byrd lo denomina “Ciudad de Nueva York” y lo pinta con un esquema de colores de alta visibilidad; el fuselaje anaranjado rojizo y las alas doradas. Debido a las dificultades que presenta el ala para ser desarmada y embarcada, en abril de 1928, Byrd desiste de usarlo en la expedición al continente antártico y lo cambia por un Ford trimotor.

Cuando el Fokker F.VIIB/3m pierde las esperanzas de convertirse en estrella (si es que los aviones tienen sentimientos), el millonario Donald Woodward lo compra por 62.000 dólares y lo rebautiza “Friendship”. El 17 de junio de 1928, llega su hora más gloriosa. Amelia Earhart cruza con él las aguas del Atlántico Norte. Al terminar la expedición, pese a que su rendimiento y características excepcionales invitan a batir otras primacías, el propietario lo incorpora como un vulgar aparato de línea a su empresa Flying Service Inc. Conservando la pigmentación de gran visibilidad, la aeronave inicia un extraño peregrinar. Desarmado y encajonado, el 19 de abril de 1929, viaja rumbo a Buenos Aires en el buque “American Legion”.

La estrella del F.VIIB/3m parece cobrar nuevos brillos. Redenominado “12 de Octubre”, entre junio y octubre de 1929, con el teniente Mejía en los comandos, realiza numerosos vuelos de prueba. Opera desde General Pacheco, en espera de la autorización del *raid*. Pero el permiso no llega, la Aeropostal incorpora dos modernos Laté 28, y el F.VIIB/3m todavía pintado de rojo, se queda sin espacio en los

hangares. El 10 de octubre de 1929, ni que fuera un avión intruso, se le intima el desalojo y el teniente primero Mejía debe evacuarlo a El Palomar. Durante varios meses es custodiado como un ave exótica en un cobertizo de la Escuadrilla de Artillería.

El destino le reserva otras sorpresas al Fokker trimotor. En algún impreciso momento de 1930, Roger Balet lo vende a un particular no identificado. Para volarlo, el nuevo dueño contrata al piloto norteamericano Edward Orville de Larm, residente en Buenos Aires. Este último, seguramente, lo retira del asiento del Grupo N°1 de Observación y lo lleva a otro aeródromo de cuyo nombre no existen antecedentes.

Las próximas noticias ciertas del trimotor rojo F.VIIB/3m llegan por vía del coronel Enrique Flores Álvarez, un prestigioso historiador chileno. En un libro de su autoría consigna que, el 21 de septiembre de 1930 a las 16.30, procedente de San Rafael (Mendoza), aterriza en Hualpencillo, próximo a Concepción, el trimotor Fokker de color rojo "12 de Octubre", piloteado por los aviadores norteamericanos Kingsford Smith y De Larm. De la cabina de pasajeros descienden varios militares y políticos chilenos que ingresan en forma encubierta para sublevar a la guarnición local y derrocar al gobierno.

Los conspiradores son arrestados y recluidos en la Isla de Pascua, en tanto que el F.VIIB/3m es confiscado por la Fuerza Aérea de Chile. Los aventureros norteamericanos se fugan de una cárcel de Santiago y vuelven a Mendoza. Al trimotor, durante un tiempo, lo suman a la flota de la línea aérea que une Santiago con Arica. En septiembre de 1934, el presidente Alessandri dicta una amnistía, libera a los presos y quiere devolver el Fokker rojo a su propietario argentino.

El final del F.VIIB/3m entra en el terreno de la fantasía. Es probable que por falta de repuestos el avión no haya retornado a este lado de la cordillera, y que terminase sus días como tantos próceres de madera, tela y metal: olvidado por los hombres que lo usaron, desguazado y vendido como chatarra. De ese modo, se esfuman las huellas de un trimotor que sirvió a tantos aviadores ilustres. Sólo perdura su recuerdo. Los historiadores chilenos tienen muy presente al avión trimotor pintado de rojo que llegó desde Mendoza sin autorización.

## **PRIMER GRUPO AÉREO DE CAZA**

### **El 6 de septiembre de 1930**

Ese día, encabezada por el general José F. Uriburu, estalla la revolución que derroca al presidente Hipólito Yrigoyen. La noche anterior, en la Base Aérea de El Palomar, la mayoría de la oficialidad comprometida con el autodenominado Movimiento Patriótico se reúne en secreto con los capitanes Pedro Castex Lainfor y Claudio H. Rosales. Ambos ordenan los aprestos para que los aviadores militares participen en la asonada. Una de las medidas contempla el apresamiento del jefe de la Base.

A las 7.45, la tropa aeronáutica inicia la marcha hacia Buenos Aires. Minutos más tarde, se le suma una columna de la Escuela de Comunicaciones (el total de la Guarnición de El Palomar). Fuera ya del perímetro, los efectivos se unen con los provenientes del Colegio Militar. Conforman una sola fuerza y convergen sobre la Capital. Simultáneamente, desde el campo de aviación despegan el teniente primero Martín R. Cairó y el teniente Francisco J. Vélez, a bordo de un Dewoitine de la Escuadrilla de Caza. Tarea: lanzar miles de volantes con proclamas revolucionarias sobre la ciudad y las unidades del Ejército que no se han plegado al movimiento.

Armando Mejía, que todavía revistaba en el Ministerio de Guerra, en horas de la mañana se unió a los insurrectos de El Palomar. Alrededor de las 15, el capitán Claudio H. Rosales y el mecánico José Atenzo, como observador, despegaron en el Dewoitine D.25 biplaza, N°2.<sup>52</sup> Debían realizar pasajes intimidatorios sobre la Plaza de Armas del Grupo de Artillería Montada, en Campo de Mayo, que aún permanecía leal al gobierno. Mientras efectuaban una picada, desde tierra se distinguió con nitidez el fogonazo de una explosión en la raíz del ala, a la altura del tanque de nafta. El D.25 se estrelló y ambos tripulantes perecieron.

Los aviadores se enteraron de inmediato. Desde la plataforma de El Palomar habían seguido la maniobra de despegue, el acercamiento y las posteriores evoluciones sobre el Grupo de Artillería. En un momento determinado, advirtieron el destello y, que el Dewoitine descendía y se perdía detrás del perfil irregular de la arboleda. Enseguida, en lugar del avión vieron que se levantaba una negra columna de humo. Ante la presunción de que lo habían derribado, Castex Lainfor le ordenó al teniente primero Mejía que despegara con un D.21 y reconociera el sitio. En caso de ser repelido por el fuego antiaéreo, debía bombardear el cuartel. Mejía cumplió la misión y regresó sin recibir ningún impacto y con la tranquilizadora noticia que desde tierra le habían hecho señas de que los artilleros se habían rendido. La trágica muerte de Rosales y su acompañante había actuado como un eficaz disuasivo sobre los leales y debilitado su voluntad de resistir.

Asimilado el cimbronazo jerárquico que, normalmente, implica la ruptura del orden institucional, finalizó 1930. Las autoridades surgidas del golpe postergaron por tiempo

---

<sup>52</sup> Memoria Anual de la BAM El Palomar de 1930, pág. 70.

indefinido el vuelo a Sevilla; y, el 9 de enero de 1931, Mejía fue dado de alta en forma oficial en la Escuela Militar de Aviación,<sup>53</sup> que compartía con los observadores el campo de vuelo de la Base Aérea de El Palomar.

Once días más tarde, ante la inminente entrega de los Dewoitine que se fabricaban en Córdoba, el comandante de la Base, capitán Alfredo Pérez Aquino, dispuso que Mejía reasumiera el comando<sup>54</sup> de la Escuadrilla de Caza y acelerase la recepción de los aviones. Por ese motivo, voló a la provincia mediterránea y se interiorizó de los avances de la construcción.<sup>55</sup> El 5 de mayo de 1931, la Escuadrilla de Caza reinició la instrucción teórica.<sup>56</sup> Mejía comenzó a dictar Táctica Aérea al segundo Curso de Aviador.

Un histórico 11 de mayo, los integrantes de la unidad cazadora, con la colaboración de otros pilotos destinados en El Palomar, trasladaron los primeros ocho D.21 entregados por la fábrica cordobesa. Encabezó el dispositivo el capitán Pérez Aquino, con tres numerales; seguido por otra fracción conducida por el teniente primero Mejía. Detrás de los guías formaban los tenientes primeros Inocencio M. Cardalda y Eduardo Ruiz; y los tenientes Raúl O. Pizales, Francisco J. Vélez, Arístides C. Fredes y José I. Uranga Imaz.<sup>57</sup>

La actividad en el campo de El Palomar se tornó febril. La puesta a punto de los nuevos Dewoitine demandaba la constante comprobación de prestaciones aerodinámicas y de funcionamiento de sus sistemas. Mejía se encontró con su destino y con la senda que lo conduciría al nido de las águilas. El 16 de mayo de 1931, el matutino *La Nación* publicó un artículo titulado “El teniente primero Claudio A. Mejía realiza una serie de doscientos tres *looping the loops*”, nota que ha pasado a la historia por sus connotaciones. El recorte del periódico, aunque parezca extraño, fue incorporado en el Legajo Personal del causante:

»Durante el día de ayer se registró en la Base Aérea de El Palomar un acontecimiento auspicioso para la aviación argentina: el teniente primero Claudio A. Mejía cumplió una *performance* que ratifica su prestigio de experto y arriesgado piloto al realizar doscientos tres *looping the loops*, y cincuenta y nueve vueltas de immelmann, lo que constituye un récord sudamericano que no podrá ser, empero, oficialmente reconocido por falta de fiscalización de la entidad competente.

»Según se sabe, la Escuela Militar de Aviación cuenta con un gabinete psicofisiológico dotado de los elementos más modernos de la ciencia para determinar las condiciones de quienes aspiran a seguir los cursos de aeronáutica. Dicha dependencia está a cargo del Dr. Agesilao Milano, quien, mediante un electrocardiógrafo, recientemente

---

<sup>53</sup> Resolución S/Nº del 9 de enero de 1931 - 1ª P. BM N°8676.

<sup>54</sup> Orden del Día N°1845 de la Dirección General de Aeronáutica.

<sup>55</sup> Expediente N°30142 de la Dirección General de Aeronáutica.

<sup>56</sup> Orden del Día N°2039 de la Dirección General de Aeronáutica.

<sup>57</sup> Expediente N°32470 de la Dirección General de Aeronáutica del Ejército.

adquirido, quiso hacer algunas investigaciones para registrar gráficamente la acción de los vuelos sobre el corazón, como base y comprobación de un trabajo que desea presentar en el próximo congreso nacional de medicina.

»Para realizar su propósito, se aseguró la colaboración de varios pilotos que consintieran en cumplir determinadas pruebas. Ellas tuvieron efecto ayer por la mañana: el teniente primero Juan Luis Garramendy efectuó un vuelo de cierta duración, a 3.000 metros de altura, al final del cual efectuó treinta *looping the loops*. Luego, el teniente Arístides Fredes se elevó hasta 5.250 metros y descendió como el anterior en forma normal. Por último, el jefe de la Escuadrilla de Caza, teniente primero Claudio A. Mejía, se dispuso a efectuar la prueba que tan brillantemente cumplió.

»Eran las 9.30 cuando el teniente primero Mejía ocupó el asiento de su Dewoitine, fabricado en los talleres de Córdoba pertenecientes al Ministerio de Guerra. Sin dificultad inició el *decollage* y se elevó sobre la pista en tanto que, con el consabido propósito de lograr el mayor número posible de *looping the loops*, encargaba a sus camaradas de la escuadrilla, teniente primero Inocencio M. Cardalda, teniente Arístides Fredes y sargento primero Miguel Balado, que siguieran atentamente el desarrollo del ejercicio.

»El Dewoitine, diestramente conducido, en breve tiempo alcanzó la altura que debía permitir al piloto evolucionar sin tropiezos ni peligros y luego comenzó a efectuar círculos completos. El grupo de personas presente en el campo, formado por el jefe de la Aviación Militar, teniente coronel Jorge J. Manni; capitán Alfredo Pérez Aquino, jefe de la Base; numerosos pilotos militares y oficiales alumnos de los cursos de Aplicación y Pilotaje comenzaron a interesarse vivamente por el espectáculo que ofrecía la máquina conducida por el teniente primero Mejía, pues éste, cada diez círculos completos, efectuaba un cambio de frente mediante la arriesgada maniobra llamada vuelta de immelmann, que se efectúa luego de una “cabreada” a todo motor en que la máquina queda invertida, para realizar un *tonneau* (tonel) y recobrar enseguida la posición normal. En esta forma, el piloto consiguió mantenerse sobre la pista del aeródromo a fin de que se pudieran contar los *looping the loops* que cumplía.

»Así fue desarrollándose el vuelo. Los guarismos indicaban a los improvisados fiscalizadores la importancia que iba adquiriendo el vuelo. El teniente primero Mejía llegó, en efecto, a realizar un total de doscientos tres círculos completos, y antes de descender efectuó cuatro *tonneaux* (toneles), dos a la derecha y dos a la izquierda, y varias picadas sobre el campo hasta que finalmente aterrizó en las inmediaciones de los cobertizos entre los aplausos de los presentes. Al abandonar la máquina fue objeto de calurosas felicitaciones por parte de sus jefes y camaradas. Sin pérdida de tiempo, el

Dr. Milano, que expresamente había hecho transportar a la pista el electrocardiógrafo, procedió a registrar las pulsaciones, la presión arterial y el estado del corazón.

»El récord mundial de vuelos en círculos completos lo conquistó en 1929 el aviador francés Alfredo Fronval, quien efectuó una serie de setecientos, que no ha sido hasta la fecha superado. En su vuelo de ayer, el aviador argentino utilizó un avión Dewoitine de caza, construido totalmente en la Fábrica Militar de Aviones que funciona en Córdoba. No obstante las exigencias de la prueba, la máquina respondió ampliamente. Si bien es cierto que la *performance* cumplida por el teniente primero Mejía constituye un récord sudamericano, éste no podrá ser oficialmente reconocido por la Federación Aeronáutica Internacional en razón de que la prueba debió haber sido fiscalizada por una comisión del Aero Club Argentino, entidad representativa del organismo mundial.»

El ministro de Guerra, general Aníbal Medina, por una nota de tono perentorio, le ordenó al director general de Aeronáutica, teniente coronel Ángel M. Zuloaga, que informase quién había dispuesto las pruebas y si respondían a exigencias del servicio. En apariencia, lo que más le habría molestado al ministro era haberse anoticiado por un artículo periodístico, cuyo recorte adjuntaba. El propio Mejía redactó la respuesta. Aclaró que el vuelo había sido requerido por el jefe de Gabinete Psicofisiológico para realizar un experimento que ayudaría a determinar la aptitud de los candidatos a pilotos. Concluyó afirmando que “ejecutó las maniobras en cuestión con el firme propósito de colaborar en bien de la aviación”.<sup>58</sup>

Finalizadas las explicaciones por los doscientos tres *looping the loops*, se organizó el segundo *ferry* desde Córdoba. A principios de junio, la dotación de aviones de caza se elevó a quince. Es de imaginar la satisfacción de aquellos soñadores que, por primera vez, disponían de semejante cantidad de máquinas en servicio. Llegaban un poco tarde y pasados de moda, es verdad. Seis años después de recibir los adquiridos en Europa y de sufrir la impotencia de no poder completar los programas de adiestramiento por falta de material. De todos modos, la experiencia de seis años con los Dewoitine franceses les allanó el camino para intensificar la actividad de inmediato. Como nunca antes, se realizaron vuelos nocturnos, individuales y en patrullas, y la unidad operativa que cobijaba a los cazadores argentinos accedió a la jerarquía de grupo.

Según consta en su Legajo Personal, el 23 de junio, el teniente primero Mejía fue nombrado jefe accidental de un orgulloso y flamante Grupo N°1 de Caza.<sup>59</sup> De la Memoria Anual de la Base Aérea El Palomar de 1931, se deduce que el ascenso a un nivel orgánico superior con una medida de carácter transitoria fue consecuencia del aumento de la dotación, pero que ya estaba contemplada en la Organización de Paz del

---

<sup>58</sup> Nota autografiada el 29 de mayo de 1931, inserta en el Legajo Personal del brigadier Claudio Armando Mejía.

<sup>59</sup> Orden del Día N°2112 de la Dirección General de Aeronáutica del Ejército.

Ejército desde 1930. De los Dewoitine incorporados, tres fueron asignados al Grupo N°1 de Observación para sustituir los Bristol transferidos a la Escuela y facilitar el entrenamiento del personal de la Escuadrilla de Exploración.

Tras la promoción jerárquica del organismo, continuaron las novedades. A menos de seis meses de comandar a los cazadores, organizados como escuadrilla o grupo, el 8 de julio de 1931 Mejía fue destinado<sup>60</sup> al Grupo N°1 de Observación. A este movimiento, inusual por efectuarse a casi dos semanas de cambiar el *status* de la unidad, sólo le encontré una explicación coherente analizando las responsabilidades que le aguardaban a mi biografiado en un futuro no lejano.

El acuatizaje frente al puerto de Buenos Aires, a comienzos de ese mes de julio, de seis Savoia S.55A fue el primer indicio de que ese porvenir era inminente. Pertenecientes a la aviación del Ejército de Brasil, estos hidroaviones llegaban en viaje de buena voluntad a sumarse a los festejos del Día de la Independencia. Recién adquiridos a Italia, eran parte de los doce que, en el primer trimestre de 1931, habían cruzado el Atlántico comandados por el general Italo Balbo. La visita de los aviadores brasileños constituyó un hito sin precedentes en la historia aeronáutica de ambos países, y fue el incentivo para que, dos años más tarde, la histórica escuadrilla argentina Sol de Mayo retribuyera la atención.

Terminados los actos conmemorativos del 9 de Julio, los aviadores cariocas invitaron a un oficial de la Armada y a otro del Ejército para que integraran las tripulaciones de los S.55 en el vuelo de regreso. Los respectivos ministerios eligieron al teniente de fragata Gregorio A. Portillo y al teniente primero Claudio Armando Mejía<sup>61</sup>.

La formación despegó el 14 de julio de Puerto Nuevo, e hizo escalas en Montevideo, Porto Alegre, Florianópolis y Santos. Al regresar, Mejía concedió una entrevista a *La Nación*.<sup>62</sup> Resaltó la confianza que le habían demostrado los oficiales del país hermano al permitirles conocer el Fuerte de Guanabara, hasta en los mínimos detalles. En la Escuela de Aviación, tanto él como Portillo habían volado aviones de bombardeo y de caza. En especial, recordó un vuelo realizado sobre Río de Janeiro. Con respecto a la navegación en los hidroaviones dijo que el material había respondido a las exigencias del viaje, como ocurrió una noche en que, sorprendidos por el mal tiempo, debieron acuatizar y pernoctar en la laguna de Mangueira, próxima a Porto Alegre.

En la segunda mitad de 1931, mientras se adiestraba con los Dewoitine del Grupo N°1 de Observación, Armando Mejía entabló una ardua disputa con la burocracia del Ministerio de Guerra para que le reconocieran las horas voladas en la preparación del

---

<sup>60</sup> Resolución S/N° del 8 de julio de 1931 - 1ª P. BM N°8820.

<sup>61</sup> Orden del Día N°2130 de la Dirección General de Aeronáutica.

<sup>62</sup> *La Nación*, 17 de agosto de 1931.

raid a España.<sup>63</sup> Como tantas otras, ganó esta batalla, y se le reconoció toda la actividad aérea realizada entre el 19 de noviembre de 1928 y el 8 de enero de 1931.

A fin de año, pese al cambio de destino que, en realidad, no había superado la decena de metros que separaban a ambos grupos aéreos de El Palomar, Mejía fue evaluado como si todo el período hubiese ocupado la jefatura accidental de la unidad de caza. En la foja de servicios, además de las ponderaciones habituales, el jefe que lo calificó, capitán Pérez Aquino, afirmó que el cazador había enriquecido su espíritu juvenil con “el valor sereno del que arriesga siempre a conciencia”.

El 25 de noviembre Claudio Armando Mejía cumplió treinta años. Sólo treinta, y su prestigio de aviador ya sobrepasaba las fronteras. Supongo que el panorama que le insinuaba el porvenir le habrá hecho sentir que el capítulo de su primera juventud se cerraba. Atrás quedaban las mañanas en El Palomar, los Dewoitine, sus camaradas cazadores. Adelante, el 20 de enero de 1932, el Curso I de la Escuela Superior de Guerra,<sup>64</sup> pero por un lapso breve, casi efímero.

El 5 de febrero las autoridades aplazaron su incorporación por tres años. ¿Qué había ocurrido? Unos meses atrás, el primer agregado aeronáutico enviado por Italia a la Argentina, general Francisco Pinedo, había presentado sus cartas credenciales en Buenos Aires. En retribución, el Poder Ejecutivo ordenó al Ministerio de Guerra que, sin importar el rango ni el destino que ocupase, designara un aviador militar que en Europa pudiese representar con mayor dignidad a las alas de la Patria.

No conozco a los integrantes de la junta de selección ni los parámetros usados para evaluar, sólo me importa saber que, en los primeros meses de 1932, el teniente primero Claudio Armando Mejía, con treinta años recién cumplidos, fue nombrado agregado aeronáutico a la Embajada Argentina en Italia.<sup>65</sup> ¿Es posible imaginar un honor más alto para un joven aviador militar de aquella época? Transcurridos cincuenta, ochenta, cien años, ¿es posible dimensionar el tesoro que le arrimaba el destino, al permitirle acercarse al territorio de las águilas italianas?

---

<sup>63</sup> Decreto S/Nº del 8 de septiembre de 1931 - 1ª P. BM N°8872. (Se le reconocieron las horas de vuelo realizadas entre el 19 de noviembre de 1928 y el 8 de enero de 1931).

<sup>64</sup> Resolución S/Nº del 20 de enero de 1932 - 1ª P. BM N°8980.

<sup>65</sup> Decreto del 2 de febrero de 1932 - BM N°8991.

## OFICIAL JEFE

La asunción de las autoridades elegidas el 8 de noviembre de 1931 importó un cambio en la política económica, de gran repercusión en las Fuerzas Armadas. Con el fondo de la crisis internacional del año 30, bajo la influencia de las ideas corporativas en boga en los países europeos, de una actitud librecambista se pasó a una intervención más directa del Estado. En lo que atañe a la aviación de caza, 1932 y 1933 fueron años de escasa, cuando no nula, actividad y escenario de una confrontación, que se repetiría con posterioridad, entre dos puntos de vista diferentes de conseguir el equipamiento aéreo. El debate alcanzó ribetes escandalosos y llegó al Senado.

Un sector opinaba que la Fábrica Militar de Aviones, inaugurada en 1927, debía transformarse en la principal fuente de abastecimiento. La producción en serie de aviones nacionales fue blanco de las críticas enconadas del otro sector que, haciéndose eco de los *lobbies* instalados en Buenos Aires por las industrias de los países más avanzados, defendían la obtención de tecnología de vanguardia en fuentes externas. En la búsqueda de soluciones, 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 en la que tuvo una activa y destacada participación el agregado aeronáutico en Italia, capitán Mejía.<sup>66</sup>

Con la anuencia del general Justo, el 6 de octubre de 1935 se promulgaron las leyes 12254 y 12255, por las cuales se asignaron las partidas presupuestarias para equipar a la Aviación Militar y a la Naval. Una Comisión Técnica Mixta, compuesta por especialistas del Ejército y de la Marina, preparó los pliegos de condiciones y los distribuyó entre las agregadurías y delegaciones comerciales argentinas en el exterior. En la misma fecha se votó la Ley 12257, que creaba el escalafón del Arma de Aviación en el Ejército.

Enmarcado por este conjunto de medidas que cambiarían las expectativas profesionales de los aviadores del Ejército, el 20 de octubre de 1935, el capitán Claudio Armando Mejía regresó de Europa. Después de más de tres años de ausencia, volvía precedido por una brillante foja de servicios, por títulos honoríficos, condecoraciones, artículos periodísticos, y las calificaciones sobresalientes obtenidas en la Escuela de Caza de Udine y en el VIII Curso Superior Aeronáutico en la Real Academia de Guerra de Italia.

Los elogios y la jerarquía de las personalidades que suscribían los conceptos, con seguridad, pesaron en el puño del jefe del Estado Mayor del Ejército Argentino, general de brigada Nicolás C. Accame, que al tomar la estilográfica para calificar al recién lle-

---

<sup>66</sup> Resolución S/Nº del 23 de enero de 1935 - BMR N°835.

gado lo describió como un “destacado oficial aviador que ha representado al Ejército y a su arma con eficacia dejando bien parados sus prestigios”.

En esta época, regía el destino de la Aviación del Ejército el coronel Ángel M. Zuloaga con el cargo de director general de Aeronáutica. Impulsor y convencido defensor de la industria aeronáutica nacional, Zuloaga había ordenado la ejecución de grandes maniobras a dos bandos en la provincia de Entre Ríos. El capitán Mejía, sin haber tenido tiempo para desarmar las valijas, participó como árbitro de la Dirección del Ejercicio en Paraná y en Monte Caseros, donde tenían su asiento los comandos de los bandos Azules y Colorados que intervenían con numerosos aviones Ae.M.O.

Según una noticia publicada el 26 de octubre, las dos facciones habían actuado en forma independiente tratando de vencerse una a la otra. Practicaron conducción de formaciones de numerosos aviones en cumplimiento de misiones, no ya como elemento de cooperación de las otras armas del Ejército, sino como una fuerza aérea. Es decir, una institución que intervenía en la batalla con el mismo nivel de las demás: artillería, caballería, infantería o zapadores. Por primera vez en el país, actuaba la “quinta arma” como aviación pura.<sup>67</sup>

Después de esta violenta zambullida en la nueva situación de la aeronáutica militar argentina, el 31 de octubre de 1935, Mejía aprobó un riguroso examen médico y aguardó con serenidad el año siguiente en que se reinsertaría, ya en forma definitiva, en las filas de su fuerza. Designado subdirector de la Escuela Militar de Aviación,<sup>68</sup> aplicó con eficacia sus conocimientos pedagógicos, enriquecidos con la experiencia italiana. Revisó y confeccionó los planes de instrucción de alumnos y tropa, y retomó su vocación de maestro asumiendo el dictado de la cátedra de Geografía Aeronáutica.

A lo largo de 1936, las funciones de subdirector le otorgaron una relativa libertad de horarios que lo ayudaron a adaptarse al ritmo local. Visitó a los viejos amigos, estableció nuevos vínculos y cumplió tareas de naturaleza diversa. El 4 de agosto fue el delegado oficial de la Aeronáutica en la Conferencia sobre Coordinación de la Cartografía de Emergencia. A partir del 18 de agosto, durante doce días, recorrió las provincias centrales y reconoció la zona de las próximas maniobras. El 21 de septiembre, rindió las pruebas de competencia para oficiales subalternos y, el 19 de octubre, se desplazó a Córdoba y a San Luis, donde intervino en las maniobras finales. Durante ese lapso, se mantuvo adiestrado volando los Curtiss III y los mal afamados Ae.M.Oe.1.

Con uno de estos últimos, el 4 de abril de 1936, mientras despegaba de El Palomar, protagonizó un accidente muy común en aquellos aviones que, tan injustamente,

---

<sup>67</sup> *La Razón*, 26 de octubre de 1935.

<sup>68</sup> Decreto 74596 del 8 de enero de 1936 - 1ª P. BM N°10139.

atraían la crítica de los detractores de la industria nacional. Al iniciar la carrera de despegue, se levantó la cola de su avión por un desperfecto del sistema de frenos y las palas de la hélice chocaron contra la pista. El avión matrícula N°31 viró hacia la derecha y se clavó de trompa. Se le rompieron, además de la hélice, las tapas de los balancines de dos válvulas del motor. El piloto no sufrió lesiones y fue sobreseído en el sumario instruido para deslindar responsabilidades.

#### **Los Ae. M. Oe. 1 “Tronco”**

Los seis Ae.M.Oe.1 construidos en la FMA son monoplanos biplazas de observación, derivados del Ae.M.O.1 y equipados con el mismo motor R-760-ET de 235 hp. La primera unidad efectúa el vuelo de prueba el 25 de agosto de 1936. Se diferencia del modelo original por el carenado tipo NACA que envuelve el motor. El larguero principal del ala es un trozo enterizo de madera de pino *spruce*. El tamaño de este verdadero poste interno le otorga gran resistencia, y el mote cariñoso de Tronco con que lo conocen sus pilotos.

Las organizaciones militares, a veces, tienen comportamientos paradójales. Por ejemplo, suelen establecer las funciones y crear los organismos que las van a desempeñar, antes de disponer de los medios para llevarlas a la práctica. El 31 de diciembre de 1936, el capitán Mejía ascendió al grado de mayor<sup>69</sup> y, quince días después, fue nombrado jefe de un inexistente Grupo N°3 de Caza de un menos probable Regimiento Aéreo N°5 que debía activarse en Comodoro Rivadavia.<sup>70</sup> Ambas unidades, que nunca pasaron de la categoría de un rectángulo dibujado en papel, desde el año anterior estaban previstas en la Organización de Paz del Ejército.

Tal vez, para darle más visos de realidad a ese organismo de existencia virtual, en 1937 le asignaron para su grupo aéreo patagónico un selecto plantel de pilotos:<sup>71</sup> capitán Vicente C. Villafañe, teniente primero César Campodónico Lavalle, y tenientes Virgilio del Bosco y Mario E. Daneri. Para tranquilidad de los nombrados, se les ordenó que permanecieran en el destino anterior hasta que se erigieran los edificios del alojamiento en la guarnición de Comodoro Rivadavia.

De resultas de esos vaivenes, el De Bernardi argentino, el piloto de caza Armando Mejía, transcurrió prácticamente otro año sin un cargo efectivo. De acuerdo con las directivas recibidas, permaneció en Buenos Aires adiestrando a los integrantes del improbable grupo aéreo comodorense, con los aviones del Grupo de Caza N°1 del Regimiento Aéreo N°1 de El Palomar. En ese entonces, la dotación de aeronaves con capacidad para el combate era alrededor de diez Curtiss Hawk III y algún otro Dewoitine D.21. Esta situación anómala se prolongó hasta noviembre de 1937, cuando fue de-

---

<sup>69</sup> Decreto 97022 del 31 de diciembre de 1936 - 1ª P. BM N°10426.

<sup>70</sup> Decreto 98227 del 15 de enero de 1937 - 1ª P. BM N°10437.

<sup>71</sup> Resolución S/N° del 15 de enero de 1937 - 1ª P. BM N°10437.

signado jefe del Grupo de Caza N°1 de El Palomar, que estaba en vías de mudarse a Paraná.

Asimismo, en esa fecha, el mayor Mejía fue comisionado para recibir en Mendoza a una escuadrilla de acrobacia italiana. Las águilas de Udine ofrecieron una serie de exhibiciones. La más notable y de mayor repercusión pública fue la de Buenos Aires. Durante la estadía, Mejía acompañó como ayudante al general Ulises Longo, agregado aeronáutico en la Argentina. En reconocimiento, en 1940 el gobierno italiano le conferiría las insignias de Caballero de la Orden de los Santos Mauricio y Lázaro.<sup>72</sup> El equipo de exhibición italiano venía liderado por el capitán Virginio Teucci y, entre otros expertos, lo integraban dos eximios acróbatas, los capitanes Oscar Molinari y Mario Viola.

### **Mario Viola**

Ayer nomás, nos visitaba en *La Razón* ese experto piloto en la alta acrobacia que parecía un bailarín en las alturas, mientras su máquina trepidaba en los 500 km/h. Solía venir a nuestra casa a hablar-nos de sus costumbres y a pedirnos fotografías. Las quería llevar a Italia para que los suyos comprobaran con cuanto cariño los había tratado el pueblo de Buenos Aires. Era como un niño dispuesto a ir sonriente a la guerra, así fuera en Etiopía como en cualquier otra parte en que Italia lo reclamara. Cuando por primera vez hablamos con él, al día siguiente de su llegada a El Palomar, nos recibió junto con su gran amigo, el capitán Oscar Molinari. Allí, encontramos también al mayor argentino Claudio Armando Mejía, que los conoció en Roma, mientras se especializaba en aviación. ( ... ) Contaba el capitán Viola con más de dos mil horas de vuelo en acrobacia, numerosas en vuelos invertidos y se destacaba como un experto en las más arriesgadas cabriolas. ( ... ) Terminada la demostración en Río, procuró ser de la tripulación de Stoppani en su regreso a Roma. En medio del Atlántico y entre llamas, ha muerto quién por sus dotes personales, valor y caballerosidad, había sabido conquistarse en Buenos Aires muchísimos afectos. ( ... ) Con la desaparición del capitán Viola pierde la Argentina un amigo; e Italia, un hijo de temple y capaz de brillantes empresas.<sup>73</sup>

La inminente incorporación de los Curtiss Hawk 75-O había decidido a los mandos del Ejército a concentrar en la provincia de Entre Ríos, en 1938, todos los aviones de caza que permanecían en servicio. En la Base Aérea Militar General Urquiza, posiblemente, se deseaba erigir un bastión que se opusiera a una hipotética agresión desde el noroeste. La superunidad aérea de combate recibió la designación de Regimiento Aéreo N°2 de Caza y se la previó compuesta por tres grupos aéreos de interceptores. No necesito aclarar que las autoridades del Ministerio de Guerra eligieron a Claudio Armando Mejía, el cazador adiestrado con la elite de los aviadores italianos, para conducir el primero de los tres grupos que se constituirían. La orden se adelantó por radio-

---

<sup>72</sup> *La Nación*, 21 de mayo de 1940.

<sup>73</sup> *La Razón*, 3 de febrero de 1938.

grama a fines de 1937, donde también se dispuso que el primer grupo estuviese en estado operativo a comienzos del año siguiente.<sup>74</sup>

Por desgracia, 1938 arrancó con desdicha. El 9 de enero, el presidente Justo, en uno de los últimos actos de su gestión, viajó a Paso de los Libres para entrevistarse con su par brasileño, doctor Getulio Vargas. En ambas márgenes del río Uruguay, los mandatarios iban a colocar las piedras basales del puente que uniría esa ciudad con Uruguayana. La comitiva argentina se trasladó en dos aeronaves: el Lockheed 12B N°161 de El Palomar y un Electra MM1 de la Aviación Naval. Seis biplanos Curtiss Hawk III, formados en dos patrullas de tres, escoltaron los transportes. Al frente de la primera formación, volaba el jefe de grupo de los cazadores, seguido por los tenientes Horacio C. Rivara y Juan C. Ríos como numerales. El vuelo de ida fue una verdadera marcha triunfal hacia una fiesta de la hermandad entre dos naciones.

A las 17.15, finalizada la ceremonia, el Electra naval despegó llevando al general Justo, seguido de los seis Curtiss III. El avión presidencial y uno de los caza de la escolta llegaron a El Palomar pasadas las 20.30. Un cuarto de hora después, guiados por el mayor Mejía, aterrizaron los cinco biplanos restantes. Por el contrario, el Lockheed 12B N°161 del Ejército no regresaría jamás.

A este último lo piloteaba el jefe del Regimiento Aéreo N°1, teniente coronel José F. Bergamini. Como copiloto, volaba el jefe del Grupo N°1 de Observación, mayor Víctor V. Vergani. En la cabina de pasajeros, junto con otras cinco personas, viajaba Eduardo Justo, hijo del presidente.

En resumen, luego de consultar numerosas publicaciones que comentaron el desastre de Itacumbú, como se lo recuerda, sólo puedo afirmar que el Lockheed 12B de El Palomar despegó quince minutos después de los anteriores. El resto es hipótesis pues, desde tierra, la comitiva que los había despedido vio que el aparato tomaba el mismo rumbo que el naval y los escoltas, como si pronto los fuera a alcanzar. Pero, en lugar de los aviones que lo precedían, el transporte halló una zona de tormenta. Ciertos indicios de las investigaciones realizadas en la época hicieron presumir que un rayo le habría partido una de las alas. Estudios más recientes indican la posibilidad de que el piloto haya perdido el control; y el avión, entrado en tirabuzón como sucede con frecuencia en nubes de tormenta, sea por formación de hielo o por falta de adiestramiento de las tripulaciones. Esta última presunción proviene de fuentes estadounidenses.

Sin perjuicio de las causas que determinaron su fin, el Lockheed 12B terminó incrustado de punta en un lugar casi inaccesible, en la confluencia de los ríos Itacumbú

---

<sup>74</sup> Pase confirmado por Decreto 6041 del 10 de junio de 1938 - 1ª P. BM N°10845.

y Zona Honda, en territorio uruguayo.<sup>75</sup> Por su magnitud y connotaciones, ésta fue la primera tragedia aérea que enlutó las alas militares de la Patria.

De la semblanza que con tanto amor escribió Clara Echenique sobre su marido y de la cobertura periodística que se conserva en el archivo de la Dirección de Estudios Históricos de la FAA, pude reconstruir las acciones que protagonizó Armando Mejía mientras regresaba de Uruguayana con su escuadrilla. Acciones que, por otro lado, pese a su gravedad, quedaron relegadas a un segundo plano por el luctuoso desenlace de la tragedia del Lockheed 12B.

Después de tomar vuelo, Mejía reunió a sus numerales, giró por encima del campo, esperó que el Electra naval despegara cinco minutos más tarde y se encolumnó detrás de él. Antes de salir, el teniente coronel Bergamini les recomendó a los tripulantes que regresaran a 2.000 metros de altitud, donde le habían reportado condiciones de cielo claro y vientos favorables. Por ese motivo, el piloto naval puso proa al sur, en franco ascenso. A Mejía no le debe de haber parecido muy seguro atravesar, todos juntos, esos oscuros nubarrones que tenían al frente pues, alabeando su Curtiss III, ordenó a sus numerales que le formaran en el ángulo. Se apartó del Electra y tomó altura con los cuatro biplanos que consiguieron acercarse. El sexto, en cambio, que estaba más apartado, perdió de vista a Mejía y acompañó al avión presidencial.

A partir de ese momento, las dos fracciones volaron separadas y por distintos caminos. El vuelo de los Curtiss de la escolta se complicó. Mientras atravesaban una zona de inestabilidad, en una embarcada interminable, la carta de vuelo se desprendió de los muslos de Mejía. Por un instante, quedó suspendida a la altura de sus ojos, cubriéndole la cara, y después voló. Voló el mapa, pese al manotazo con el que intentó asirlo. Los numerales lucharon por no perder de vista el avión del guía. Armando se concentró en los instrumentos y se encomendó a esa inseparable copiloto y protectora, la Virgen de Luján, que viajaba en su muñeca derecha. Con seguridad, allá arriba lo escucharon. No por otra causa, después de descender por estima y aparecer entre dos capas sin referencias visuales que lo orientasen, divisó en la distancia dos puntos oscuros que emergían por encima del manto de nubes, como un faro salvador. Hacia allí guió a su escuadrilla. Minutos más tarde, los brazos de todos los pilotos se agitaron fuera de las carlingas; los pulgares hacia arriba indicaban que habían reconocido las torres de la Basílica de Luján. Ubicado geográficamente, sin otra dificultad, Mejía llegó a la Base con toda la formación.

El avión Electra naval, equipado con compás magnético y otros instrumentos de navegación, con el sexto Curtiss anclado en su ala derecha, ya había aterrizado y se encontraba en El Palomar. El presidente Justo, que aún desconocía la suerte del Lo-

---

<sup>75</sup> 6.<sup>a</sup> *La Razón*, 11 de enero de 1938.

ckheed 12B, se acercó al jefe del Grupo N°1 de Caza y lo felicitó por haber traído, sanos y salvos, a sus numerales.

Conforme con el relato de Clara Rosa Echenique, carente de ayudas a la navegación, sólo el instinto y la intercesión de la Virgen de Luján ayudaron a su marido a esquivar la tormenta y encontrar la Basílica. Días después, Mejía fue en vuelo a Luján con los aviones y los pilotos que habían escoltado al presidente Justo para agradecer la protección de la Virgen. El homenaje de la escuadrilla causó un alboroto tan mayúsculo que la población entera llegó hasta los alrededores del templo para asistir a la demostración de piedad aeronáutica. Realizaron varios pasajes. En cada uno, Claudio apuntaba su máquina hacia las torres, la ponía de costado y pasaba entre ellas. Cuando aterrizaron, se dirigieron al camarín de la Virgen, para orar y agradecer. El párroco de la iglesia, después de felicitarlo por la pericia evidenciada, no pudo evitar reprocharle, en tono amistoso, que tuviera más cuidado con la integridad del campanario.

Con el telón dramático de la tragedia aérea, el 20 de febrero de 1938, asumieron las nuevas autoridades nacionales. A partir de ese momento, las instituciones del Estado postergaron las decisiones, en espera de una nueva orientación. Entretanto, el triste destino de las víctimas de Itacumbú dio lugar a que los aviadores del Uruguay y de la Argentina intercambiaran gestos de confraternidad, tan conmovedora que acercó a sus pueblos más que cualquier tratado diplomático.

En las horas que siguieron al accidente, los uruguayos habían puesto todo de sí para ayudar a los damnificados. Actuaron de inmediato, buscaron el lugar de la caída, rescataron los cadáveres y, más adelante, los repatriaron. El féretro del teniente coronel José F. Bergamini llegó a Buenos Aires cubierto por el pabellón de ceremonias de la Escuela de Aviación Militar uruguaya. Esta distinción, por el honor que connotaba, caló hondo en los sentimientos argentinos. La Nación se movilizó para agradecer al pueblo charrúa. El Ministerio de Guerra le encargó a un ebanista local la construcción de un cofre de madera autóctona con tallas artísticas, para guardar la bandera del país hermano. Se designó a una delegación de aviadores para que se trasladara y restituyera la enseña a su propietario, el instituto madre de los pilotos uruguayos, en el Aeródromo Capitán Boizo Lanza.

El 24 de abril de 1938, en la plataforma de El Palomar se celebró un acto cargado de emoción. Con la presencia de autoridades civiles y militares, y ante la tropa formada con bandera, banda y escolta, el jefe del Regimiento, teniente coronel Martínez de Alegría, impartió la orden de iniciar el traslado. La recibió el mayor Mejía, jefe de la escuadrilla encargada de devolver la enseña y, a la vez, portador de un mensaje de

agradecimiento. La misiva que le entregó el ministro de guerra, general Carlos Márquez, comenzaba con estos pensamientos:

«Hemos conservado hasta ahora, como una santa reliquia fraterna, el pabellón del Uruguay que, en aquella desgracia, cubrió los despojos de los soldados argentinos inmolados por la fatalidad; pero ha llegado el momento de que una delegación compuesta por una escuadrilla devuelva ese glorioso estandarte para que, satisfecho, flamee de nuevo al tope, en el suelo materno, una vez cumplida piadosamente su misión de paz y de concordia que nosotros hemos apreciado en su más alto y noble significado...»

Como nunca, unas palabras oficiales transmitían con más justeza la gratitud y el reconocimiento de los militares argentinos por la actitud de sus colegas uruguayos. Rara vez, se encontraría un embajador que representara mejor a los aviadores de El Palomar que ese gallardo oficial, con sus antiparras alzadas sobre la frente del casco de cuero, que recibió la carta del ministro y el cofre con la enseña uruguaya.

El grueso de la comisión viajó en un Junkers Ju.52, escoltado por una escuadrilla de tres Curtiss III guiada por el jefe del Grupo N°1 de Caza. A las 11, el mayor Mejía, luego de evolucionar sobre Montevideo al frente de sus numerales, aterrizó en el aeródromo Pando. Detrás de los biplanos, llegó el Junkers con el cofre.

«Hemos realizado una travesía magnífica. La mañana no ha podido ser mejor. El sol radiante y el viento no muy fuerte se prestaron para realizar este vuelo que cumplimos con íntima satisfacción, no sólo porque nos permite llegar una vez más a tierra uruguaya, sino porque, además, somos portadores de la insignia nacional que cubrió en Itacumbú los restos del teniente coronel Bergamini –declaró el mayor Mejía al corresponsal de *La Nación*, mientras aguardaban que el Junkers detuviera los motores.»

Cuando se abrió la portezuela del transporte, Mejía y sus hombres sacaron el cofre y, escoltados por ocho integrantes del batallón de aviadores, se encolumnaron hacia el primero de los treinta automóviles que, en caravana, viajaron a la Escuela. Frente al edificio central, flameaban las banderas de las dos naciones rioplatenses. Bordeando el campo, en correcta formación, aguardaban los cadetes del instituto y el batallón de aviadores. En el sitio de honor, sobre el palco oficial, se habían ubicado numerosas autoridades presididas por el ministro de defensa del Uruguay. Hasta allí, hasta una mesa colocada encima de una tarima alfombrada, los oficiales argentinos trasladaron a pulso el cofre con la bandera. Sus rostros graves, curtidos por las alturas, traslucían el agradecimiento eterno que sentían por sus hermanos aviadores de la otra margen del Plata.<sup>76</sup>

Tiempo después, el 9 de Julio de 1938, los nuevos gobernantes argentinos organizaron los festejos del Día de la Independencia con una gran parada militar. El coman-

---

<sup>76</sup> *La Nación*, 25 de abril de 1938.

dante de Aviación del Ejército, coronel Antonio Parodi, piloteando un bombardero Glenn Martin, guió sobre Buenos Aires casi doscientos máquinas del Ejército y de la Armada. Detrás de él, se encolumnaron las subagrupaciones Escuela, con Focke Wulff 44; Transporte, con trimotores Junkers; Caza, con los Ae.M.Oe.1 y Curtiss III, comandada por el mayor Claudio A. Mejía; y, al final, las de Observación y Bombardeo con NA-16, Northrop y Glenn Martin.

Finalizado el desfile, el mayor Mejía voló a Paraná, donde permaneció apenas un mes. El 4 de agosto de 1938, mediante un cable recibió la orden de presentarse en El Palomar para asistir como alumno al Curso de Vuelo a Ciegas.<sup>77</sup> Una delegación contratada a las Fuerzas Aéreas del Ejército de los Estados Unidos, dirigida por el coronel John Kenneth Cannon, estaría a cargo de la instrucción.

Con modernas técnicas de adiestramiento y con simuladores de última generación, los profesores norteamericanos debían enseñar a los alumnos a volar entre nubes o de noche, desatendiendo la engañosa información de los sentidos y acatando las indicaciones del instrumental. Después de la tragedia de Itacumbú, esta capacitación significaba un progreso cualitativo en la operación de los medios aéreos, quizá, más trascendente que el pasaje de los motores de hélice a los de propulsión de chorro. Cómo será la importancia que se le asignó al curso, que el primer mandatario en persona, doctor Roberto M. Ortiz, el 28 de noviembre de 1938 presidió la ceremonia de entrega de diplomas a los primeros aviadores que aprobaron las exigencias.

Tras haber ratificado que era tan buen piloto en condiciones visuales como en la más impenetrable cerrazón, en febrero de 1939, el mayor Mejía entregó el comando del 1 de Caza de Paraná.<sup>78</sup> Aún no había cumplido el tiempo mínimo para ser calificado por el jefe de la Base Aérea Militar General Urquiza cuando, el propio comandante de Aviación, coronel Parodi, le sacó el pase a El Palomar para que tomara a su mando el Grupo A de la Escuela de Aplicación y, simultáneamente, para asistir al Curso de Vuelo Nocturno para los pilotos de bombardero.

#### **La aviación militar argentina de la preguerra**

La Escuela de Aplicación de El Palomar es creada en 1937 como una escuela de especialización de combate de los aviadores. Se la organiza con dos grupos aéreos de adiestramiento avanzado. Al Grupo A, para capacitar a los pilotos de caza, en 1939 se le asignan siete Northrop 8 A-2, trece NA-16 y los siete primeros Curtiss Hawk 75-O. El Grupo B capacita a los pilotos de los bombarderos Glenn Martin. El 1 de septiembre de 1939, fuerzas del III Reich invaden Polonia y comienza la guerra que cambiará la historia de la humanidad. La nueva conflagración consagra de manera definitiva la preponderancia del poder aéreo como factor determinante de la victoria. Las aviaciones de caza de los países

---

<sup>77</sup> Radio N°4318 del Comando de Aviación del Ejército - Foja de calificaciones de 1938.

<sup>78</sup> Decreto 31172 del 16 de mayo de 1939 - 1ª P. BM N°11117.

beligerantes, levantando los estandartes de entrega y coraje esbozados en la Primera Guerra Mundial, escriben las páginas más gloriosas de las acciones.

Es, también, un año de gran significación en la vida profesional de Armando Mejía; el gran cazador argentino comienza a volar uno de los aviones de combate más modernos de la época: el Curtiss Hawk 75-O.

El modelo H75-H fabricado por la Curtiss Wright Corp. es una versión simplificada para exportación, derivada del modelo Hawk 75-A (P-36). En vez de retráctil, el H75-H tiene el tren de aterrizaje fijo, recubierto por un carenado. Nuestro país, el Imperio Chino y Finlandia son los únicos compradores de este modelo. En algunos pasajes documentales de la película *El último emperador*, se pueden ver a los Curtiss H75-H combatiendo contra los japoneses en Manchuria.

El Curtiss Hawk 75-O, como se denomina al modelo H75-H destinado a nuestro país, es el primer avión verdaderamente de caza que tiene la Argentina. Cien por cien acrobático, a bajas cotas la potencia fabulosa de su motor Wright Cyclone R-1820-G-3 supera con creces la resistencia de los inefables “pantalones”. Por contrato N°669, se compran treinta aeronaves ya fabricadas, que entran en servicio en marzo de 1939. Por contrato N°670, se obtiene la licencia de fabricación de doscientos ejemplares más en el país, para lo cual, por Decreto 6951 (25 de junio de 1938) se autoriza la obtención de la materia prima y maquinaria correspondiente.

Los Curtiss Hawk 75-O representan una verdadera revolución para la aviación vernácula. Los cazadores de los cielos del Plata, con el mayor Claudio Armando Mejía a la cabeza, disponen de un avión resistente, con mayor potencia y maniobrabilidad. Con él, la Argentina se ubica entre los países mejor equipados de América del Sur.

Amante de comprobar la veracidad de las especificaciones declaradas por los fabricantes, tal como lo había realizado en Polonia en 1935, una de las primeras verificaciones que realizó Mejía en abril de 1939, cuando se recibieron los aviones fabricados en Córdoba, fue lanzarse en picada desde 5.000 metros. Antes de recuperar, a 300 metros del suelo, la velocidad sobrepasaba los 1.000 km/h, un régimen sólo superado por un aparato de reacción alemán, en 1944. El saldo final de la hazaña fue un parabrisas rajado, la pérdida de los carenados de escape y una severa amonestación por poner en peligro el material y a su persona.

En cumplimiento del programa de adiestramiento nocturno con los Curtiss Hawk 75-O, el 27 de agosto de 1939, Mejía realizó una navegación de ida y regreso entre El Palomar y la Base General Urquiza. Este *raid* alcanzó notoriedad por la velocidad promedio de 474 km/h<sup>79</sup> con que fueron cubiertos los 866 kilómetros totales del trayecto. A 4.000 metros de altura, empleó una hora y cuarenta y dos minutos para ir de Buenos Aires a Paraná y volver. Un simple cálculo permite constatar que equivalían a 257 nudos, valor superior al régimen de crucero de cualquier turborreactor de años posteriores.

Durante este período, en el que mantuvo la doble afectación de jefe de Grupo A y alumno del Grupo B, Mejía voló indistintamente los cazas de su unidad y los trimoto-

---

<sup>79</sup> *La Nación*, 28 de agosto de 1939.

res Junkers Ju.52. Al tiempo que los cielos europeos comenzaban a enrojecerse con las llamas de la guerra, el gran cazador no sólo robusteció sus alas con nuevas técnicas, sino que fue reconocido con la distinción más preciada a la que podía aspirar un aviador de esa época.

La Sección América de la Liga Internacional de Aviadores, con asiento en los Estados Unidos, por su contribución a la ciencia aeronáutica lo eligió como el mejor piloto argentino de 1939 y le confirió un diploma firmado por ilustres aviadores del mundo, entre ellos, Charles Lindbergh. A pesar del revuelo periodístico que causó la noticia enviada por un cablegrama, al galardón en sí, sólo lo recibiría oficialmente en 1941.

En el acto de egreso del Curso de Vuelo Nocturno, el 31 de octubre de 1939,<sup>80</sup> los periodistas requirieron la opinión del coronel John Kenneth Cannon acerca de la distinción que le habían concedido a Mejía. El norteamericano manifestó que no era sólo un gran aviador en la Argentina, sino también en cualquier parte del mundo. En coincidencia con la edición de ese comentario en *La Nación*, el diario *El Mundo* publicó otra nota en la que afirmaba que, si su prestigio como acróbata aéreo había traspuesto las fronteras, su reputación como académico y estudioso, al día con el progreso aeronáutico, se había acrecentado.

En 1939, mi biografiado no sólo acreditó premios y congratulaciones sino, también, algunos sustos. El 15 de noviembre, dos Ju.52 matrículas N°166 y N°168, se aprestaban a iniciar el rodaje en la plataforma de la Escuela Militar de Aviación para regresar a la Base de El Palomar. En los comandos del primero se encontraba el mayor Mejía, acompañado en el puesto de copiloto por el mayor Cornelius W. Cousland de la Misión Aérea Americana. Al segundo Junkers, lo piloteaba el capitán Aristides Fredes.

Estacionados con orientación noroeste, ambos aviones soportaban, de tres cuarto de frente, uno de esos ventarrones cálidos y terrosos que cubren de polvo la ciudad de Córdoba. Mejía soltó los frenos del N°166, rompió la inercia y al rodear el otro avión por delante de su trompa, por un instante, expuso toda la superficie del timón vertical a una ráfaga inesperada. Fue un golpe de aire repentino que tomó de lleno el plano de deriva del trimotor y lo giró como un trompo. Una falla de frenos agravó la emergencia. Mejía no pudo evitar embestir a la otra máquina que esperaba a un costado, en la línea de prueba de motores. Dos años más tarde, la Junta Investigadora se expidió sobre el incidente y las averías de ambos aviones determinando que no hubo negligencia ni responsabilidad delictiva.

Con el sabor amargo del mal rato, Mejía festejó su 39.º aniversario. En el viejo mundo, la sombra devastadora de la guerra oscureció el sol. En vista de la posibilidad

---

<sup>80</sup> Orden del Día N°303 - 1ª Parte, del Comando de Aviación de Ejército.

de entrar en el conflicto como beligerante y de la magnitud que había desarrollado la Escuela de Aplicación, en 1940 se le dio la jerarquía de regimiento aéreo.

Quizá, pecho de un exceso de imaginación si afirmo que para conducir la unidad que debía adiestrar a los aviadores de combate argentinos y, supuestamente, alistarlos para sumarse al bando aliado, el comandante de la Aviación de Ejército, coronel Parodi, eligió al mayor Claudio Armando Mejía, el oficial que él consideraría más idóneo.<sup>81</sup> Al menos, así lo había conceptualizado el año anterior, cuando manifestó que se trataba de un oficial jefe que había “demostrado aptitudes excepcionales y un entusiasmo poco común. Se desempeñó con un brillante rendimiento como jefe de la Agrupación de la Instrucción Básica y como alumno”.

En el arranque de la década del cuarenta, cuando el mundo se debatía en uno de los enfrentamientos más sangrientos de la historia, el destino reunía nuevamente a dos grandes aviadores en los puestos de mayor responsabilidad de la estructura operativa de la aviación argentina.

El 4 de abril de 1940, en el Centro de Instrucción de Aeronáutica de El Palomar, Mejía se incorporó al curso para jefes.<sup>82</sup> De modo semejante a las demás Armas del Ejército, el Comando de Aviación dictó un programa muy completo de conducción de las operaciones de su especialidad. Este curso, al que Mejía debió asistir sin dejar de conducir el Regimiento Aéreo Escuela, constituye el primer antecedente de la Escuela de Guerra Aérea. Por si no fuera suficiente, el 18 de julio, sin abandonar sus obligaciones, el experimentador de la resistencia de los aviones y de su cuerpo fue nombrado asesor técnico de la Junta Médica de Aviación.

### **Tensiones internas**

En mayo de 1940, las tropas del III Reich desfilan bajo el Arco de Triunfo de París. El 3 de julio, el presidente de la Nación, Roberto M. Ortiz, aquejado de una severa diabetes, delega el mando en su vicepresidente Ramón S. Castillo. El nuevo mandatario, tras asumir definitivamente en septiembre, renueva el gabinete. Con figuras de distinta extracción y gran notoriedad, pretende compatibilizar los intereses que se disputan la conducción nacional. Por un lado, se destaca la línea nacionalista dominante en las Fuerzas Armadas, que simpatiza con Alemania y con las ideas corporativas; por el otro, los seguidores del general Justo, identificados con los intereses británicos y los grupos económicos de tendencia liberal, que apoyan a los aliados y aspiran a que la Argentina se defina en contra de los países del Eje.

En el ínterin, el 14 de junio de 1940, Mejía realizó una navegación nocturna entre Paraná y El Palomar, en el Curtiss Hawk 75-O N°601. En esta ocasión, la travesía no tenía como objetivo batir una marca de velocidad, sino demostrar la posibilidad de

---

<sup>81</sup> Decreto 52661 del 9 de enero de 1940 - 1ª P. BM N°11308.

<sup>82</sup> Resolución S/N° del 30 de enero de 1940 - 1ª P. BM N°11326.

efectuarla en formación. En la experiencia, lo acompañaron el capitán Pablo C. Passio y los tenientes primeros Argentino Castro y Eduardo P. Correa, con tres aviones similares. El águila había habituado sus ojos a la noche y, vigilando la posición de sus numerales, observaría la cinta plateada del río y se preguntaría por el desenlace de la confrontación entre los bandos formados por la diferente opinión sobre la neutralidad.

Para el 20 de junio, Día de la Bandera, los Curtiss 75-O hicieron su presentación en sociedad. Una patrulla liderada por Mejía, e integrada por los tenientes Robles y Ríos, junto con otras agrupaciones de Glenn Martin, Northrop y NA-16 desfilaron sobre el Parque Centenario de la Capital Federal y sobre otras localidades del Gran Buenos Aires, donde se juraba fidelidad a la Bandera.

El 9 de Julio de 1940, el doctor Ramón S. Castillo conmemoró el 124.º aniversario de la Independencia con una gran parada aérea y terrestre, en este caso, en el Jardín de la República. El coronel Antonio Parodi con el transporte Lockheed 10 encabezó el componente aéreo, de dimensiones nunca vistas. Detrás de él, se encolumnaron tres Junkers Ju.52, veintiséis cazas Curtiss Hawk 75-O y cientos de aviones más. Al frente de los cazas, con el morro pintado de negro, voló el C-601, el avión que junto con su piloto habían comenzado a ganarse un sitio inolvidable en las leyendas de la aviación militar argentina.

De esa época datan una serie de historias que abonan esta última afirmación. Son historias recogidas del anecdotario de las salas de pilotos, que se enriquecen con el tiempo y que se transmiten, de boca en boca, entre las generaciones de aviadores; historias que pueden tener tanto de realidad como de acción creativa del transmisor. Pero como dice un viejo adagio, si el río suena agua trae, así fuesen puras ficciones, las incluyo porque contribuyen a demostrar la calidad legendaria de mi biografiado. No por otro motivo, el brigadier Abrahín le contaba a su nieto Martín que Claudio Mejía “... siempre despegaba en tonó (sic) con su Curtiss 75. El Curtiss N°601, con la nariz pintada de negro, era de él. Y que todos se preparaban para verlo despegar”.

Por la misma vía, algunos memoriosos recuerdan un Rolls Royce descapotable que, poco antes de regresar de Italia y por una cifra casi irrisoria, Mejía le había comprado al agregado aeronáutico británico. Con todo el *glamour* del Gran Gatsby, el personaje de Francis Scott Fitzgerald, hongo de fieltro y guantes blancos, el integrante de la División Aquila tomó la costumbre de pasear por la calle Florida y por el frente del Círculo Militar, con un mastín napolitano sentado a su lado. Paseos y atractivas exhibiciones que aprobaban los porteños de la época, pero que recibían más de un frunce de ceño de los superiores que entraban o salían del Círculo; cuando no, un llamado de atención o una sanción. De todos modos, él parecía estar más allá de esas nimiedades; con mayor razón cuando ella, la bailarina española, el gran amor de la juventud

de Mejía, desembarcó en el puerto de Buenos Aires y ocupó el asiento del acompañante.

Pese a la consabida reserva, que hizo de su vida privada un santuario, algo pude indagar acerca de las circunstancias que rodearon este idilio. La prolongada estadía en Europa, al margen de ciertos lujos y extravagancias, le reportaron a Mejía una bellísima española que, tras abandonar una carrera exitosa en los escenarios del viejo mundo, lo siguió a Buenos Aires.

El garbo y el salero de la española, el Rolls Royce, el mastín...; días dorados en los que Claudio respiraba para los aviones, la acrobacia y el corazón de la bailarina. Fueron felices, admirados y envidiados, pero... *ars longa, vita brevis*. Como decían los romanos, el arte es largo y la vida, breve. Una simple e irreverente operación de apendicitis se llevó de este mundo al gran amor que lo había seguido desde el otro lado del océano. Y él, quebrado en lo más profundo de sus sentimientos, trató de compensar la pérdida con el único bálsamo que podía hallar un aviador: el vuelo.

Ordenó que le acondicionaran un dormitorio en una de las dependencias de la Torre de Vuelo de El Palomar. Allí, fijó su residencia temporaria. Lo consolaban el run-rún sereno de los motores, el aroma gratificante de la nafta de aviación, y el afecto y la comprensión de sus fieles mecánicos y camaradas. ¿Volaría para olvidar la pena? ¿Buscaría borrar su amargura al final de aquellos tirabuzones que cortaban el aliento? Volando, ¿trataría de mitigar el dolor que le estrujaba la garganta durante los fines de semana vacíos? Nunca dio una explicación; menos aún, nadie se la pidió.

En silencio, todos compartían el duelo del gran cazador. Sábados y feriados, ordenaba que le preparasen el Curtiss del morro renegrido y, por las mañanas, salía a volar. Sin embargo, el amor y el odio se unen en los extremos. Mientras volase un avión de la Base, todos los servicios concurrentes debían estar alertas; desde el oficial de pista hasta los médicos y los bomberos. En los sábados y feriados, la pena del gran cazador se transformaba en un castigo para los oficiales y suboficiales de turno. Es probable que durante una de aquellas acrobacias, al pasar por la posición del invertido, llegasen a sus oídos los comentarios nada agradables de sus subalternos<sup>83</sup> porque, muy pronto, desistió de esas prácticas y buscó otro consuelo.

Si en los hechos narrados existe alguna exageración o discrepancia, todos aquéllos que presenciaron las pruebas de Armando Mejía con el 601 coinciden en asegurar que jamás vieron un entendimiento tan grande entre un aviador y su máquina. Como el jinete avezado de un pura sangre, piloto y avión transmitían la sensación de formar una sola entidad que desafiaba las leyes naturales. Con el Curtiss Hawk 75-O, Mejía se convirtió en un maestro de los acróbatas militares argentinos.

---

<sup>83</sup> Martín Sallenave, *Diálogos con el Brigadier*, pág. 68.

Su habilidad para la enseñanza del vuelo acrobático se acrecentó en septiembre de 1940, cuando arribaron a El Palomar los primeros Curtiss 75-O fabricados en Córdoba. El 16 de ese mes, el piloto de pruebas de la Fábrica, teniente primero Eduardo Correa, efectuó un vuelo de demostración, y a continuación despegaron el teniente coronel Raúl A. Solá y el mayor Mejía. La recepción de un avión de caza íntegramente fabricado en el país aumentó la cantidad de pilotos de combate de la aviación militar y llenó de orgullo a toda la población.

En los últimos meses de 1940, Mejía aprobó el curso de jefe y ascendió a teniente coronel.<sup>84</sup> El 21 de febrero de 1941, fue confirmado al frente del Regimiento Aéreo Escuela de El Palomar.<sup>85</sup> El 17 de mayo, recibió su primera misión diplomática: integró la comitiva que asistiría a los actos organizados por Colombia para descubrir el monumento erigido en Bogotá, en memoria del General San Martín. Por Decreto 964 del 24 de mayo de 1941, el presidente colombiano le confirió el grado de Comendador<sup>86</sup> de la Orden de Boyacá.

Con anterioridad a esa fecha, el 17 de abril, en una solemne ceremonia desarrollada en la plataforma ubicada frente a los hangares de El Palomar, Mejía había recibido la distinción conferida por la Sección Americana de la Liga Internacional de Aviación en 1939. Al día siguiente, un columnista de *La Nación*, comentó el acto:

«Momentos antes de las 17, en la plataforma de cemento de la pista se encontraban formados en cuadro los jefes, oficiales y tropa del Comando de Aviación, de la Base Aérea, del Regimiento Escuela, del Centro de Instrucción de Aviación y del Grupo N°1 de Observación. En medio de ese imponente cuadro militar se hallaba el teniente coronel Mejía y, enfrente de él, el comandante de la Aviación de Ejército, general de brigada Ángel M. Zuloaga; el jefe del Estado Mayor del Comando, teniente coronel Aristóbulo Reyes; y el comandante de la Base, mayor Federico C. Carbia. El ayudante del comandante, capitán José L. Valls, leyó la orden de guarnición donde se transcribían los fundamentos de la Liga Internacional para honrar a Mejía. A continuación, el general Zuloaga se aproximó al homenajeado y le manifestó la viva complacencia que le producía entregarle el diploma. El teniente coronel, sin perder su acostumbrada apostura, se mostró visiblemente emocionado y recibió el pergamino. El cerrado aplauso del público rubricó con largueza la satisfacción de los argentinos por contar en las filas de nuestro Ejército con un jefe tan capacitado.»

Después de esa distinción de jerarquía internacional, por una de esas ironías de la vida, la estrella del más laureado de los aviadores argentinos sufrió un momentáneo eclipse. El 25 de septiembre de 1941, el comandante de Aviación de Ejército, general

---

<sup>84</sup> Decreto 81152 del 30 de diciembre de 1940 - 1ª P. BM N°11591.

<sup>85</sup> Decreto 85979 del 7 de marzo de 1941 - 1ª P. BM N°11647.

<sup>86</sup> Testimonio escrito por Clara Rosa Echenique, legajos descriptivos donados a la EAM en 1990.

de brigada Ángel M. Zuloaga, fue desplazado del cargo y pasado a disponibilidad<sup>87</sup> y, el 2 de octubre, siguieron el mismo camino los tenientes coroneles Edmundo Sustaita y Claudio A. Mejía, y los mayores Martín R. Cairó y Lauro A. Lagos.<sup>88</sup>

### **El golpe de septiembre de 1941**

En febrero de 1941, el gobierno frustra un golpe de estado nacionalista, liderado por el general retirado Juan B. Molina y el general Benjamín Menéndez, con el apoyo de la agrupación Gorro Frigio del Partido Radical. A raíz de la investigación que ordena el ministro de guerra, se pasa a disponibilidad al director de la Escuela Militar de Aviación de Córdoba y al jefe de la Base Aérea Militar General Urquiza de Paraná. El presidente Castillo, evidenciando cierta benevolencia con estos grupos, en agosto deja en libertad a los conspiradores e introduce algunas modificaciones en su gabinete con las que pretende neutralizar su influencia. No obstante la relativa distensión que consigue la amnistía, en septiembre se gesta una nueva conjura con epicentro en la Escuela de Aviación de Córdoba. El ex presidente Justo y sus partidarios del Ejército y de la Policía la desbaratan. El 23 de septiembre, tropas de Infantería ocupan la Escuela de Aviación y la Base Aérea de Paraná. Se cancelan los vuelos y se retiran las municiones de los aeródromos militares.<sup>89</sup>

Separado del mando, por involucrarse en política nada más que por su arraigado sentido de lealtad, el 15 de octubre de 1941 el gran piloto de caza entregó la jefatura del Regimiento Aéreo Escuela de la BAM El Palomar al mayor Justo Ossorio Arana. Por ese motivo, los suboficiales pilotos y mecánicos lo obsequiaron con un cóctel servido en los hangares. El sargento primero Juan I. Arancibia pronunció un emotivo discurso en el cual reveló que suboficiales, cabos y soldados no le guardaban ningún rencor por las horas extras que habían trabajado en los fines de semana, sino que, por el contrario, sólo sentían por él simpatía, afecto y un bien ganado respeto como superior comprensivo y piloto excepcional.

La situación de disponibilidad del teniente coronel Mejía, dictada el 2 de octubre de 1941, se prolongó hasta el 9 de enero de 1942, cuando fue destinado al Estado Mayor del Comando de la 4.<sup>a</sup> Región, en Río Cuarto. La permanencia en este cargo con funciones ajenas a su especialidad, además de efímera, fue discontinua. En fechas preestablecidas, viajó a Buenos Aires para adiestrarse en máquinas de combate. No obstante, como la perspectiva de que el país se involucrara en la guerra mundial se percibía más cercana, cada estadía de Mejía en Río Cuarto fue aprovechada con inteligencia por el jefe de la Región, general de brigada Manuel M. Calderón. Los conocimientos actualizados de táctica aérea del gran cazador fueron aplicados para diagramar el despliegue de los medios y bosquejar los procedimientos de la defensa antiaérea de la zona. El resultado del estudio fue reconocido y felicitado por el comandante regional.

---

<sup>87</sup> Decreto 101475 del 25 de septiembre de 1941 - 1<sup>a</sup> P. BM N°11807.

<sup>88</sup> Resolución S/N° del 2 de octubre de 1941 - 1<sup>a</sup> P. BM N°11813.

<sup>89</sup> Robert A. Potash, *El Ejército y la Política Argentina (I) 1928-1945*, Editorial Hyspamérica, 1985.

Así lo hizo constar en la foja de servicios cuando, en abril de ese año, a Mejía le salió el pase a la Base Aérea Militar El Plumerillo.<sup>90</sup>

Después de ese breve atolladero, la carrera de aviador de Armando Mejía continuaba en la Base construida en las primeras estribaciones de la precordillera mendocina. Sólo por azar, el día de su llegada coincidió con el ascenso a coronel del director de los cursos de Alta Montaña en Puente del Inca, teniente coronel Juan D. Perón.

#### **Coronel Juan D. Perón**

Brillante oficial de Estado Mayor, entre 1939 y 1940, Perón cumple en Italia una misión de estudios, se especializa en la Escuela de Alpinismo de Aosta y en dos pasantías: una, en el Comando de la 2.<sup>a</sup> División Alpina Tridentina; y la otra, en el Comando de la División de Infantería de Pinerolo. El coronel Perón reside en Mendoza hasta mediados de 1943, cuando viaja a Buenos Aires para intervenir en el movimiento del 4 de junio que derroca al gobierno del presidente Castillo.

Si bien Perón era seis años mayor que Mejía y los separaba igual cantidad de promociones del Colegio Militar, al convivir en la misma localidad se descubrieron mutuas e importantes afinidades. Ambos pertenecían al arma de Infantería, habían actuado en el mismo bando de la revolución del 6 de septiembre de 1930 y, aunque con tres años de separación, habían estudiado en unidades del Ejército de Italia en la época de mayor esplendor del fascismo. Por estas semejanzas, ellos verían la vida en una forma más o menos homogénea.

Debo añadir otros paralelos que, a mi entender, los acercarían aún más. Ambos gozaban de buena salud; poseían una lucidez envidiable; y eran, como se dice en el habla corriente, un par de tipos pintones; de carácter franco y jovial, y dueños de una proverbial facilidad de palabra. Por si eso fuera poco, mientras coincidieron en la capital cuyana, los dos vivieron solos o, al menos, sin una compañera estable. Perón, viudo; Mejía, soltero, arrastrando todavía la nostalgia de la muerte de su novia española.

En ese año en que se frecuentaron casi a diario, entre estos señores de cuarenta y seis, y cuarenta y un años de edad, se entabló una sólida amistad. Formados en los principios del honor, del amor a la Patria y a la milicia, en una época que aún guardaba reminiscencias de la *belle époque*, si bien nunca llegaron a tutearse, compartieron proyectos que trascendieron incluso el plano familiar. De común acuerdo, eligieron el mismo vecindario para residir en la Capital Federal. En 1942, Claudio Mejía se compró un departamento en la planta baja del inmueble ubicado en Posadas 1567; y Perón, otro de iguales dimensiones en el cuarto piso del mismo edificio. Fuera de ese detalle anecdótico, me parece que pierdo el tiempo si me detengo en las andanzas de estos buenos amigos por la tierra del sol, del buen vino y de las bellas bodegueras.

---

<sup>90</sup> Decreto 117929 del 29 de abril de 1942 - 1<sup>a</sup> P. BM N°11982.

Basta saber que si ventilaron alguna cana para aliviar sus soledades debió de ser una de las últimas pues, a ambos, el destino les había reservado dos espléndidas esposas.

Prefiero, por lo tanto, volver la mirada hacia Claudio Armando, mi biografiado, y recordar que, después de ocho meses de ejercer la jefatura de la Base Aérea El Plumerrillo dirigiendo tareas logísticas y de apoyo operativo, el 14 de enero de 1943,<sup>91</sup> asumió el comando del Regimiento Aéreo N°3 de Bombardeo Liviano. Equipado con alrededor de veinte Northrop 8 A-2 de ataque, la unidad de Mejía era un verdadero elemento de combate. Dieciséis aviadores militares, cinco suboficiales pilotos y cinco tripulantes adscriptos constituían el plantel de combatientes, asistido por un nutrido equipo de especialistas y técnicos.

Con el teniente coronel Mejía al frente de ese grupo humano, en 1943, el Regimiento voló tres mil ciento treinta y tres horas. En los primeros meses, cumplieron un patrón de adiestramiento individual; en el segundo tercio, un exigente programa de aplicación con vuelos en patrullas; y, en el último bimestre, un período de ejercitaciones finales que incluyó navegaciones a casi todas las bases aéreas del Ejército.

El 5 y el 6 de mayo, el Regimiento fue visitado por el comandante de Aviación, coronel Alfredo Pérez Aquino, que calificó con un meritorio sobresaliente el resultado de las comprobaciones que impuso a modo de inspección. Mejía ejerció el comando del Regimiento 3 de Ataque<sup>92</sup> hasta el 19 de febrero de 1944. Al mes siguiente, partiría hacia un nuevo destino, no sin antes atravesar vivencias de otra naturaleza.

### **Terremoto de San Juan**

Una breve, pero mortífera, sacudida sísmica se produce el 15 de enero de 1944 a las 20.50. Con epicentro a 30 kilómetros al norte de la ciudad de San Juan, en las cercanías de Las Lajas, el terremoto alcanza una magnitud estimada de 7,8 grados en la Escala de Richter. En la práctica, la ciudad queda destruida y se lamentan de 8.000 a 10.000 muertos.

Un tiempo antes de que el terremoto del 44 asolara la ciudad de San Juan, el teniente coronel Mejía había asistido a un acto en aquella ciudad. Durante el cóctel servido al terminar, conoció a la representante comercial de una firma uruguaya con intereses vitivinícolas en las provincias de San Juan y Mendoza. A partir de ese encuentro, la hermosa empresaria Clara Rosa Echenique (1910-1995) y el águila de la elite cazadora italiana, Claudio Armando Mejía, no se separaron más. A pesar de ser ocho años menor que él, cuando se conocieron, los dos eran ya personas maduras e independientes. Su relación, más que la atracción irresistible, se basó en el acercamiento

---

<sup>91</sup> Decreto 140751 del 14 de enero de 1943 - 1ª P. BM N°12188.

<sup>92</sup> El 14 de enero de 1944 se modificó la denominación de Bombardeo Liviano por la de Ataque.

inteligente de dos seres que se quisieron entrañablemente y que se respetaron hasta el fin de sus días. Y no sólo en la faz afectiva, sino también en la intelectual.

Amaban la lectura y disfrutaban discurrir sobre la vida e intercambiar ideas. Largas charlas sostuvieron contemplando los atardeceres en la quinta La Aldazaba (Pilar) de la familia de Clara Echenique, Chola para sus amigos. Hasta sus últimas luces en este mundo, para él siguió siendo su Tonita, la compañera y esposa a la que era capaz de esperar, sentado en su coche, más de tres horas, enfrente de la peluquería. Tonita o Chola, la que se vistió de negro, incluso las medias, y nunca se quitó el luto después que falleció Claudio.

La muerte de su esposo la sorprendió muy grande y, como él tanto había temido, sumamente dependiente de él. Sus parientes más cercanos solían escucharla lamentarse y decir que si no se mataba era sólo porque los suicidas no van al cielo, donde con seguridad estaría su Claudio. Próxima a un final, que aguardó durante siete interminables años, Chola se internó en el Geriátrico de Ezeiza, donde se sentía contenida por el ambiente aeronáutico al que él había dedicado la vida.

En la reseña biográfica que escribió después de fallecer su esposo, Clara evocaba el instinto aéreo de Claudio. Decía que había sido, esencialmente, un hombre del espacio que, en simbiosis perfecta, había logrado conformar con el avión una sola entidad.

Según su evocación, sólo trascendieron aquellas acciones en las que existieron testigos. En cambio, hubo otras diabluras en el aire, de las cuales sólo ella se enteró. Debido a que él siempre sintió nostalgia por el vuelo, después de pasar a retiro, tomó el hábito de hablarle como si su mujer también fuese una aviadora. Hablaban y hablaban, y él le transmitía su pasión por el aire y por esa sensación de libertad que se tiene al moverse como los pájaros, sin ataduras con la tierra; a tal punto conversaban que, a veces, en aquella galería de la quinta La Aldazaba hasta se olvidaban de cenar.

La unión con Clara lo vinculó con una tradicional familia de Buenos Aires y le brindó la red afectiva que lo contuvo al fallecer sus padres. María Rosa Pérez Irigoyen, sobrina política, la hija que nunca tuvo el gran cazador, y para ella, su virtual padre adoptivo puesto que perdió al suyo a los nueve años, recibió como herencia los escasos papeles que dejó su tía Clara Rosa Echenique al morir. María Rosa, fervorosa y tenaz defensora de la grandeza moral y hombría de bien de su tío, guarda en su corazón infinidad de pequeñas anécdotas que, a la manera de los guijarros de Hansel y Gretel, en la sombra de los tiempos me ayudaron a reconstruir la personalidad del brigadier.

“Era un grande con alma de chico”, recuerda. Siendo niña, un día fue con su mamá a visitar a sus tíos en el departamento de la calle Posadas. Al verla, Claudio le preguntó en el palier, antes de subir, si no había visto a Nenito, el hijo del portero. María

Rosa le respondió que no y su tío le contestó con un “¡ah!”, capcioso y pensativo. Tomaron el té, los mayores hablaron los temas habituales, finalizó la visita y regresaron a su casa. A partir de esa tarde, y durante años, María Rosa recibió en su casa paterna llamadas telefónicas de un tal Nenito, un fingido hijo del encargado del edificio de la calle Posadas, que no era otro que su tío Claudio simulando la voz de una criatura. “Sí, así era él, un hombre sin maldad, lleno de ternura, y mi tía Chola lo adoraba. Cuando llegaron a mayores, conmovía verlos juntos, hablando, mimándose”, los evoca y sus ojos brillan de emoción.

## **OFICIAL SUPERIOR**

El 11 de marzo de 1944, el teniente coronel Claudio Armando Mejía fue destinado al Comando en Jefe de Aeronáutica<sup>93</sup> y nombrado director interino de Institutos Aeronáuticos Militares. Luego de una corta estada en Buenos Aires, debió radicarse en Córdoba donde, en abril, fue confirmado en el cargo<sup>94</sup> y designado jefe de la Guarnición Aérea de la capital mediterránea.

### **Dirección de Institutos Aeronáuticos Militares**

Creada el 11 de febrero de 1944<sup>95</sup> por el mismo decreto que constituye el Comando en Jefe de Aeronáutica, la Dirección de Institutos Aeronáuticos Militares funciona en la Base Aérea Militar de El Palomar hasta el 27 de julio, en que se muda a su asiento provisorio, un *petit*-hotel ubicado en la avenida Hipólito Yrigoyen 486 de la ciudad de Córdoba. Tiene como organismos dependientes la Escuela de Aviación Militar, la Escuela de Especialidades, la Escuela de Tropas Aerotransportadas y la Escuela de Pilotos Militares.

En preparación del gran paso previsto para 1945 –la autonomía institucional de la Fuerza Aérea–, la realización más trascendente de la Dirección de Institutos en 1944 es el arranque del primer año de los cadetes en la Escuela de Aviación. Curso que, hasta el ejercicio anterior, se impartía en el Colegio Militar de la Nación. Se cristaliza, así, una de las mayores aspiraciones de los aviadores: que la aeronáutica seleccione y forme a su propio personal, desde el comienzo hasta la finalización de la enseñanza.

En este puesto de gran responsabilidad, como un roble maduro, el gran cazador proyectó su sombra fructífera sobre los futuros oficiales y suboficiales de la Aeronáutica. Clara Echenique reveló una dimensión desconocida de esta etapa de la vida de su marido: la iniciativa que lo impulsó a gestionar y obtener de la marquesa pontificia Adelia María Harilaos de Olmos la donación de esa joya arquitectónica de estilo colonial que es la capilla de la Guarnición Aérea Córdoba.

### **Adelia María Harilaos de Olmos**

Nace en Buenos Aires en 1865, contrae enlace con el hacendado cordobés Ambrosio Olmos, gobernador de Córdoba en 1886. Al enviudar en 1906, hereda la gran fortuna de su marido y se consagra a realizar obras de bien y a patrocinar la construcción de numerosos templos y oratorios. Vicepresidenta de la Comisión del Congreso Eucarístico Internacional de 1934, cede su residencia porteña para alojar al delegado papal, Monseñor Pacelli, que ocuparía el solio pontificio con el nombre de Pío XII. Por disposición testamentaria de ella, el edificio se transfiere a la Santa Sede que lo destina a la Nunciatura Apostólica en Buenos Aires. Los servicios que prestó a la Iglesia le valen el título de marquesa pontificia. Fallece en la Capital Federal el 15 de septiembre de 1949.

El 20 de septiembre de 1944, el Poder Ejecutivo Nacional acepta por decreto<sup>96</sup> su donación de 150.000 pesos para levantar en la guarnición aérea de Córdoba una capilla ofrendada a la Virgen de

---

<sup>93</sup> Resolución S/N° del 11 de marzo de 1944 - BMR N°2124.

<sup>94</sup> Decreto 9404 del 13 de abril de 1944 - BMR N°2140.

<sup>95</sup> Decreto 3629/44 del 11 de febrero de 1944 - BMR N°2113.

<sup>96</sup> Decreto 25403/44 del 20 de septiembre de 1944 - BMP N°285.

las Mercedes. Destacan los considerando que la donante demuestra “su acendrado amor por las instituciones armadas de la Nación –en este caso la Aeronáutica Militar– y una profunda modestia cristiana”. La marquesa pontificia envía al comandante en jefe de la Aeronáutica Militar la siguiente nota: “He tenido la honra de recibir la conceptuosa nota del Señor Comandante en Jefe de la Aeronáutica, coronel don Bartolomé de la Colina, en la cual me agradece, en su nombre y en el de los componentes de la Aeronáutica Militar, el ofrecimiento para que se levante a mi costo la capilla a construirse en la importante Guarnición Aérea de Córdoba. Este ofrecimiento hecho verbalmente por intermedio del Señor Director de Institutos Aeronáuticos, teniente coronel Claudio A. Mejía, me complazco en confirmarlo, ahora, por la presente comunicación que ruego sea elevada al Superior Gobierno para así dejar formalizada la donación de ciento cincuenta mil pesos, con destino a la erección de la capilla en la guarnición antes mencionada. En tal virtud, me es satisfactorio hacerle llegar el cheque N°364.653 contra el Banco de la Nación Argentina por la suma de cincuenta mil pesos, como primera entrega de la donación referida y a los efectos de que se comience la construcción de la capilla. Las otras dos cuotas, de cincuenta mil pesos cada una, las entregaré el 1 de diciembre venidero y la última, en la fecha que tengan a bien indicarme.

Mucho valoro las amables palabras que me dedica en su atenta nota del 4 de septiembre y, por lo mismo, deseo expresarle que, más que todo, me emociona la fe con que los Heroicos Aviadores Argentinos se amparan en la ley eterna de Dios”.<sup>97</sup>

El 29 de mayo de 1944, con la presencia del ministro de Guerra coronel Juan D. Perón, piloteado por el teniente Osvaldo M. Rovere, efectuó el primer vuelo oficial el I.Ae. 22-DL de entrenamiento avanzado, equipado con un motor nacional I.A. 16 “El Gaucho” que se construía en Córdoba. Según las evocaciones de la esposa de Mejía, que encontré en el catálogo escrito de su puño y letra en la vitrina de la Sala Histórica de la Escuela en Córdoba, a este ensayo habría asistido, también, el entonces presidente de la Nación, general Edelmiro J. Farrell. Luego del aterrizaje, el presidente habría manifestado su deseo de que los nuevos aparatos desfilaran en la próxima parada militar del 9 de Julio de 1944. Preguntó cuánto faltaba para que construyeran el segundo, y como los responsables de la Fábrica no le ofrecieron ninguna garantía, el general Farrell, para apurarlos les replicó “bueno, dele, dele”, supuesto origen de la denominación de ese entrenador.

El desfile de 1944 fue la última ocasión en que las aeronaves militares desfilaron formando parte de los arsenales del Ejército. Presumo que de allí vino la prisa del general para que, sin haber finalizado todavía las comprobaciones requeridas por los programas de ensayos, los dos primeros I.Ae. 22-DL fabricados por los ingenieros del ministerio de Guerra, encabezaron el componente aéreo. A uno, lo volaba el teniente coronel Claudio Mejía; al segundo, el teniente Rovere.

Clara Rosa, que presenciaba el pasaje de las máquinas desde el coche oficial de su marido, cuando pasaron encima del palco, advirtió que una de ellas se apartaba de la

---

<sup>97</sup> *Mundo Aeronáutico*, N°114, octubre de 1944.

formación despidiendo una estela blanquecina. Imaginó lo peor, y le pidió al chofer que la siguiera. Por supuesto que no la alcanzaron. Más tarde se enteraría que Claudio había aterrizado en El Palomar, sin otro inconveniente que una inesperada pérdida de combustible.

A mediados de 1944, se creó el Escalafón del Personal Militar Superior de la Aeronáutica Militar. La medida significó la segregación definitiva del arma de la aviación militar del seno del Ejército, en el que se había engendrado y desarrollado. El 2 de octubre de este año, con anterioridad al 30 de junio, el teniente coronel Claudio Armando Mejía fue excluido de los listados del Ejército Argentino y dado de alta, con el grado de vicecomodoro, en los cuadros del personal de Aeronáutica.<sup>98</sup> El 31 de diciembre, computándosele un año de antigüedad en su nuevo grado, ascendió a comodoro.<sup>99</sup>

En julio de 1945, el clima político del país se anunciaba enrarecido. Distintos sectores de las Fuerzas Armadas mostraban su desacuerdo con el camino encarado por el gobierno del general Edelmiro J. Farrell y de su hombre fuerte, el coronel Juan D. Perón. A pesar de las tensiones y los gestos adustos con que se saludarían los integrantes de las facciones enfrentadas, el 9 de Julio se conmemoró la Independencia con una parada militar de connotaciones muy especiales.

La Fuerza Aérea Argentina, la recién creada tercera rama de la estrategia militar de la Nación, desfiló estrenando su novísimo uniforme de fuerza armada autónoma. El brigadier retirado Ernesto Axel Niethardt, entonces un joven cadete de cuarto año de la Escuela de Aviación, no sin nostalgia, recuerda el desfile y la personalidad del director de Institutos Aeronáuticos Militares, comodoro Claudio Armando Mejía:

»El desfile tenía como hora de inicio, si mal no recuerdo, las 14.30. Después del te-deum en la Catedral de Buenos Aires y de los saludos protocolares, las autoridades se trasladaron al palco situado en la Avenida Alvear (actual Del Libertador), a tres cuadras de Salguero. La dirección del desfile era desde Retiro hacia Belgrano. La Escuela de Aviación Militar encabezaba los efectivos terrestres y su paso frente al palco debía coincidir con el pasaje de los medios aéreos de la Fuerza Aérea y de la Aviación Naval. A la vanguardia de las tropas aeronáuticas y como su comandante marchaba el comodoro Claudio Mejía.

»Vale la pena detenerse en el prestigioso piloto y avezado acróbata. Se había destacado no sólo en el país, sino también en Europa, donde había realizado cursos de vuelo de combate en la famosa Escuela de Caza de Udine, de la Regia Aeronautica Italiana. Su extraordinaria capacidad para el pilotaje le permitía volar cualquier cosa que tuviera alas. Su aspecto era imponente: alto, estilizado, hoy diríamos “percha”. El uni-

---

<sup>98</sup> Decreto 26301/44 del 2 de octubre de 1944 - BMR N°2231.

<sup>99</sup> Decreto 1262 del 18 de enero de 1945 - BAR N°3 y Resolución 28/45 del 23 de febrero de 1945 - BAR N°11.

forme, impecable; la visera de la gorra, larguísima, pero para él era proporcionada. Además, en aquel 9 de Julio desfiló con capa, una capa negra que se inflaba con su paso marcial; su figura despertaba suspiros entre el público femenino; hasta daba la impresión de que en cualquier momento podía alzar los puños cerrados hacia el cielo y levantar vuelo. Realmente, con el uniforme nuevo, ¡llamaba la atención!»

Las escuelas de Córdoba desfilaron de un modo irreprochable delante del presidente Farrell, del vicepresidente Perón y del flamante secretario de Aeronáutica, brigadier Bartolomé de la Colina. Tal vez, los elogios que recibió, por la impecable presentación de esos efectivos, indujeron a De la Colina a premiar al director de Institutos con una comisión al exterior. Al menos en apariencia, ése fue el motivo por el cual, apenas finalizada la parada, el 12 de julio de 1945, el secretario le encomendó al comodoro Mejía la segunda misión diplomática de su carrera: viajar al Perú, en representación de la Fuerza Aérea Argentina, para asistir a la transmisión del mando presidencial de esa república. Al término de la visita, el 2 de agosto de 1945, el comandante de la Fuerza Aérea Peruana lo condecoró con la Cruz Peruana de Aviación de Primera, y el ministro de Guerra y canciller de la Orden de Ayacucho lo nombró Comendador de esa orden militar.<sup>100</sup>

A todo esto, el clima político enrarecido, percibido meses atrás, se terminó de enturbiar el 19 de septiembre de 1945. Ese día, más de doscientos cincuenta mil personas, repudiando el régimen de Farrell y Perón, desfilaron entre la Plaza del Congreso y la Plaza Francia. La manifestación, conocida como la Marcha de la Constitución y la Libertad, fue el origen del intento de derrocar al gobierno la noche del 24 de septiembre. Córdoba fue el epicentro y la usina de este nuevo movimiento sedicioso.

En el Comando de la Brigada de Infantería cordobesa, el general Arturo Rawson y un grupo de oficiales conspiradores fueron rodeados y reducidos por efectivos de la Escuela de Artillería. El jefe de la Guarnición Aérea participó en la represión con el decidido apoyo de las tropas aeronáuticas. Este comportamiento del comodoro Mejía mereció los elogios del secretario de Aeronáutica, mediante una resolución<sup>101</sup> comunicada a toda la institución. A partir de esa fecha, tal vez para unificar la conducción de los medios terrestres de la aeronáutica militar, la Dirección de Institutos salió de la órbita de la Secretaría y pasó a la del Comando de la Fuerza Aérea.

Al frente de la Dirección de Institutos Aeronáuticos Militares, el comodoro Claudio Armando Mejía accedió a la jerarquía de brigadier el 31 de diciembre de 1945.<sup>102</sup> Y, por una de esas paradojas argentinas, igual que a todos sus camaradas, en la misma fe-

---

<sup>100</sup> Testimonio escrito por Clara Rosa Echenique, legajos descriptivos donados a la EAM en 1990.

<sup>101</sup> Resolución 803/45 del 29 de septiembre de 1945 - BAP N°79.

<sup>102</sup> Decreto 34325/45 del 31 de diciembre de 1945 - BAR N°89.

cha en que ascendía, en virtud de lo establecido en el Escalafón de Oficiales de Aeronáutica recién aprobado, se le reconoció un año de antigüedad en el grado.

El 18 de julio de 1946, el brigadier Mejía recibió la última calificación del servicio activo. Su superior inmediato, el comandante en jefe de la Fuerza Aérea, brigadier Pedro Castex Lainfor, lo evaluó como director de Institutos Aeronáuticos con el concepto sintético de sobresaliente. Al día siguiente, por una orden expresa del primer mandatario, fue transferido a la Presidencia y puesto a órdenes directas de él. Como consecuencia de esta disposición, de acuerdo con lo pautado por las normas vigentes, el brigadier Mejía pasó a revistar en disponibilidad<sup>103</sup> al mismo tiempo que su último calificador, el brigadier Castex Lainfor.

En septiembre de 1946, en su nuevo estado de revista, el brigadier Mejía cumplió una comisión ordenada por el presidente de la Nación: acompañó a Mendoza al jefe de la Misión Militar de los Estados Unidos, coronel Kenneth Cavenah, que se movilizaba con un Douglas DC-3 americano. El gran cazador, como era su costumbre, viajó en el puesto de copiloto. En el tramo de regreso, gracias a su conocimiento de los vientos predominantes en altura, tras despegar de El Plumerillo a las 13.50, el DC-3 americano aterrizó en El Palomar a las 16.50.<sup>104</sup> El tiempo empleado, tres horas exactas, al nada despreciable promedio de 400 km/h, constituyó un récord para ese tipo de aeronave.

Ésa fue su última hazaña en el aire. En los días siguientes, la voluntad de otras personas o el azar lo enfrentaría ante una disyuntiva de hierro. Una de las opciones se le presentó el 8 de noviembre. En esa fecha, para dejar el estado de disponibilidad y volver al servicio activo, mediante una notificación del secretario militar de la Presidencia de la Nación, los mandos de la aeronáutica le propusieron cubrir una de las agregadurías aeronáuticas vacantes en Perú o en Uruguay. La otra opción se la brindó el presidente de la Nación convocándolo para cumplir una misión diplomática de mayor jerarquía y responsabilidad, para la cual había probado encontrarse capacitado.

Claudio Armando Mejía, el cazador, el miembro de la División Aquila, ¿se habrá dejado guiar por la ambición y optado por el cargo que le depararía mayores halagos? o ¿habrá revoleado la moneda y elegido a cara o cruz? o ninguna de las anteriores y sólo usó el sentido común y eligió el único camino que veía en esa encrucijada con una sola puerta. El brigadier no tardó en elegir. El 25 de noviembre de 1946, el Poder Ejecutivo Nacional firmaba el Decreto 19703 por el que, en calidad de adscripto al Ministerio de Relaciones Exteriores, se lo designaba director de Inspección Exterior del Ministerio, con el rango de embajador extraordinario y plenipotenciario.

---

<sup>103</sup> Decreto 3831 del 19 de julio de 1946 - BAR N°141.

<sup>104</sup> *Revista de Informaciones Aeronáuticas*, N°20, septiembre 1946.

Después de radicarse en Buenos Aires, el 25 de marzo de 1947, en compañía del secretario de embajada Enrique Meunier y del auxiliar Alberto Maddoni, efectuó la primera inspección. Viajó a Punta Arenas el 30 de marzo. El 5 de abril pasó por Bahía Blanca, rumbo a Santiago de Chile, y el 9 de mayo voló de regreso a Buenos Aires.

La segunda gira fue más extensa y la aprobó el ministro Bramuglia por una resolución. La inició el 18 de junio y abarcó las embajadas de Lima, Quito, Bogotá, San José de Costa Rica, Tegucigalpa, La Habana, Ciudad Trujillo, Ottawa y Washington. El 1 de octubre, el brigadier Mejía inspeccionó el consulado de Baltimore; el 4, viajó a Washington; el 7, a Alabama; el 10, a Nueva Orleans; el 12, a Miami; el 13 y el 14, cruzó hasta la costa oeste y llegó a Los Ángeles; el 18, a San Francisco; y el 22, a Seattle, estado de Washington.

La particularidad de las ciudades norteamericanas mencionadas no reside en la importancia de los consulados argentinos alojados, sino en la jerarquía de las bases y centros experimentales de la Fuerza Aérea de los EE.UU. que allí tenían asiento. La explicación de una gira extensa y escasamente vinculada con la Cancillería se la debe buscar en Washington, distrito de Columbia, donde el brigadier Mejía se había entrevistado con el general Carl A. Spaatz, jefe de Estado Mayor de la USAF, en la nueva Secretaría de Aviación del Departamento de Defensa.

El jefe estadounidense, tal vez, impresionado por el rango diplomático que detentaba y por los lauros del embajador itinerante como aviador militar, no dudó en invitarlo a visitar los establecimientos y bases aéreas. En la decisión del general Spaatz habrá influido, también, el deseo del brigadier de lograr un mayor acercamiento entre las fuerzas aéreas de ambos países.

Obtuve los datos que acabo de consignar del Legajo Personal del brigadier llevado en la Cancillería, y de la amplia cobertura periodística que se le brindó a la gira. Una lectura ligera de dichos documentos haría suponer que el periplo norteamericano fue un paseo triunfal, bien recibido por todos los compatriotas. Nada de eso. El testimonio de Clara Rosa Echenique, escrito en los pliegos descriptivos de la donación efectuada en 1990 a la Escuela de Aviación Militar, me permitió tomar conciencia de las objeciones y resistencia que opusieron los conductores de la aeronáutica para que Mejía aceptara el ofrecimiento del comandante de la USAF. Tuvo que mediar la intercesión personal del general Perón para que se le autorizara el viaje de estudios.

Sólo entonces, con la opinión favorable del presidente, a partir del 7 de octubre de 1947 y durante más de veinte días, el brigadier Mejía fue huésped oficial de la USAF. En compañía del mayor norteamericano Fernando Fernández, que ofició de intérprete, viajó a bordo de un C-47 de un aeródromo militar a otro. Así se sucedieron la fábrica de los modernos bombarderos B-36, Consolidated-Vultee, en Fort Worth (Texas); la

escuela de vuelo de Maxwell Field (Alabama); la Base de Caza de Hamilton, la planta de Lockheed en Burbank y la Base de March en Riverside (las tres, en California); el Comando de Instrucción en Barksdale Field (Los Ángeles); y, por último, la planta de Boeing en Seattle.

En la estación March Airfield acababa de instalarse el Comando Aéreo Táctico y de entrar en operaciones la 1.<sup>a</sup> Ala de Caza equipada con los flamantes F-80 Shooting Star, primer avión de reacción operativo. No voló, pero la expresión con que salió fotografiado al descender de uno de los modelos de serie revela su admiración por la nueva tecnología. En Muroc Lake, actual Edward AFB, centro de ensayos de tiro y base experimental de aeronaves, tuvo acceso a los proyectos más avanzados de aviones de reacción, entre ellos el XP-86, futuro Sabre de ala en flecha; y el legendario Bell X-1, primera aeronave que rompió la barrera del sonido.<sup>105</sup>

En Los Ángeles, en la Base Barksdale Field, sede del Comando de Entrenamiento Aéreo, el brigadier Mejía se reencontró con un amigo y antiguo conocido de la Argentina, el –ahora– general John K. Cannon, ex instructor de vuelo por instrumentos de Mejía y jefe de la Misión Aérea Americana en El Palomar. La amistad databa de diez años atrás, en tiempos en que Claudio Mejía se desempeñaba como jefe del Grupo A de la Escuela de Aplicación (1938) y, luego, como jefe del Regimiento Aéreo Escuela (1940). Gracias a esta relación, el brigadier se interiorizó de los pormenores de la formación de los aviadores americanos y tuvo oportunidad de volar, en Barksdale Field, como copiloto en uno de los últimos modelos de Superfortaleza B-29.

En Seattle, en la planta de Boeing, el brigadier Mejía voló una vez más. En este caso, en el Stratocruiser, un enorme transporte derivado del B-29. Al finalizar la experiencia, el cazador y embajador itinerante se reunió con el vicepresidente de la empresa, Wellwood E. Beall, que le entregó una oferta de venta de un escuadrón de B-50 para que la presentara al presidente Perón. La propuesta fue por demás sugestiva, pues coincidía con las negociaciones que tenía en marcha la Argentina con Gran Bretaña por la compra de los bombarderos Avro Lincoln y Lancaster.

De esa manera, concluyó la última etapa de un viaje fascinante para un apasionado de la aviación. Es probable que ese contacto con la vanguardia de la tecnología aeronáutica mundial lo impulsara a evocar con nostalgia su pasado reciente y a soñar, tal vez, con las innovaciones que podría aplicar en su querida Fuerza Aérea Argentina.

Como colofón, el huésped de honor de la USAF manifestó públicamente la admiración que le había suscitado el gigantesco potencial estadounidense. Sus impresiones las declaró el 6 de noviembre a The Associated Press. Dijo que la técnica y el desarrollo de aviones de reacción en los Estados Unidos eran superiores a los de cualquier

---

<sup>105</sup> *La Nación*, 7 de octubre de 1947.

otra nación. Señaló que los nuevos métodos de instrucción de los cadetes de aeronáutica en la Universidad de la Fuerza Aérea de Maxwell Field eran dignos de emular. A modo de conclusión, opinó que las fuerzas aéreas del hemisferio occidental habrían de ser llamadas a actuar conjuntamente en el futuro por lo que deberían homogeneizar su equipamiento y el adiestramiento del personal.<sup>106</sup>

No se han conservado los informes de las inspecciones que efectuó a las sedes diplomáticas de América del Norte. Sin embargo, los telegramas cursados por los embajadores en los que manifestaban su agrado por la visita del brigadier Mejía, como asimismo los cables que enviaron averiguando la fecha de llegada, con el evidente interés de no ser sorprendidos, permiten inferir que la figura del nuevo supervisor comenzaba a difundirse en los circuitos externos de la Cancillería.

En apariencia, los funcionarios con mayor antigüedad, expertos en ceremonias, recepciones y copas de champán, se habían dado cuenta de que el nuevo colega, ganado por decisión del presidente, no era un mero turista, sino un verdadero inspector que llegaba a controlar inventarios y balances; que no perdonaba dolos, administraciones fraudulentas ni servicios desleales. Consolidado en su rol de fiscalizador de representaciones en el exterior y con un bagaje de conocimientos sobre aeronáutica militar enriquecido y actualizado con las últimas novedades, finalizó 1947 y, con el año viejo, la primera etapa de sus nuevas funciones.

«A casi un siglo de la muerte de Sun Tzu existió un descendiente de nombre Sun Pin, que había estudiado la teoría militar. Uno de sus compañeros de estudios, P'ang Chuan, cumplió funciones en el estado de Wei donde el rey le confirió el título de comandante. P'ang Chuan, sintiéndose menos capacitado que Sun Pin para cumplir con dichas funciones, lo mandó a llamar secretamente. No obstante, cuando Sun Pin acudió en respuesta a su pedido, le sobrecogió el temor de que demostrara una mayor capacidad. Entonces, P'ang Chuan levantó en su contra una falsa acusación a consecuencia de la cual Sun Pin fue sometido al castigo de la mutilación de sus pies ya que su cara fue marcada por el fuego. Sun Pin se refugió donde nadie pudiera verlo.»<sup>107</sup>

La parábola del maestro chino sugiere una de las posibles explicaciones del siguiente paso del brigadier Mejía, el paso quizás más doloroso de la carrera de un militar profesional, el pasaje del servicio activo al retiro definitivo. Ya aclaré que, por una orden expresa del presidente de la Nación el brigadier dependía en forma directa de él, cumplía funciones en la Cancillería y revistaba en disponibilidad. El 25 de mayo de 1947, finalizó el plazo reglamentario para permanecer en esa condición. El vencimien-

---

<sup>106</sup> *La Nación*, 6 de noviembre de 1947.

<sup>107</sup> Sun Tzu, *El arte de la Guerra*, Ediciones Libertador, 2003, pág. 15.

to originó un confuso intercambio de notas entre el Ministerio de Relaciones Exteriores y la Secretaría de Aeronáutica, relacionado con el futuro destino del brigadier.

Los “dimes y diretes” se extendieron hasta el 15 de octubre, fecha en que redactaron su calificación anual y que, casualmente, coincidía con la recorrida a las bases aéreas de la USAF. Aunque suene a paradoja, pese a las actividades que desarrollaba durante las visitas a las unidades de la Fuerza Aérea norteamericana, el brigadier mereció un concepto que, palabras más palabras menos, daba a entender que había perdido la vocación aeronáutica. Semejante tacha le cerró la puerta a cualquier posible reinsertión en la institución. De nada sirvió la amistad con el presidente ni los reclamos indignados que interpuso a un encuadramiento que él apreció totalmente injusto. El 11 de marzo de 1948,<sup>108</sup> el brigadier Claudio Armando Mejía fue declarado en situación de retiro con el 100% del sueldo correspondiente a su grado.

El respeto y gratitud que me merecen los conductores de la aeronáutica de aquel entonces me aconsejan moderar cualquier intento de especular sobre las motivaciones que pudieron influir para desvincular de la Institución a un profesional de la envergadura del brigadier Mejía. Tampoco, creo, conduce a una conclusión útil enjuiciar su decisión de rechazar los cargos de agregado aeronáutico que le habían ofrecido para volver a la actividad.

Los sentimientos, esa zona indefinida de la personalidad del ser humano donde las luces y las sombras de la subjetividad confunden la percepción de quien intenta interpretarlos, supongo, desempeñaron un papel importante en el ánimo de las partes. Por esa razón, y como no deseo entrar en el juego estéril de las presunciones, sólo me resta imaginar la amargura que habrá sentido el cazador de la División Aquila cuando uno de sus pares, a él que tantas veces había desafiado los límites a bordo de un caza, le imputaba falta de vocación y le señalaba la puerta del retiro obligatorio.

El 22 de marzo de 1948, a dos años de haber comenzado su adscripción y once días después de haber pasado a revistar en retiro activo, a propuesta del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto,<sup>109</sup> el presidente de la Nación lo nombró en comisión como embajador extraordinario y plenipotenciario. El 7 de mayo, con acuerdo del Senado, lo confirmó en las funciones de director de Inspección Exterior del Ministerio.<sup>110</sup> La incorporación del brigadier Mejía en la planta permanente de la Cancillería implicaba percibir los honorarios de su rango diplomático. Por propia iniciativa, sin que nadie se

---

<sup>108</sup> Decreto 6619 del 11 de marzo de 1948 - BAR N°284.

<sup>109</sup> Decreto 8357 del 22 de marzo de 1948.

<sup>110</sup> Decreto 13078 del 7 de mayo de 1948.

lo exigiera, cumplió el artículo 55 de la Ley del Servicio Exterior y renunció a su haber de brigadier retirado.<sup>111</sup>

A los pocos días de ser nombrado en la Cancillería, una nueva desgracia se abatió sobre las espaldas del gran cazador. El 10 de abril de 1948 falleció el padre, su callado admirador, a quien el teniente primero Mejía había escuchado sollozar a sus espaldas, en 1928, cuando salvó la vida en la Costanera. Tras la desaparición física de Claudio José, padre; Claudio Armando, hijo, solicitó legalmente tomar el sostén de su madre, Catalina Martha Caivano. Este trámite, que repetirá en 1961 ante los mandos de la Fuerza Aérea, termina de iluminar con color muy especial el afecto que mutuamente se tenía ese trío inefable de los Mejía.

Otra faceta de la personalidad de Claudio Armando, que reluce con virtuosismo a lo largo de su desempeño como inspector de embajadas, es su honestidad a rajatabla. En cada uno de los innumerables viajes que emprendió, cobró los viáticos que le correspondían y, aunque parezca inverosímil en un país descreído como la Argentina, este señor brigadier, acostumbrado a moverse en los salones diplomáticos, que tuvo oportunidades de sobra para engrosar su cuenta bancaria, rindió los gastos con comprobantes y devolvió hasta el último centavo excedente de los importes recibidos.

Al respecto, su esposa Clara Rosa recordaba que las autoridades que asumieron el gobierno en 1955 crearon comisiones investigadoras de la actuación de los funcionarios del régimen depuesto. Uno de los miembros que investigó a su marido le habría confesado su sorpresa cuando constató que había devuelto los dólares de los viáticos, un proceder que no era el habitual con ese tipo de emolumento.

El 2 junio de 1948, el embajador extraordinario y plenipotenciario, brigadier Claudio Armando Mejía, con una reducida comitiva, se embarcó con destino a Lisboa para inspeccionar las embajadas y sedes diplomáticas de Europa, África y Medio Oriente.<sup>112</sup> En ese recorrido por el viejo mundo, visitó, además de España y de Portugal, los países nórdicos (Dinamarca, Suecia y Noruega) y la Rusia comunista. Acompañado por el encargado de negocios argentino, Leopoldo Bravo, durante una semana anduvo por diversos establecimientos moscovitas, y el 11 de agosto de 1948, por el mismísimo Kremlin.

Durante este itinerario, ya en 1949, el brigadier Mejía junto con su madre fueron recibidos en audiencia personal por el sumo pontífice Pío XII, Eugenio Pacelli. La entrevista la había concertado un primo hermano del brigadier, un joven diácono argentino que, a tres años de haber sido ordenado en Buenos Aires, fue destinado a las oficinas vaticanas. Se trataba de un brillante sacerdote llamado a ocupar cargos relevan-

---

<sup>111</sup> Nota D.I.E. N°112009 del 24 de mayo de 1948, Legajo M - N°47 (Nombramientos, promociones y traslados) del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, foja N°96.

<sup>112</sup> Resolución 408/48 del 14 de mayo de 1948, Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

tes en la curia romana y que, en la actualidad, es el arzobispo titular de Apollonia, cardenal Jorge M. Mejía.

El 6 de septiembre de 1949, una crónica del diario *La Vanguardia* dejó trascender que el inspector de embajadas se habría presentado en el despacho presidencial para dar cuenta de ciertas novedades reservadas que había encontrado en su última gira. Tras una prolongada antesala, lo dejaron entrar. El presidente se encontraba con su esposa. Luego de un saludo, más protocolar que afectuoso, el brigadier Mejía manifestó que necesitaba dar un informe confidencial. “Diga, nomás” lo habría invitado el general Perón, a lo que el brigadier habría reiterado, algo turbado, que era privado. La señora del presidente, dándose por aludida, se retiró.

Sin embargo, aún no había pasado un minuto y Mejía no había terminado la primera frase cuando alguien abrió la puerta e hizo entrar a un ordenanza con la gorra y el sable del brigadier, que se marchó sin haber expuesto la relación confidencial. Los comentarios sobre esta entrevista dejan al descubierto la erosión que venían sufriendo la amistad y la confianza entre los dos hombres, luego de cuatro años de ejercer responsabilidades de gran desgaste.

Pese a esa evidente tirantez, el 20 de mayo de 1950, en el Año del Libertador General San Martín, el presidente de la Nación le encomendó a Mejía que, durante veinte días, realizase una nueva inspección a las representaciones diplomáticas y consulares que la República tenía acreditadas en Ecuador, Colombia, Guatemala, Perú, Méjico y Venezuela. Por una resolución, el ministro de Relaciones Exteriores le otorgó facultades extraordinarias por las que, desde el momento del arribo hasta la partida del país visitado, en forma automática se constituía en la máxima autoridad administrativa, con potestad para resolver y decidir sobre todas las cuestiones de esa índole.<sup>113</sup>

Con los nuevos poderes, el brigadier Mejía tropezaría con inconvenientes serios y solucionarlos le llevaría más tiempo de lo previsto, pues su comisión se prolongó. Incluso, luego de regresar a Buenos Aires a fines de 1950, casi de inmediato, el 22 de enero de 1951, tuvo que partir nuevamente para inspeccionar otras sedes americanas. Ésta fue su última gira. En uno de los países debió de encontrar una novedad de suma gravedad, puesto que retornó de urgencia.

La casa donde vivían María Rosa Pérez Irigoyen con su madre, Aída Echenique, era el muelle obligado donde recalaban sus parientes diplomáticos después de cada gira por el exterior. A pesar de ser sólo una niña, María Rosa recuerda con claridad la ocasión en que su tío anticipó el regreso. En conocimiento del arribo, ella aguardaba su visita con la expectativa acostumbrada. Hacía tiempo que no lo veía y que maliciaba la

---

<sup>113</sup> Decreto 10068/50 del 20 de mayo de 1950 y Resolución 340/50 del 22 de mayo de 1950, ambos del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

verdad que se escondía detrás de las fingidas llamadas telefónicas del Nenito. No obstante, aquella mañana cuando oyó el timbre y corrió a recibirlo, al advertir el gesto contrariado de su tío, no se animó a iniciar ninguna de las bromas habituales. Por el contrario, se mantuvo alejada de los mayores y escuchó que el tío Claudio comentaba que venía de presentar la renuncia indeclinable porque las autoridades se negaban a relevar a un funcionario que él había denunciado por desempeño desleal.

Ésta fue la última vez que el brigadier Mejía estuvo, frente a frente, con el general Perón. Todo indica que existían intereses muy fuertes que coartaban al presidente para tomar las medidas drásticas solicitadas por su antiguo camarada de arma. Acostumbrado a diferenciar las relaciones amistosas de los vínculos entablados por la responsabilidad con el servicio, la negativa le pareció un obstáculo insalvable. Dolorido, pero profundamente convencido, renunció. La vida, la historia apartaba a dos amigos. Separados, pero sin rencor. Hombres de honor, ambos se mantuvieron fieles a una amistad que los había unido en otra época. Nunca más se hablaron, pero jamás ninguno se expresó mal con respecto del otro.

Después de seis meses de presentada la renuncia, mediante llamadas telefónicas o amigos comunes, una y otra vez el general Perón procuró que Mejía la retirase. El brigadier mantuvo su tesitura, por la cual, el 27 de junio de 1952, un decreto presidencial dio por terminadas las funciones como embajador extraordinario y plenipotenciario en el Ministerio de Relaciones Exteriores.<sup>114</sup>

El brigadier Mejía había cumplido funciones de inspector durante cinco años. Tareas que, conforme con las manifestaciones de su esposa, le dieron más dolores de cabeza que satisfacciones. En un campo laboral históricamente utilizado por los partidos gobernantes para retribuir favores con puestos en las embajadas, velar por el recibo y cumplimiento de las normas administrativas le habrá resultado difícil y, sobre todo, ingrato. Cuando el general Perón concluía el primer mandato, el matrimonio Mejía se enteró por *La Razón* que también el brigadier había terminado su cargo en el Servicio Exterior.

### **Fallecimiento de Evita**

La vereda estaba sembrada de paraguas, mantillas, ponchos, destellos de velas, crucifijos de procesión y banderas argentinas. Algo había en el aire que se alzaba y caía como si la luz esquivara obstáculos o la oscuridad fuera un pliegue sin fin, un tobogán hacia ninguna parte. Hubo un momento en que pareció oírse las sílabas de su nombre, pero separadas entre sí por silencios furtivos. Eee vii taa. Era el sábado 26 de julio de 1952, a las 20.25 María Eva Duarte de Perón acababa de fallecer.<sup>115</sup>

---

<sup>114</sup> Decreto 1450-M.546 del 14 de julio de 1946, se dan por terminadas las funciones del brigadier Claudio A. Mejía.

<sup>115</sup> Tomás Eloy Martínez, *Santa Evita*, Editorial Planeta, 1995.

Después de alejarse de la Cancillería, el brigadier Mejía se recluyó con su esposa en el departamento de la calle Posadas 1567. Desde allí, como mudo testigo, presencié la última época del peronismo y los trágicos sucesos del derrocamiento en septiembre de 1955. Desde allí, con entereza, se prestó a las investigaciones y formuló las declaraciones que le exigieron las autoridades del gobierno de la Revolución Libertadora.

El 30 de diciembre de 1956, con el nombre y el honor probadamente limpios, pero con la salud deteriorada, tras pedir la autorización correspondiente, el gran cazador decidió alejarse del país. Liquidó sus bienes y se marchó a Europa. Su huella se perdió en el viejo mundo. El 31 de octubre de 1957, el Consulado de Argentina en Tánger informó que en una clínica de esa localidad se encontraba internado el brigadier Claudio Armando Mejía, afectado de una hemorragia gástrica. La Cancillería y la Fuerza Aérea se movilizaron por la noticia y al mes siguiente se encontraba internado en el Hospital Militar de Carabanchel, en Madrid.

### **Tánger**

Situada en el noroeste del continente africano, en el extremo occidental del estrecho de Gibraltar, Tánger es una de las metrópolis más pujantes fundadas por los fenicios venidos de Tiro. Ciudad portuaria multirracial, es disputada por las potencias de todas las épocas. Entre el 18 de diciembre de 1923 y el 20 de octubre de 1956 se firma un tratado internacional que le otorga el estatus de Zona Internacional. Experiencia única en la historia de la humanidad en que una ciudad es administrada por varios países. Este episodio marca con una característica particular el paisaje ciudadano y a sus habitantes. En 1956, en rara coincidencia con la llegada del brigadier Mejía, Tánger es anexada a Marruecos.

Repuesto de su enfermedad, Mejía se radicó con su esposa en Madrid. Y a dos años de haber partido, realizó los trámites para que se le permitiera residir en el exterior durante cinco años. El 8 de septiembre de 1958,<sup>116</sup> el Poder Ejecutivo lo autorizó y se aprobó la remisión a España de su haber de retiro.

A comienzos de la década del sesenta, sin haber visitado ni una sola vez la renombrada residencia madrileña de Puerta de Hierro, el matrimonio Mejía volvió a la Argentina. Alquilaron un departamento en Arroyo 1012, y allí vivieron con la madre del brigadier hasta que el edificio fue demolido por la ampliación de la Avenida 9 de Julio. Al promediar los setenta, alquilaron otro inmueble en la calle Juan XXIII de la localidad de Olivos, donde terminarían sus días.

En 1975, respondiendo a un pedido póstumo del general Perón, que había intentado contactarlo sin resultados, la sucesora en el gobierno, María Estela de Perón, lo designó presidente del Banco Hipotecario Nacional.<sup>117</sup> El cargo le hubiera permitido

---

<sup>116</sup> Decreto 5321/58.

<sup>117</sup> Decreto 2887/75 del 9 de octubre de 1975.

superar las dificultades económicas que había padecido a consecuencias de su enfermedad y de la prolongada estadía en Europa. Pero el gran cazador no había perdido la lealtad a los principios que lo habían impulsado a renunciar en 1951. Disconforme con el giro que se le había impuesto a la conducción del país, sencillamente, no aceptó.

En los ochenta, la Fuerza Aérea se reencontró con el gran cazador y el gran cazador se reencontró con su querida pasión aeronáutica. Nombrado decano de los aviadores militares, lo invitaron a formar parte del Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery y la Asociación de Pilotos de Caza lo eligió modelo de los cazadores argentinos.

La unidad aérea de Mariano Moreno, equipada con los modernos caza interceptores Mirage IIIE, el 23 de octubre de 1981 lo homenajeó con una cena en el Círculo de la Fuerza Aérea. El jefe de la VIII Brigada Aérea, brigadier David E. Giosa, había decidido iniciar una serie de festejos anuales con la finalidad de rescatar del olvido a los aviadores pioneros en la especialidad. Después de analizar los antecedentes de las personalidades vivientes, la elección recayó en el brigadier Claudio Armando Mejía.

Aquella noche, bajo las luminarias de los salones del Círculo de Oficiales de la Fuerza Aérea de la avenida Córdoba, el anciano, pero no por eso menos vivaz piloto de Dewoitine D.21, se reunió con los jóvenes pilotos de los aviones supersónicos de ala delta. Unidos por la misma pasión, el vuelo y la defensa de los cielos patrios; el ayer y el hoy de la aviación interceptora traspusieron el puente de los años, confraternizaron, hablaron, bailaron y entonaron a mandíbula batiente “no hay quien pueda”, el desconcertante, pero inimitable himno de la gente cazadora.

En 1982, durante el conflicto del Atlántico Sur, el brigadier Mejía se presentó en el Comando en Jefe de la Fuerza y, con ochenta años de experiencia y de dignidad en sus espaldas, solicitó formalmente ser incorporado y enviado a Malvinas. Por supuesto que no lo aceptaron. Su sobrina política María Rosa Pérez Irigoyen, la hija que nunca tuvo, recuerda esa mañana de mayo en que lo vio entrar con el ceño fruncido, sin su sonrisa habitual, temblando de indignación: “Mirá qué le están haciendo a mis muchachos –dijo–, yo sé bien cómo se tiene que combatir en esta guerra. Antes que ellos, mil veces tendría que morir yo”.

Seis años después de su última patriada, el 22 de febrero de 1988, a los 86 años, el brigadier Claudio Armando Mejía, sin un peso en el bolsillo, pero con el corazón rebosante de gratitud por la vida plena que había tenido, entregó su alma al Señor en el Hospital Aeronáutico Central. Su muerte, comentada por los diarios de mayor tirada del país, más allá del carácter anecdótico, le otorgó un cariz legendario a las hazañas de este gran piloto de caza.

Desde esa fecha y durante siete años, Clara Rosa Echenique de Mejía vivió vestida de negro. Abandonó el departamento que alquilaban en Olivos y se mudó a la casa de su hermana. Cuando la salud le comenzó a declinar, se internó en el Geriátrico Nuestra Señora de Loreto que tiene la obra social de la Fuerza Aérea Argentina en Ezeiza. El 10 de julio de 1995, igual que su marido, falleció en el Hospital Aeronáutico Central, en Pompeya.

## **RELATO TESTIMONIAL DEL BRIGADIER (R) JORGE ROJAS**

Se me ha pedido que escriba en pocas líneas un retrato del brigadier Claudio Armando Mejía, de quien fui su ayudante en los años 1940 y 1941. El requerimiento me halaga y accedo con satisfacción, pese a las malas jugadas que me pueda hacer la memoria. Sin embargo, he aceptado el desafío porque me siento comprometido por el privilegio de haber conocido y servido a las órdenes de un aviador militar cazador y ser humano excepcional como el brigadier Mejía.

En ese entonces, yo tenía el grado de teniente y él, con la jerarquía de teniente coronel, comandaba el Regimiento Aéreo Escuela de El Palomar. Más allá de la diferencia de edad, nos sentíamos unidos por la misma pasión por el vuelo, por una mutua simpatía y por una circunstancia por demás feliz: ambos habíamos nacido un 25 de noviembre. Dicho esto, nada mejor que contar una anécdota que retrata de cuerpo entero a mi antiguo comandante.

El primer 25 de noviembre que compartimos, me acuerdo que fue un día laborable como cualquier otro y que volamos los turnos que habitualmente volábamos. Salvo mis compañeros, nadie parecía haberse acordado de felicitar me, como yo tampoco había saludado a Mejía porque ignoraba la coincidencia de que también era su aniversario. Se hicieron las cinco de la tarde y yo, que estaba en la oficina del ayudante, al lado de la del jefe, no veía la hora de que me liberase para ir a mi casa a festejar en familia. El tiempo pasaba y el comandante continuaba ocupado. Me atreví, entonces, a golpear su puerta y pedí autorización para retirarme. Su no fue categórico. Malhumorado, no tuve más remedio que esperar. A eso de las siete, noté que salía el soldado asistente y, de parte de Mejía, me ordenaba presentarme en su despacho vestido de civil. Intrigado y convencido de que me quedaba sin fiesta, porque debía acompañarlo a alguna ceremonia, cumplí la instrucción. Una vez cambiado en el casino, volví a la jefatura y llamé a su puerta. ¡Que sorpresa! El comandante del Regimiento en persona me recibía, impecablemente trajeado, diciéndome: “Feliz cumpleaños, yo también cumplo hoy. Salgamos juntos a festejar”. Fue una noche inolvidable, fuimos a cenar a un restaurante de lujo, después a una confitería, a un café, a un montón de lados. Me paseó por toda la ciudad y en todas partes fuimos bien recibidos. Esa era una de sus cualidades más notables.

En los salones más distinguidos y en los boliches más tenebrosos y llenos de rufianes, cuando él llegaba le daban una bienvenida digna de un personaje famoso. No sé cómo, pero así estuviera repleto el local, de alguna forma siempre le conseguían la mejor mesa. Pienso que se debía a que él trataba a todo el mundo con respeto y simpatía, con una amabilidad y urbanidad tan exquisita que cuando les dirigía la palabra

todos sentían que estaba tratando con alguien fuera de lo común. Porque él era así, un hombre fuera de serie, sociable, educado y de una gran cultura. Verlo comer era aprender una lección de buenos modales. Mi abuela me decía que “si quieres saber de qué cuna viene, míralo comer”. Igual que el lenguaje que empleaba. Jamás, nadie le escuchó una palabra inoportuna o decir un impropio.

Gracias a esta forma de ser, gozaba de un gran ascendiente entre sus subalternos, a tal punto que aquél que recibía una reprimenda o algún llamado de atención de su parte sentía vergüenza por haber ofendido a ese señor que irradiaba un aura especial; un aura que, sobre todo, percibían las mujeres. Se desvivían por recibir una mirada suya y él las trataba a todas con la misma cortesía. Así fuese de la más baja ralea, las saludaba y hasta era capaz de darle el brazo para hacerla sentir como una dama.

Verlo volar, y volar con él, era un placer. En esa época, usábamos los Curtiss 75. Él volaba en el 601 y yo, indistintamente, en el 606 o el 626. La superficie de estos aviones era de chapa metálica sujeta con remaches; una chapa espejada que quedaba muy bien cuando estaba sin manchas, pero había que tener cuidado con los limpiadores pues corroían las bases de los remaches. Como me gustaba que mi avión brillase, con el mecánico encontramos un producto que quitaba la grasa y no causaba corrosión. Un día, al ver el avión tan impecable, Mejía se acercó y me llamó la atención. Le expliqué el secreto y él, enseguida, ordenó que compraran el mismo limpiador para todas las máquinas del regimiento.

En el aire era un piloto intuitivo, genial, aún en plena noche. Cuando todavía no había realizado el Curso de Vuelo por Instrumental, volaba de noche con la misma naturalidad, y aseguraba con una sonrisa que, tanto a la luz del día como en plena oscuridad, el piso estaba a igual altura. Cuando salíamos en formación, podíamos seguir perfectamente sus maniobras porque, sin importar la actitud, a todas las hacía en forma continuada y progresiva, con la soltura de un ave; y cuando volaba rasante, se pegaba tanto al piso que debía elevarse para saltar los alambrados de los campos. Su acrobacia individual era un espectáculo. Despegaba haciendo un tonel y, tras hacer la serie de maniobras normales sobre la pista, terminaba la práctica con un tirabuzón impresionante que lo frenaba justo a la altura de la copa del famoso ombú de El Palomar, desde donde daba un chorrillo de motor y aterrizaba.

Otra de sus cualidades era la discreción. Jamás le gustó alardear con sus hazañas y sólo se conocían las que habían sido publicadas en los periódicos. Del mismo modo, nadie conocía a su familia, siempre marcó una línea muy definida entre el trabajo y su vida particular. Por supuesto, algunas cosas se sabían, como la historia de ese romance que vivió con una artista española de una belleza inigualable y con la que se paseaba por el centro con un Rolls Royce convertible. Ella falleció de una manera

inesperada y la desgracia lo sumió en una tristeza conmovedora. Durante cinco o seis días, se encerró en su dormitorio de la Torre de Vuelo, de la que salía sólo para volar. En mi condición de ayudante, y por el aprecio que le tenía, me sentía muy preocupado por su estado de ánimo. Por suerte, tuve una idea salvadora que apliqué y, gracias a la colaboración de algunos de mis compañeros, entre todos lo ayudamos a salir de ese trance.

Abundar en más detalles de este aviador excepcional sería incurrir en repeticiones. Para redondear mi pensamiento sobre el brigadier Claudio Armando Mejía, sólo puedo agregar que será un gran honor que mi nombre figure en un libro dedicado a recordarlo.

Brigadier (R) Jorge Rojas

## **RELATO TESTIMONIAL DE SU ESPOSA**

BRIGADIER CLAUDIO ARMANDO MEJÍA

FALLECIÓ EL 22 FEBRERO 1988

Q. E. P. D.

Decano de la Fuerza Aérea Argentina, no por edad, sino por sus condiciones de alta profesionalidad. Recordándole a él y algunos hechos de su carrera de aviador militar cazador, en el primer aniversario del fallecimiento.

Después de la revolución del 30, durante el transcurso de ese año, (sic) el brigadier Mejía, que era capitán,(sic) dependiendo aún de la Aviación Militar del Ejército, fue designado agregado aeronáutico militar a la Embajada Argentina en Italia. Se desempeñó como tal hasta el año 35 en que regresó al país. Conoció en Italia a S.E., el generalísimo Italo Balbo, jefe de la Aviación Militar Italiana en esa época, en una recepción en nuestra Embajada, quien le dijo a Mejía: “Ud. se ha de sentir como un pájaro enjaulado por no practicar continuamente vuelo”. “¿Por qué no tramita el permiso de su Gobierno para practicar vuelo? Yo le conectaría, si lo autorizan, con el Regimiento de Cazadores que comanda el duque de Aosta que, en casos especiales, admite aviadores militares extranjeros. Ud. no tendría inconveniente para ingresar, pues yo le enviaría a ese Regimiento”. Claudio se hizo eco de tan oportuno y gentil ofrecimiento y pidió el consentimiento, a través de la autoridad correspondiente, que le fue otorgado con la condición de no erogar gastos a nuestro Estado y que atendiera el cargo. De manera que, cualquier costo que esta práctica le originase, debería pagarlo con su sueldo. Comunicó la autorización a través de S.E. nuestro embajador a S.E. Italo Balbo. Este señor, tal cual le había prometido a Claudio, lo envió a dicho Regimiento a practicar vuelo. Sucedió algo, si se quiere, gracioso. Lo trataron a cuerpo de rey, no sólo el jefe, el Excmo. duque de Aosta que, como anticipé era todo un señor, un verdadero caballero, con un sentido tan especial de hospitalidad que lo hizo sentir cómodo y muy agradecido a Mejía, sino también sus camaradas italianos que lo estimaban como a uno propio. Pero no conocían la dimensión de su *performance* en la práctica de alta acrobacia. Aunque sabían que era un aviador de actuación destacada, temían hacerlo volar a la manera de ellos en la especialidad mencionada, por cuanto se trataba de un agregado aeronáutico a quien no querían poner en situación de peligro, ni como tal, ni como persona. Entonces, optaron por enviarlo a Caserta (Nápoles) donde, creo, se habían formado ellos en alta acrobacia, para que comprobaran su capacidad. El mismo día que llegó, un instructor probador decoló e hizo una demostración ante la vista de Mejía, que quedó a la expectativa en tierra. Al aterrizar, le preguntó a Claudio: “¿Ud. vio lo que hice volando?” “Sí, señor” –le contestó. “Bueno, suba a la máquina conmigo,

y vuela como lo hice yo”. Mejía no sólo hizo todo lo que había hecho él, sino que agregó otros ejercicios más riesgosos aún, incluso, una serie continuada de tonó (sic), como los hacía él. Quien lo haya visto, sabe lo que digo; lanzaba desde lo alto la máquina en tirabuzón hasta muy cerca del suelo, y al llegar a este término, que él mismo se imponía riesgosamente, ascendía y continuaba. Cuando aterrizó, instructor y testigos, todos aviadores militares cazadores, lo felicitaron diciéndole: “Ud. señor, nada tiene que aprender de nosotros, sino volar y hacer alta acrobacia a la par nuestra”. Ese mismo día, lo devolvieron al Regimiento de Caza del duque de Aosta, sito en Udine y en Gorizia. Mejía estaba en Udine. Lo recibieron con alegría y estimación. Junto con él, además, enviaron la información oficial referente a la demostración. A partir de ese momento, fue uno más de ellos. A tal punto, que le hicieron el honor de nombrarlo piloto italiano de aviación y le impusieron el *brevet* de vuelo italiano, hecho en oro 18 quilates con el emblema de la Casa Real, que conservo y será exhibido<sup>118</sup> algún día, quizás, en una vitrina junto a otras cosas importantes del brigadier, de su quehacer de aviador militar cazador, a lo largo de su paso por la Fuerza Aérea Argentina, a quien le dio todo lo mejor, en cuerpo y alma, con su corazón e inteligencia.

También, en Italia cursó y estudió Guerra Aérea, con una acreditación oficial que no pudo registrar oficialmente en su país y hacerlo constar en su Legajo Profesional Personal porque tenía guardada esta constancia en un baúl.<sup>119</sup> Éste se hallaba en una vieja casa-quinta, en tiempo pasado de nuestra propiedad, en el partido de Pilar, provincia de Buenos Aires, por cuyo fondo exterior corren las aguas del arroyo Pinazo. Aguas que desbordaron hace muchos años, en una gran inundación generalizada que arrasó con todo lo que había guardado en la quinta y ocasionó serios daños en otros lugares. Los caseros se asustaron, y no se les ocurrió forzar el baúl para salvar los documentos. Cuando pudimos llegar a la quinta, estaba todo destruido. Incluso, esa constancia. Además, mientras estuvo de agregado aeronáutico en Italia, dio testimonio de aviador militar argentino en otros países de Europa. Francia, Polonia, Inglaterra, etc. supieron de él. Alemania lo invitó, por medio del jefe máximo de la aviación, a volar en el Graf Zeppelin. Él aceptó, esta experiencia le entusiasmó. Y en el año 1939, la Liga Internacional de Aviación lo nombró con Diploma de Honor, el mejor Piloto Militar Argentino. Le firmaron este diploma los ases de la aviación mundial, entre ellos, el célebre Charles Lindbergh. Lo conservo en mi poder. El Sr. brigadier general Zuloaga le entregó este diploma a Mejía, en una formación con tropas en la Base Aérea Militar de El Palomar.

---

<sup>118</sup> Esta vitrina y los objetos fueron obsequiados por Clara y se encuentran en la Sala Histórica de la Escuela de Aviación Militar.

<sup>119</sup> Se extravió el diploma, no así el informe oficial que se encuentra anexado en el Legajo Personal del brigadier.

En otra oportunidad (aclaro, no hay correlación de fechas pues escribo según voy recordando los hechos, y no tengo presente el motivo de este acontecer), creo que habían venido aviadores bolivianos para agasajar al país. En tal evento le habían pedido a Claudio que los orientase sobrevolando la Casa de Gobierno, pues querían desde el aire arrojar flores para que cayeran en el patio de la misma. Cumpliendo el pedido de los camaradas bolivianos, a Claudio se le desprendió la hélice de su avión, y cayó en la plazuela que está frente al Correo. Por suerte, no ocasionó desgracias. Se dirigió con su avión sin su hélice, y con ese sexto sentido extraordinario que lo caracterizaba cuando le peligraba la vida, dominando su máquina, la dirigió hacia el río. De allí, enfiló hacia la Costanera donde pudo aterrizar, gracias a su pericia, a su sangre fría, a sus reflejos y, por sobre todo, gracias a la infinita ayuda de Dios. Al tocar tierra, el avión se dio vuelta, de manera que la trompa se fue para atrás y la cola, para adelante. Pudo salir. No se hizo absolutamente nada malo, a excepción, claro está, de la tremenda conmoción. La gente que corrió al sitio del accidente lo llevó en andas hasta un lugar de auxilio, donde se estrechó en un abrazo con su padre que lloraba desconsolado, pues había llegado creyendo que su hijo se había matado, por que él vio, desde un balcón de las inmediaciones, cuando se le desprendió la hélice. Mejía estaba consternado mirando como se había destruido la máquina, cuando pudo salir de ella al aterrizar. El primero en llegar al lugar fue S.E. el Sr. presidente de la Nación (sic), Dr. Marcelo T. de Alvear, para ver qué había pasado con el piloto. Al verlo con vida y sano, se alegró sobremanera. Y por verle trastornado por no haber podido salvar la máquina, le comentó para animarlo: “Qué es la pérdida de una máquina, por la vida de un oficial argentino que se salvó. Agradézcale a Dios, amigo”.

Tantas cosas hizo Mejía volando que no comentaba; se conocen algunas, porque trascendieron... y las pocas que sé, porque él añoraba volar y me contagiaba su apasionamiento, sus recuerdos y su nostalgia, de tal manera, que a veces hasta nos olvidábamos de comer, porque nos pasábamos las horas conversando. Y entre esas cosas que callaba, existe una muy especial, que está íntimamente consubstanciada con el alma, con el espíritu, con Dios: estando en Córdoba, designado director de Institutos de la Fuerza Aérea, gestionó, aquí en la Capital Federal, ante la Excma. Sra. marquesa pontificia, doña Adelia María Harilaos de Olmos, de igual caridad, señorío y gentileza que él, la donación de una capilla. Precisamente, para todo ese complejo aeronáutico que aglutina la Fuerza Aérea en Córdoba, para el bien espiritual del personal, así podrían cumplir con su fe en Dios, dentro de su propio ámbito. Esta benemérita señora accedió complacida en hacerle llegar, después de la solicitud de Mejía, a la Fuerza Aérea, tan excelsa donación.

También, le ofrecieron, en otra oportunidad, la Secretaría de Aeronáutica, que hubiera significado, para él, ser brigadier general, y para la aviación, un adelanto en esa época, por la gran vocación de Mejía por su arma, y por ser un hombre de avanzada; pero no aceptó, porque argumentó que había, dentro de la Fuerza Aérea, un oficial más antiguo que él, a quien le correspondía el puesto de tal. Le dieron el cargo a esa persona. Duró ocho meses. Y otro hecho que no pudo realizar, no obstante haber preparado todo en debida forma, fue retribuir a España el vuelo del “Plus Ultra”, piloteado por el comandante Franco. El avión para devolver la visita, fraternidad y gentileza a España, Mejía se lo compró a la destacada aviadora Amelia Earhart, no sé si norteamericana de origen, pero sí famosa en ese país, que tiempo después desapareció sobrevolando cerca, o sobre Nueva Guinea, es probable que haya caído en el Pacífico... A tal gestión fue Mejía a EE.UU. Su estada allí, que llevó su tiempo; la compra del avión y demás inherentes a lo mismo que fuere menester; e incluso el traslado a Buenos Aires fueron pagados íntegramente, sin retaceos, ¡a lo señor!, por ese gran hombre que tanto contribuyó a obras de bien en Argentina: don Roger Balet.

Cuando Claudio regresó, él, que a lo largo de su vida se caracterizó por ser hombre de estricta honradez, quiso presentarle las facturas firmadas y selladas de todo lo gastado. Roger Balet le contestó: “Un oficial militar argentino como Ud., para mí es un caballero. Su condición de bien lo exime de todo eso que me trae para testimoniar su actuación”. Sólo faltaba para realizar este vuelo de retribución y agradecimiento a España, a través del Atlántico, que entonces fue toda una hazaña de España; y estando aquí en Buenos Aires, con todo listo para que Mejía pudiera efectuar el vuelo, salvo el permiso del presidente de la Nación, comandante de las Fuerzas Armadas, que unánimemente se daba por hecho, porque este asunto había trascendido y el pueblo estaba entusiasmado. El presidente S.E. don Hipólito Yrigoyen denegó el permiso diciéndole personalmente a Claudio: “Pero hijo, un hombre tan joven como usted y de tanto valer, no quiera atormentarme con el cargo de conciencia si se mata cruzando el Atlántico”. Hasta barcos iban a protegerle jalonando el vuelo en la trayectoria del océano. El presidente no autorizó el vuelo, para salvarle la vida, según él.

Es interesante relatar otro hecho que le incumbe directamente, porque con su actuación no sólo salvó la vida, sino también la de otros aviadores que él comandaba, e incluso, lógicamente, las máquinas que piloteaban. Se trata de la tragedia de Itacumbú, a donde fue S.E., el Sr. presidente Justo, si no me falla la memoria, creo que a inaugurar un puente entre Argentina y Brasil. El avión del presidente, como bien tengo presente, lo piloteaba un oficial marino y llevaba dos aviones escolta. En uno de ellos, iban el hijo del Sr. presidente Justo y dos aviadores camaradas de Mejía, entrañables amigos, Víctor Vergani y del otro no recuerdo el nombre. Se desató una fuerte

tormenta en el lugar, y ante el requerimiento del Sr. presidente al comandante del operativo, si podían volver o se quedaban, el comandante ordenó volver. Mejía formaba parte de la comitiva acompañando con más aviones y sus pilotos. Los aglutinó a su alrededor, ordenó tomar altura y sobrevolar la tormenta. El viento le arrancó la carta de navegación a Claudio y sobrevino en esos niveles una niebla cerrada, de manera que andaba a la deriva, él y quienes lo seguían. La santa Virgen de Luján, que siempre llevaba en la muñeca derecha, era su inseparable copiloto y protectora, le orientó. De pronto, vio en la distancia dos puntos oscuros; a pesar de la niebla, se dirigió a ellos. Eran las torres de la basílica de Luján. A través de ellas, se orientó y aterrizó en El Palomar, con todos los aviones y aviadores a cargo. El que llevaba al presidente no recuerdo donde aterrizó. De los dos escoltas: uno se estrelló y se mataron el hijo del presidente, Víctor Vergani, y el otro aviador; el otro aterrizó, pero tampoco recuerdo dónde. El avión del presidente, llevaba brújula y otros implementos de protección. Mejía no llevaba nada, pero su instinto de hombre pájaro lo hizo sobrevolar la tormenta, y su copiloto, la santa Virgen de Luján, le protegió y orientó haciéndole ver en la niebla las torres de la basílica y así pudo llegar a destino. Lamentable la tragedia... ¡Pobrecitos! Al día siguiente, Mejía fue en vuelo a Luján con todos los aviones y los aviadores que estaban a sus órdenes en la comitiva del presidente Justo, para agradecer a la santísima Virgen su protección. Armaron tal revuelo, que el pueblo se volcó a la calle para verlos volar alrededor de la basílica. Claudio enfilaba de frente la máquina hacia las torres, la ponía de costado y pasaba entre ellas. Todo un espectáculo. Y el pueblo alborotado. Aterrizaron y fueron al camarín de la Virgen, para agradecer y rezar. El reverendo padre Varela, que era famoso por su gran amor a la Virgen, le dijo a Mejía, a quien de chiquito sus padres lo llevaban a Luján para que el cura le diera la bendición con agua bendita porque era muy travieso. –Hijo, nos has tenido con el alma temblando, no pases más volando entre las torres, es muy peligroso para ti y para las torres. Figúrate si las chocas, qué desastre. No tienes idea de cuánto tiempo, dinero y sacrificio costó hacer esta basílica y ¡tu vida hijo, tu vida!... –Padre, vinimos a agradecerle a la Virgen, ella nos orientó en la niebla, y nos salvó– le contestó Mejía.

El brigadier Claudio Armando Mejía fue un hombre del aire, esencialmente del espacio. Se integraba a su máquina cuando volaba, era una pieza más del avión. Hizo mucho por su tan querida Fuerza Aérea, con su actuación personal y su ejemplo, que era tan esencial para él, aquí, en el país y en el extranjero. ¡Siempre comandó con el ejemplo! ... Él era feliz volando... Y siempre soñó con una Fuerza Aérea Argentina que se destacara en el concierto de las naciones. A posteriori, el tiempo presente, lo circunstancial y la tragedia testimoniaron su sueño con una realidad dolorosa, pero concluyente e indiscutible.

Otra cita íntima que radiografía su personalidad situándole en la plenitud de vida, más allá de los años, dentro del ámbito humano de su querida Fuerza Aérea, fue cuando sucedió la guerra en el Atlántico Sur.

Quiso ir a Las Malvinas junto a sus camaradas. Pidió autorización, pero no hicieron lugar al pedido. Tenía más de 80 años... pero estaba bien en ese momento. Nunca lo vi llorar con tanto desconsuelo... La VIII Brigada Aérea, de los Mirage, sita en Moreno en ese lapso, lo había homenajeado en el Círculo de la Fuerza Aérea, poco antes de la guerra. Conservo, como testimonio de ese homenaje, una maqueta de un Mirage que le regalaron, con una placa dedicada que dice: "La VIII Brigada Aérea - Al Brigadier (R) D. Claudio A. Mejía - La Unidad de Caza del Presente". "Al Decano de los Aviadores Militares - Moreno - 31 de octubre de 1981".

Estos hechos recordando a Mejía los relato para que siga viviendo en su Aeronáutica más allá de la desaparición física, con el espíritu y ejemplo, con algunas de sus vivencias a lo largo de la carrera de aviador militar cazador; con los que él deseaba siempre contribuir con su desarrollo, y homenajear, con su humilde, pero valioso grano de arena, en su medida de alta profesionalidad, y condición de bien de auténtico caballero del aire, como le llamaron y llaman sus camaradas de su Fuerza Aérea Argentina que, en su Bautismo de Fuego en el Atlántico Sur, se consagró mundialmente por el ejemplo de su estoico, honorable y glorioso holocausto.

No deseo terminar esta rememoración sin dejar de consignar algo muy significativo. Cuando tuvo que dejar su carrera de aviador militar, no lo hizo por falencias físicas. Él estaba en el apogeo de sus condiciones físicas y anímicas, con sus reflejos al máximo. Era un brigadier que volaba, no de escritorio; un brigadier al que toda la Base salía a verle hacer alta acrobacia, porque le admiraban, respetaban y estimaban.

Al poco tiempo de haberse ido del arma, con las más altas calificaciones para ascender a brigadier mayor, primero en la lista de mérito, lo llamó S.E., el Sr. presidente de la Nación, para hacerle saber que lo necesitaba como inspector del servicio exterior de la Nación con el rango de embajador extraordinario y ministro plenipotenciario, que él, el Sr. presidente lo nombraría, pero con acuerdo del Senado, para que inspeccionara la representación diplomática de nuestra Patria en el exterior a fin de que funcionara como correspondiere, para el buen nombre de Argentina. Tales fueron los motivos y palabras del Sr. presidente, al solicitarle colaboración a Mejía en tal cuestión. Como se comprenderá, estaba el país de por medio. Claudio no era político, sino esencialmente militar, pero tuvo que aceptar y encaró la nueva actividad con solvencia y honradez. Renunció al sueldo de brigadier para cobrar sólo el de diplomático. Esto figura en Boletín Militar de esa época.

Se caracterizó en esta nueva función por no proceder indebidamente. Siempre actuó con altura moral. Cuando encontraba alguna embajada, consulado o legación que no funcionaba como debía, le decía al titular: “Yo he pasado el cifrado a Cancillería informando mal funcionamiento suyo”. El interesado a veces le preguntaba: ¿Y qué haría Ud. en mi lugar, Sr. inspector o Sr. embajador? “Yo renunciaría amigo, así no lo renuncian”. Algunos aceptaban el consejo y renunciaban para evitarse el despido, pero los más audaces que accedían a esos cargos por política embozada, ajena a los buenos intereses del país, buscaban el salvavidas protector. Mejía estuvo cinco años haciendo ese trabajo, que le dio más dolores de cabeza que satisfacciones. Cuando los adoradores del becerro de oro colmaron su paciencia de patriotismo, al servicio del país, renunció. El Sr. presidente no aceptó su renuncia. La retuvo un año en Secretaría Privada de la Casa de Gobierno y en el año 52, cuando el Sr. presidente terminó el mandato, leímos en *La Razón* 6.<sup>a</sup> que Mejía también había terminado. No obstante su renuncia al cargo un año antes, valga la reiteración. Guardo condecoraciones valiosas de su actuación diplomática, con las cuales algunos países distinguieron a Claudio por méritos, claridad en los procedimientos, decencia, caballerosidad y carisma. No por política. Los que asumieron el poder en el país en el año 55, “alguien” que investigaba a funcionarios que habían actuado antes que ellos, se encontró con que el brigadier C. A. Mejía había devuelto al Estado los dólares que le sobraban de sus misiones al exterior como inspector del Servicio Exterior; y, también, que había renunciado al sueldo de brigadier y cobraba uno solo. Para este señor fue “novedad” el asunto, ya que según lo que dijo, al respecto de Mejía, no era ortodoxo referente a ganancias. No me considero quién para juzgar, pero sí, me hago un deber de conciencia, decir que Mejía emprendió su último vuelo sin retorno, hacia Dios, siendo un hombre excepcionalmente digno y bueno en esencia, que amaba a Dios y al prójimo, veneraba a la santísima Virgen en la advocación de Luján e hizo bien a mucha gente. No era hombre de bajezas humanas, ni de venganza. Fue un valor humano, un caballero. Que Dios haga descansar su alma en paz, porque en ella había bondad y caridad para todos.

Clara Echenique de Mejía

## EPÍLOGO

Se podrá decir que fue un *bon vivant*, un superficial que se inventaba los uniformes o, como las aves exóticas, que sólo volaba para que le admirasen el plumaje. Sí, mucho se podrá decir de él y de sus supuestas excentricidades pues, igual que los cometas que todos ven pero pocos comprenden, su pasaje por este mundo no fue indiferente y dejó una estela de comentarios que aún perduran. Sin embargo, y por más que hablen sus detractores, estoy seguro de que sus excesos, si los hubo, no fueron producto de la vanidad, sino resultado de sus energías positivas. Tengo la impresión de que en él nada fue movido por las apariencias; que actuó y vivió sin rodeos ni ambages, con alegría y naturalidad, como uno de esos seres inspirados que tienen derecho a darse ciertos gustos, pues tienen algo de diablillo y mucho de ángel. Ése es mi modesto parecer después de analizar numerosas publicaciones y de consultar las más diversas opiniones sobre el brigadier Mejía.

Reconozco que fue una investigación apasionante, aunque en alguna ocasión me sintiera desorientado por las distintas versiones que recogía. En cada nota que leía, en cada declaración que tomaba, encontraba una faceta distinta, quizá contradictoria, pero que resultaba coherente con la anterior en lo esencial. Poco a poco compaginé las partes y conseguí integrar una sola visión. Como esos prismas facetados con diferentes colores que al girar muestran un blanco purísimo, después de mucho reflexionar descubrí un rostro nuevo; pienso que, el verdadero.

En resumen, me animo a asegurar que, antes que nada, fue una buena persona, que la simpatía fue su don supremo, su medio de comunicación. Fue como un imán que atraía a las personas. Y cómo no iba seducir con esa vitalidad de grandote con alma de Fulgencio, que amaba la vida y la vivía como volaba, a pleno, y exigiéndose al máximo en cada maniobra. Pero con seriedad, pues no se tomó nada a la ligera, ni el trabajo ni la palabra, ni la lealtad a sus familiares y a sus amigos. Fue un cristiano piadoso, atleta innato, militar de raza y mejor cazador. Fue él, Claudio Armando Mejía, el integrante de la División Aquila, el que arrancaba suspiros entre las damas, el acrobata virtuoso de la sonrisa ancha y la palabra cordial.