

HISTORIA
de la
FUERZA AÉREA ARGENTINA



LA AVIACIÓN DE CAZA
1912 – 1982

TOMO IV

Asociación de Pilotos de Caza

Dirección de Estudios Históricos

Dirección de Estudios Históricos

HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

Tomo IV

LA AVIACIÓN DE CAZA
1912 - 1982

Asociación de Pilotos de Caza

2005

Asociación de Pilotos de Caza

Historia de la Fuerza Aérea Argentina - 1ª ed. - Tomo IV - La aviación de caza 1912-1982 - Buenos Aires: Asociación Amigos de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica, 2004.

v. 1; 284 p.: il.; 20 x 27cm - (Historia Aeroespacial)

ISBN 987-

1. - Historia

ISBN 987-

© Asociación de Pilotos de Caza

Fotografías:

Brigadier mayor Juan Manuel Marcial Correa Cuenca

Brigadier Luis Domingo Villar

Brigadier Amílcar Guillermo Cimatti

Comodoro Jorge Alberto Mones Ruiz

Archivo Histórico Documental de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea

Argentina Archivo General de la Nación

La reproducción de la carátula Introducción pertenece al artista Exequiel Fernando Martínez

Diseño de interior, composición y
armado Caligrafix Servicios Gráficos

Integrales S. H.

Av. Pueyrredón 1440, 2° - C1118AAR Buenos Aires

Telefax: (011) 4821-6263

info@caligrafix.com.ar - www.caligrafix.com.ar

Diseño de tapa y coordinación editorial

Dirección de Estudios Históricos

Primera edición: 500 ejemplares

Están prohibidas y penadas por ley la reproducción y la difusión totales o parciales 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.

Queda hecho el depósito que determina la Ley 11.723.

Impreso en la Argentina.

COMISIÓN REDACTORA

Brigadier mayor Juan Manuel Marcial Correa Cuenca

Brigadier Juan José Ahets Etcheberry

Brigadier Luis Domingo Villar

Comodoro Jorge Alberto Mones Ruiz

Comodoro Oscar Luis Aranda

Durañona

AGRADECIMIENTOS

Se agradece a los socios de la Asociación de Pilotos de Caza que contribuyeron con sus narraciones y experiencias a redactar y corregir el texto de este libro. En una tarea que insumió más de cinco años, fueron tantos los colaboradores que resulta imposible mencionarlos a todos.

ÍNDICE

Tomo IV - Prólogo:		Pag. 7
	<i>INTRODUCCIÓN</i>	
El cazador:		Pag. 9 a 10
La Aviación de Caza en la Argentina		Pag. 10 a 13
La primera escuadrilla de caza		Pag. 13 a 15
	<i>CAPITULO I</i>	
Dewoitine		Pag. 1 a 16
	<i>CAPITULO II</i>	
Cazas De Hélice		
Curtiss Hawk modelo III		Pag. 1 a 5
Curtiss Hawk modelo 75-O		Pag. 5 a 21
Fiat G-55 Centauro		Pag. 21 a 29
	<i>CAPITULO III</i>	
Gloster Meteor MK-IV		Pag. 1 a 49
	<i>CAPITULO IV</i>	
F-86F Sabre		Pag. 1 a 34
	<i>CAPITULO V</i>	
Morane Saulnier MS-760 Paris		Pag. 1 a 23
	<i>CAPITULO VI</i>	
A-4B Skyhawk		Pag. 1 a 34
	<i>CAPITULO VII</i>	
A-4C Skyhawk - Segunda Generación		Pag. 1 a 14
	<i>CAPITULO VIII</i>	
Mirage M-III EA		Pag. 1 a 21
	<i>CAPITULO IX</i>	
IAI Mirage M-5 Dagger		Pag. 1 a 11
	<i>CAPITULO X</i>	
IA 58 – Pucará		Pag. 1 a 18

	<i>CAPITULO XI</i>	
Ilustraciones		Pag. 1 a 16
	<i>CAPITULO XII</i>	
Escuadrón del Cielo		Pag. 1 a 5
	<i>CAPITULO XIII</i>	
Epílogo		Pag. 1 a 2
Abreviaturas		Pag. 3
Bibliografía		Pag. 4

PRÓLOGO

Uno de los objetivos de la Asociación de Pilotos de Caza (APC), es contribuir con la Fuerza Aérea Argentina a enriquecer su acervo institucional mediante el registro de los hechos más destacados protagonizados por las unidades de Caza. Con ese propósito, la APC asumió el compromiso de elaborar esta crónica tomando como punto de partida el momento en que la Caza surge y se identifica en la Argentina como una especialidad de la aviación de combate. Como final, se eligió el 2 de abril de 1982.

El intento de recuperar las Islas Malvinas fue la puesta a prueba de las experiencias acumuladas por las primeras generaciones de aviadores. En la búsqueda de un objetivo nacional, los hombres de la Fuerza recibieron su heroico Bautismo de Fuego y pagaron su generosa cuota de sangre a la Patria. Por ese motivo, se considera que el 2 de abril de 1982 marca un punto de inflexión en la historia del país y de la Institución. Un antes y después donde los factores económicos, políticos y sociales se modifican de una forma tan drástica que, a partir de ese momento, arranca una nueva etapa histórica que aún está en pleno desarrollo.

Para una mejor comprensión de esta crónica, se ha elegido dividir al texto en una introducción y ocho capítulos. La primera describe los vaivenes de la aviación militar durante los quince años iniciales de su existencia, lapso que demoraron los conductores del estado en decidirse a invertir en un sistema de armas específicamente destinado a la Caza. La historia de la Aviación de Caza propiamente dicha, entonces, comienza en 1927 cuando se incorporan los Dewoitine y se desarrolla en capítulos agrupados por cada tipo de aeronave que equipó a las unidades de la especialidad. El libro concluye con el listado denominado Escuadrón del Cielo, que registra los nombres de los pilotos de Caza que perdieron la vida en acto del servicio, volando su avión o en otras circunstancias.

Con respecto al contenido debe quedar claro que no es el trabajo individual de un historiador, sino el fruto de antiguos cazadores que, con el aporte de sus recuerdos y la consulta a la escasa bibliografía disponible, contribuyeron a enriquecerlo.

Escribir la historia de las unidades dotadas con los Dewoitine, Curtiss, Fiat G-55, Gloster Meteor, Sabre, Morane Saulnier, Skyhawk y Mirage fue una tarea ardua pero, al mismo tiempo, agradable. Su redacción permitió, a quienes colaboraron en la recolección de datos y anécdotas, revivir acontecimientos muy felices. Cada relato refleja la vivencia de un agraciado por el destino; de un piloto que disfrutó del silbido de las hélices o del zumbido de las turbinas Derwent V, Marboré, J-47, J-65 o Atar; de un Cazador que, en su tiempo, percibió la inefable sensación de ser dueño del cielo que surcaba.

Finalmente, la APC quiere dejar sentado que la mayor parte de lo escrito se basa en testimonios orales, por cuanto la documentación de consulta es limitada en comparación con la riqueza de las enseñanzas y tradiciones que legaron esos viejos cazadores.

Producto de las circunstancias expresadas, la APC acepta que pueden existir errores u omisiones de hechos y protagonistas, los cuales son absolutamente involuntarios.

INTRODUCCIÓN



EL CAZADOR

Desde los albores de la aviación, los estados mayores se formularon la misma pregunta: ¿Cómo servirse del nuevo invento para aumentar la capacidad de sus ejércitos? Las respuestas variaron a medida que evolucionaba la tecnología y se desplegaba el abanico de aplicaciones operativas del arma aérea. Lo que nunca se modificó desde el inicio fue que el peso de la aviación inclinó hacia su bando el fiel de las batallas (Guerra del Reino de Italia contra el Imperio Otomano por las provincias Cirenaica y Tripolitana - 1911). El primer servicio de los aeroplanos se prestó en el terreno de la observación. Las carlingas constituían excelentes e inexpugnables puestos de reglaje de la artillería que, en pocos minutos, cubrían los campos de batalla. Simultáneamente, multiplicaban las posibilidades de la inteligencia sobre las retaguardias enemigas, con una gran ventaja sobre los globos y dirigibles: además de abarcar superficies más extensas, regresaban en menor tiempo con los informes. El 30 de agosto de 1914, los aviadores alemanes detectaron la maniobra de envolvimiento de las tropas rusas en Tannenberg, en el frente Este, y fueron la carta de triunfo de Von Hindenburg.

La segunda utilidad de los más pesados que el aire la encontraron los estudiosos de la balística. Los aviones podían posicionarse, a voluntad de los pilotos, en la cúspide de cualquier parábola y, desde allí, dejar caer sus bombas con el auxilio de la gravedad. Los aviadores italianos que atacaron por primera vez las trincheras turcas en los oasis libios, sin tener conciencia de la proyección estratégica de su acción, alargaron los brazos de los guerreros hasta el límite de la tecnología disponible. Las armas, a través de los cielos, vulneraban los blancos más sensibles del enemigo.

Estas primitivas funciones de observación y de bombardeo convirtieron a la aviación militar en una amenaza temible que fue vital neutralizar. Tan imprescindible resultó utilizar el espacio aéreo en beneficio propio que el enfrentamiento en el aire por ganar su control fue inmediato. La guerra alcanzó una nueva dimensión. La Superioridad Aérea se volvió un requisito ineludible para vencer, como quedaría demostrado en la Batalla de Verdún, en febrero de 1916. La conquista y el mantenimiento de dicha superioridad engendró la Aviación de Caza, y ésta dio a luz al “cazador”.

De ese modo, como una derivación lógica del empleo militar de la invención de los hermanos Wright, la especialidad de Caza nació con tres misiones: 1) impedir que el enemigo utilizara en su provecho el espacio aéreo; 2) defender las fuerzas y objetivos materiales propios; 3) facilitar la búsqueda de información y la proyección vertical del poder de fuego. En palabras más simples: la Aviación de Caza fue concebida con la premisa de destruir aeroplanos enemigos, en especial, allá arriba, en el aire, en ese medio cuyo dominio era su razón de ser.

Sólo en las postrimerías del primer gran conflicto mundial se amplió su cometido asignándosele como actividad complementaria el apoyo de fuego cercano. En algún momento, se cargaron bombas en los aviones que partían en patrulla defensiva y, antes de regresar, se les ordenó bombardear y ametrallar las trincheras enemigas. A pesar de este comienzo temprano, se debió aguardar hasta la Guerra Civil Española y la Segunda Guerra Mundial para poner a punto la función del caza bombardero, y precisar los procedimientos de interdicción del campo de batalla y de apoyo a las fuerzas de superficie.

Tras los primeros combates aéreos, los responsables de conducir la Aviación de Caza comprendieron el factor sinérgico que representaba la conjunción de la mejor tecnología en las aeronaves, la agresividad de los pilotos y el empleo de tácticas adecuadas. Es oportuno enfatizar que, a diferencia de la Aviación de Bombardeo, cuya finalidad era doblegar la voluntad de lucha del enemigo por la destrucción o neutralización de su poder combativo, el objetivo de la caza era ganar y mantener un statu-quo de superioridad que sólo se obtenía cuando los mejores aviones eran operados por los pilotos más aptos y aguerridos.

Esta cualidad exigida a los pilotos de caza más que una habilidad física era una aptitud moral, una virtud que la sabiduría cultivada en las vigilias interminables de las alertas bautizó como garra. Garra, elocuente definición metafórica del espíritu cazador. Únicamente aquel piloto que enfrentaba en el aire un oponente igualmente equipado necesitaba garra para sobrevivir. Desde el comienzo, la garra modeló la personalidad de los pilotos de caza y los diferenció de los tripulantes de otras ramas de la aviación, del mismo modo que diferían los artilleros o los infantes de los jinetes de la caballería cargando a pecho descubierto con el sable desenfundado.

Esta característica, producto exclusivo de una necesidad operativa, limitó la incorporación a las unidades de caza a

los más hábiles y tenaces. Así, se generó una nueva estirpe de guerreros: los cazadores, aquellos que se destacaban en cada vuelo, en cada viraje, en cada maniobra acrobática. Aceptaban reglas no escritas, compartidas y respetadas por los bandos enfrentados. Por lo general, eran jóvenes, muy jóvenes; seguros de sí, casi arrogantes.

No había mejor profesional que ellos ni mejor escuadrilla que la propia. Las acciones del escuadrón constituían su mayor orgullo. El carácter firme y agresivo les permitía afrontar los duelos con arrojo y descargar con precisión la estocada final. Los mecánicos, los armeros, cual nobles escuderos, afilaban las armas, alistaban las cabalgaduras y sufrían en carne propia el dolor de los jinetes. Al avión, a los fierros, los pilotos los sentían como leales servidores; los estudiaban y le conocían hasta la más íntima entraña; conscientes de su trascendencia para la suerte de la guerra, podían entregar su vida para salvarlos. Cuando entraban en una espiral postrera y apuntaban hacia su tumba, en el mar o en la tierra, se despedían con el saludo militar, con la convicción de haber perdido con honor. Jamás se supo de alguien que rematara al piloto malherido y más de uno lo homenajeó acompañándolo en la caída.

Por esas virtudes, desde la Primera Guerra Mundial se habló de los cazadores como los caballeros del aire. Esta distinción, exaltada por la prensa, proyectó en el imaginario popular la figura de esos modernos paladines que los rescataba de la secularización y miserias materialistas del presente, ya que sublimaban en sus personas el espíritu de los nobles medievales y el acendrado sentido romántico del vuelo.

LA AVIACIÓN DE CAZA EN LA ARGENTINA

Entre 1912 y 1917, las políticas de defensa impulsadas por los gobiernos de Victorino de la Plaza y de su sucesor, Hipólito Yrigoyen, limitaron la evolución de la aviación militar. Las aeronaves, precarias y disímiles, apenas sirvieron para instruir a los aviadores, pilotos militares y conductores de aeroplanos. De las deficiencias del parque aéreo, dio cuenta el director de la Escuela, teniente coronel Alejandro P. Obligado. Al entrar en el quinto año de la creación de la institución, informó que la aviación militar argentina “no estaba preparada para la guerra ni para impartir instrucción”; que, “en lo inmediato, requería una inversión de \$300.000 para reconstruir los aparatos dañados y fabricar algunos modelos anticuados”; y que, “en el mediano plazo, para cuando finalizara la guerra, se solicitaba un presupuesto de \$1.000.000 para equipar lo que sería el embrión de una aviación de combate”.¹

Los reclamos de Obligado se tuvieron en cuenta. En 1917, gracias a la adquisición de un importante lote de motores, se duplicó el ritmo de vuelo anterior, aunque no mejoró la calidad del adiestramiento. Los aviones de la Escuela no eran acrobáticos. Las hazañas de los cazas en los frentes no pasaban de ser un motivo de especulación teórica. Un viraje escarpado, una “cabreada” brusca o un deslizamiento de ala eran las únicas maniobras que servían para afilar las garras de los cazadores de las pampas, que cada día recibían nuevas precisiones. Desde Francia, llegaron noticias importantes. El capitán Ángel M. Zuloaga, agregado militar a la Embajada Argentina en París, ocupó una platea preferencial y comprendió la verdadera dimensión de las acciones en el aire.

En los últimos meses de 1917, despachó un jugoso memorándum² relatando la visita a la Escuela de Tiro Aéreo de Cazaux y a la Alta Escuela (de caza) de Pau, ambas en el centro este de Francia. Entre otros conceptos, aún vigentes en el tercer milenio, expresaba que el combate aéreo era una necesidad operacional. Había que combatir en el aire, como se hacía en el mar o en la tierra, por la sencilla y suprema razón de que el comando necesitaba ver con sus propios ojos e impedir ser visto por los del enemigo. Aseguraba que el tiro aéreo había salido del campo del azar para entrar directamente en lo previsible y la balística había solucionado las cuestiones complejas que presentaba. “Hoy, pues, el tiro aéreo tiene tanta seguridad y eficacia como el del arma de infantería”.

El teniente primero Parodi, profesor de Teoría y Vuelos en Aeroplanos en el Curso de Piloto para Suboficiales, era uno de los oficiales que había demostrado más interés en desentrañar los secretos del combate aéreo y de la acrobacia. Con ese propósito, mantuvo una fluida correspondencia con su antiguo instructor, el capitán Aníbal Brihuega, que tras reemplazar a Zuloaga en Europa, accedió a su pedido y le hizo llegar cuanta publicación especializada pudo obtener. Con esa información en su poder, el 5 de septiembre de 1918, Antonio Parodi salió a probar un Deperdussin monocasco, motor Gnôme Lambda de 80 hp, convenientemente reforzado, y se convirtió en el primer aviador militar argentino que efectuó un rizo. La maniobra le reportó un arresto de quince días “por no cumplir la disposición que prohíbe hacer acrobacia (*looping*) (sic) con elementos de la Escuela y en el aeródromo de la misma”, según consta en su foja de calificaciones.

¹ Memoria Anual de la Escuela - 1916, pág. 106.

² Memoria Anual de la Escuela - 1918, pág. 276.

Al terminar la Gran Guerra, numerosas comisiones de los países beligerantes salieron a recorrer el mundo para ubicar el material bélico excedente y solucionar el abultado endeudamiento. Al tiempo que el capitán Brihuega y el ingeniero Taravella aprovechaban la coyuntura y adquirían a precio muy bajo las aeronaves que consideraron apropiadas para reiniciar el adiestramiento, en El Palomar se recibía la donación de varios aviones. En febrero de 1919, el gobierno de Francia obsequió a la Escuela tres modernos aviones de caza con su armamento y repuestos: dos pertenecían a la última versión del Nieuport C-28, con motores rotativos Gnôme de 165 hp; el tercero era un SPAD modelo VII, con motor Hispano Suiza de 180 hp. Estas máquinas, que volaban a 200 km/h, estaban artilladas con ametralladoras Vickers 7,65 milímetros sincronizadas para disparar a través de la hélice.

El 15 de febrero, Parodi realizó el vuelo de prueba del Nieuport, aún con la matrícula francesa 6339. Zanni, por su parte, voló a Mar del Plata en el 6338. En marzo, Parodi ensayó las ametralladoras del 6338 tirando sobre un blanco terrestre levantado en Campo de Mayo. Sobre la pintura roja de los Nieuport se les estampó, en las punteras de ala superior e inferior y en ambos lados del fuselaje, las escarapelas reglamentarias que los identificaban como aviones del Ejército. En el timón de dirección, la bandera argentina con sol. En orden correlativo, les asignaron las matrículas 1 y 2. Al SPAD VII, pintado de gris, no lo matricularon por ser el único en su clase.

Por su trascendencia para la aviación de caza, se destaca la visita que realizó el mayor retirado (Royal Air Force-RAF) Frank Pilkington Scott. El 2 de marzo de 1919, el británico presentó un Avro 504 K Gosport de adiestramiento. Para convencer sobre la sencillez de su manejo y la excelencia del método que se utilizaba para enseñar a pilotear, Scott solicitó un voluntario. Designaron al teniente Abel M. González López, inscripto en el Curso de Pilotos. Tras iniciar al novato con un vuelo de familiarización de quince minutos, Scott invitó a volar al teniente primero Parodi. Dada la experiencia del profesor de los suboficiales, Scott no se limitó a dar una simple vuelta de pista, sino que efectuó una serie de acrobacia. Al terminar, le pidió a su acompañante que repitiera las maniobras desde el puesto del alumno. Parodi, evidenciando que su autopreparación con el Deperdussin no había sido en vano, las realizó a la perfección. En los días subsiguientes, el piloto inglés despejó las dudas que aún tenía el argentino sobre las maniobras de alta *performance*. Para ello, se valió de las excepcionales características para el adiestramiento de los Avro 504 Gosport, que estaban equipados con un novedoso sistema de intercomunicación entre instructor y alumno.

El 13 de marzo de 1919, desembarcó en el puerto de Buenos Aires una nutrida delegación de la aeronáutica italiana. Llegó presidida por el barón Antonio de Marchi, cofundador de la aviación argentina, que luego de combatir por Italia regresaba a su segunda patria con el grado de capitán. Venía con más de veinte aeroplanos y un singular elenco de aviadores, entre ellos, el as de guerra teniente Silvio Scaroni y el notable teniente Antonio Locatelli. La misión italiana cumplió una intensa labor en la que no faltaron conferencias, demostraciones de tiro y bombardeo, y exhibiciones acrobáticas. Se despidieron donando a la Escuela dos aviones de caza SVA y los correspondientes repuestos. Uno de ellos era biplaza, tipo 10, con motor Isotta Fraschini de 260 hp; el otro, monoplaza, tipo 5, con motor SPAD de 220 hp. Junto con los aviones franceses, las máquinas italianas, aunque no contaban con armamento, también integrarían la dotación de la primera Escuadrilla de Caza argentina.

En la primavera de ese año de visitas, arribó a Buenos Aires la misión aérea de Francia. La delegación gala, encabezada por el coronel Maurice Precardin, presentó dos docenas de aeronaves entre las que sobre- salían cuatro cazas SPAD similares al obsequiado en marzo, pero más potentes. Las exhibiciones de los franceses incluyeron las esperadas maniobras de acrobacia. Como lo había hecho el tandilense Eduardo A. Olivero con los italianos, el riojano Vicente Almandos Almonacid integraba la comitiva francesa. Combatiendo por Italia y por Francia, respectivamente, ambos aviadores regresaban cubiertos de gloria en los cielos europeos. Las acciones aéreas de combate de estos aviadores honraron a la Nación Argentina por lo que, en el futuro, ambos recibirían grados de oficiales de la Fuerza Aérea Argentina (mayor y capitán).

Detrás de los franceses, en los últimos meses de 1919, arribó la misión inglesa, presidida por el teniente coronel Hogdson en representación de las fábricas Handley Page, Bristol, Vickers y Avro. Gracias a las bondades del método Gosport, esta delegación fue la que obtuvo mayores réditos comerciales. Al año siguiente, se comprarían los Avro 504 K como avión de adiestramiento básico y avanzado de la Escuela. Por este motivo, el capitán Charles E. Wilmont impartiría los cursos titulados Instrucción en Aparato de Caza y Mantenimiento del Adiestramiento de Profesores de Aviadores Militares. Recibieron esta capacitación los oficiales con mayores aptitudes para comandar escuadrillas o abocarse a la enseñanza: capitanes Alberto González Albarracín y Pedro Zanni, el teniente primero Antonio Parodi y el teniente Florencio Parravicini Diomira. Por recomendación del instructor británico, Parodi fue designado profesor de los instructores.

Fundamentada en principios introducidos y desarrollados por instructores experimentados, la escuela Gosport buscaba conseguir que los pilotos, en los frentes de batalla, manejaran los aviones instintivamente y se concentraran en la tarea operativa. Era, además, una técnica progresiva para enseñar acrobacia. Mediante un programa gradual, se empezaba con espirales en descenso y pérdidas de sustentación. Los próximos ejercicios incorporaban tirabuzones y caídas de ala. Se insistía en la necesidad de dominar las viradas rápidas y ascendentes; los planeos; y, fundamentalmente, los deslizamientos hasta alcanzar el nivel de entrada al aterrizaje, casi a ras del suelo.

En coincidencia con las visitas extranjeras, a fines de 1919 el teniente de fragata Marcos Zar³ entregó al director de la Escuela un informe con el programa de aprendizaje utilizado por los pilotos de caza italianos en la base de Gorizia, a treinta kilómetros de Udine. Los aspirantes al *brevet de caccia* debían estudiar: Fotografía; Topografía; Navegación; Instrumentos de a bordo; Organización de la Aviación de Caza; Formaciones de guerra para patrullas; Servicios de escolta; Táctica de combate aéreo; Vuelos de caza nocturnos; Armas defensivas y ofensivas; y Tiro contra blancos aéreos y terrestres. Entre las prescripciones prácticas, se establecía un exigente patrón de acrobacia. En las reflexiones finales, el teniente de fragata Marcos Zar vertía algunos conceptos doctrinarios que fueron tenidos en cuenta en la futura organización del Grupo N°1 de Aviación. “Las necesidades de la guerra –decía– hicieron que la aviación de combate se especializara en escuadrillas de Observación, Caza y Bombardeo”.

Como se puede apreciar, la contribución de las delegaciones extranjeras de 1919, más que material, fue empírica. Las experiencias y enseñanzas de los veteranos de guerra en los aires europeos ratificaron algunos puntos de vista y aportaron nuevos conceptos. En particular, los aviadores militares argentinos tomaron conciencia del significado del arma aérea, del valor del factor humano y del avance tecnológico. Asimismo, se pusieron al día en lo que respecta a las doctrinas de procedimiento y empleo de la aviación militar. La Dirección General de Ingenieros, en el N°430 del Boletín de Informaciones del Servicio Aeronáutico del Ejército, en marzo de 1921, publicó un estudio sobre los principios de conducción de la aviación de combate. Entre otros aspectos, explicaba la necesidad de la “superioridad aérea” con estos términos:

Es esencial asegurar a nuestra aeronáutica su libertad de acción sobre el campo de batalla e impedir o molestar la acción de la aeronáutica enemiga. Conseguir ese doble resultado es poseer la superioridad aérea. El empleo de una aviación de combate más poderosa que la del enemigo, en un punto y en un momento dado, es el elemento esencial para obtener esta superioridad.

El primer paso para concretar los recientes conocimientos teóricos se dio el 23 de febrero de 1920 cuando, por decreto del Poder Ejecutivo,⁴ se aprobó una nueva orgánica militar y se creó el Servicio Aeronáutico del Ejército dependiente de la Dirección General de Ingenieros. El 16 de marzo, por otro decreto, fueron nombrados el coronel Enrique Mosconi como inspector del Servicio Aeronáutico y el mayor Jorge B. Crespo, director de la Escuela.

A partir de que se aplicó la nueva estructura, las exigencias relacionadas con la duración y las modalidades de la instrucción aérea se hicieron más exigentes. El patrón de vuelo en formación se incrementó de ocho a veinte horas y se le dio un ímpetu renovado a la acrobacia aérea con los aviones Caudron ya disponibles. El 21 de octubre de 1920,⁵ fecha en la que entraron en servicio los primeros Avro 504K, Parodi, nombrado jefe general de pilotos y profesor de Pilotaje de la Escuela Militar de Aviación, impartió el primer curso de instructores de la Escuela Gosport. Alumnos: tenientes Florencio Parravicini Diomira y Victoriano D. Martínez de Alegría, y los sargentos primeros Luis Barrufaldi, Juan Coggi, Dante Ferrari y Próspero Sianja.

Asimismo, en 1921, se modificaron los programas de los cursos de vuelo. A partir de entonces, tendrían dos años de duración. El primero –Teoría y Práctica de Pilotaje–, destinado a oficiales y suboficiales, se dedicaba a la práctica elemental e incluía acrobacia y pilotaje de guerra (tiro y bombardeo, y formaciones de hasta cinco aviones). Al finalizar, se otorgaba el *brevet* de Piloto Militar. El segundo año –Teoría y Práctica de Aplicación–, reservado exclusivamente para oficiales con el título de Piloto Militar, duraba diez meses, de los cuales tres correspondían a servicios en campaña. El programa de Táctica Aérea del segundo ciclo abarcaba una amplia gama de materias teóricas y prácticas: desde principios organizativos y conceptos elementales hasta combates entre varios aviones de igual y de distinta *performance*.⁶

³ Memoria Anual de la Escuela - 1919, pág. 307 y suc.

⁴ BM N° 5.560.

⁵ Orden del Día N° 235, de la Escuela Militar de Aviación.

⁶ Memoria Anual de la Escuela - 1921, pág. 68.

La restante reorganización de la aviación militar sólo se hizo efectiva el 23 de enero de 1922. Ese día, el presidente Hipólito Yrigoyen firmó el decreto refrendado por el ministro de Guerra, Dr. J. Moreno,⁷ que disolvía la Escuela y creaba en su lugar el Grupo N°1 de Aviación. La medida, en realidad, atendía la antigua aspiración de los aviadores de transformarse en una unidad de combate compuesta por las escuadrillas de Caza, Observación y Bombardeo; más dos secciones aéreas: una de reconocimiento fotográfico y otra de entrenamiento. Con esta última, se esperaba efectuar el adiestramiento de pilotaje elemental.

LA PRIMERA ESCUADRILLA DE CAZA

Funcionó en la estructura del Grupo N°1 de Aviación, a partir de enero de 1922. Comandada por el capitán Antonio Parodi e integrada por el teniente primero Florencio Parravicini Diomira; los tenientes Aníbal M. Barros, Jorge E. Souville y Héctor M. Perugorría; el subteniente Pedro Castex Lainfor; y los pilotos militares, sargentos primeros Dante Ferrari y Juan A. Carrizo. Equipamiento: tres Avro 504K para adiestramiento; más ocho SVA 5 monoplazas y un SVA 10 biplaza, italianos de combate; y un Nieuport C-28 y un SPAD donados por el gobierno francés en febrero de 1919. Lamentablemente, de acuerdo con el testimonio del ingeniero Desiderio Biró, jefe técnico accidental de El Palomar, durante el primer año de vida de la unidad de caza, el promedio diario de aviones en servicio no superó el 35% o 40%. Por esa causa, pese al detallado plan de instrucción elaborado en 1921 y a las teorías desarrolladas con profundidad en los boletines de información, escasamente se pudieron cumplir temas operativos.

Sólo han quedado registrados dos hechos con tales características: el desfile del 9 de Julio, en el que veintiún aviones del Grupo N°1 de Aviación se encolumnaron detrás de dos patrullas de la Escuadrilla de Caza (de cuatro SVA 5, cada una), guiadas por el capitán Parodi; y la demostración de acrobacia en columna extendida, realizada por la escuadrilla completa el 29 de octubre, durante los actos de jura de la primera bandera de guerra del Grupo de Aviación, en El Palomar.⁸ En la Memoria Anual de ese año, el jefe de la escuadrilla enfatizaba que los SVA 5 donados por Italia, si bien los habían usado como avión de combate, en ese momento, sólo servían para observaciones de gran radio de acción, demostrado en los vuelos de aplicación de fin de año. Para esta tarea, la unidad fue dividida en dos.

La primera escuadrilla de caza voló al sur, con cinco biplanos SVA (desde el 3 de diciembre de 1922 hasta el 16 de enero de 1923). Comandante de escuadrilla: capitán Antonio Parodi. Numerales: tenientes Jorge E. Souville, Alfredo M. Paladino, Pedro Castex Lainfor y sargento primero Juan A. Carrizo. Itinerario: Carmen de Patagones - Río Gallegos - El Palomar, con escalas intermedias. Recorrido 4.285 kilómetros. En 30h 45min. La segunda escuadrilla de caza se desplazó hacia el oeste, con cinco biplanos SVA 5 (desde el 23 de noviembre hasta el 16 de diciembre de 1922). Comandante de escuadrilla: teniente primero Florencio Parravicini Diomira. Numerales: tenientes Darío G. Becerra Moyano (de la Plana Mayor), Aníbal M. Barros y Bartolomé de la Colina (de la Sección Fotografía) y el sargento primero Dante Ferrari. Itinerario: El Palomar - Mendoza - San Juan - El Palomar. Recorrido: 2.568 kilómetros. En 18h 57min.

En el año siguiente, 1923, cambió la conducción del país. Asumió como presidente Marcelo T. de Alvear y en el Ministerio de Guerra, el general Agustín P. Justo. El nuevo gobierno modificó la orientación de la política de defensa, que se tradujo en la Ley de Armamentos 11.266, por la que se asignaron las partidas presupuestarias para reequipar las FF.AA. El 6 de noviembre, se designó una Comisión Técnica Permanente en el país y, dependiente de ella, una Comisión de Adquisiciones en el Extranjero con sede en Bruselas. Como vocal técnico se nombró al mayor Francisco de Arteaga y como vocal probador de aviones, al ex comandante de la Escuadrilla de Caza, capitán Antonio Parodi.

Entretanto, el mayor Aníbal Brihuega se había hecho cargo de la jefatura del Grupo N°1 de Aviación, el 5 de enero de 1923, y el capitán Parodi continuó al frente de la Escuadrilla de Caza hasta su partida a Europa. Las estadísticas de vuelo de ese año fueron realmente desalentadoras. El jefe del Grupo, tratando de llamar la atención de los superiores sobre el estado del material aéreo, escribió en la Memoria que no concebía que, a conciencia, se le pidiese que hiciera trabajos de la especialidad y menos aún que se considerara ese material en condiciones de ser movilizado. Destacaba que, al finalizar los *raids* de 1922, los SVA de caza habían entrado en reparación y muchos dejaron de ser utilizados por el mal estado en que volvieron. El comentario de Brihuega concluye requiriendo el reemplazo de la mayoría del material.⁹

⁷ Decreto S/N° del 23 de enero de 1922 - 2ª P. BM N°1.602.

⁸ *La Prensa*, 30 de octubre de 1922.

⁹ Memoria Anual Grupo N°1 de Aviación - 1923, pág 9.

En 1923, la Escuadrilla de Caza sólo voló doscientas ochenta y una horas; y debido a la deficiencia de los SVA 5 el adiestramiento de la especialidad se concretó con los Avro 504. Operativamente pudieron avanzar con una prueba de ametralladora Vickers tirando a través de la hélice. El único percance del año lo padeció el teniente primero Parravicini, que capotó con un Avro 504 y sufrió una leve contusión en la cara.

Al iniciar la instrucción anual del ejercicio 1924, la Escuadrilla de Caza enfrentó una verdadera crisis en lo que respecta al material. Sólo disponía de un SVA 5 y del antiguo y traqueteado Nieuport 28, razón por la cual, el adiestramiento con aviones de guerra debió cumplirse con los Bristol Fighter F 2B de Observación.¹⁰ En los últimos meses del año, se recibirían cinco Nieuport 29 Delage adquiridos en Francia. El 23 de junio de 1924, el Grupo N°1 de Aviación, por mandato de las circunstancias, volvió a su función original de escuela. El jefe de Grupo era el mayor Brihuega; jefe de Estudios, el capitán Pissano; y jefe de Pilotaje y Sección Entrenamiento, el teniente primero José J. Madariaga. Ejercían la ardua función de instructores el teniente aviador militar Pedro Castex Lainfor; el sargento ayudante piloto militar Juan A. Carrizo y los sargentos pilotos militares Ramón E. Gómez y José H. Rodríguez.

Entre los alumnos del pelotón de Castex Lainfor, figuraban el teniente primero Pedro M. Avilés, el teniente Claudio H. Rosales y los subtenientes Claudio A. Mejía e Isidoro Grün. Tras volar el “solo” el 2 de septiembre, completaron el patrón exigido y se graduaron como pilotos militares, con treinta horas de vuelo.¹¹ A principios de 1925, se regularizó la situación de hecho de 1924 y cambió la organización de la aviación militar. A instancias del ministro Justo, el presidente Alvear recreó la Escuela Militar de Aviación e inauguró el Grupo N°1 de Observación.¹² La Escuela tomó a su cargo el adiestramiento de los pilotos militares y el curso básico de los aviadores. El Grupo, compuesto por tres escuadrillas operativas –Caza, Exploración y Artillería–, asumió la responsabilidad de unidad táctica del Ejército y recibió la misión de impartir el curso avanzado a los aviadores militares en aeronaves de guerra. Al mismo tiempo, era el centro de capacitación de los observadores y de los demás tripulantes especializados.

La falta de material aéreo adecuado fue tan grave que, en 1925, la Escuadrilla de Caza no se adiestró. En febrero de 1926, con apenas un año de vida, se sacaron de servicio los Nieuport 29 Delage. De acuerdo con lo manifestado por el mayor González Albarracín en la Memoria de 1925, los Delage eran sumamente pesados de nariz en acrobacia y en maniobras de combate, y entraban fácilmente en tirabuzón chato. Únicamente se logró intensificar el patrón de acrobacia con un Fokker de caza, motor Hispano Suiza de 300 hp que había sido transferido por la Aviación Naval. Los demás vuelos de la escuadrilla se debieron realizar con un Breguet y un Bristol facilitados por las unidades de bombardeo y exploración.

En 1925, el subteniente Mejía fue destinado a la Sección Entrenamiento del Grupo N°1 de Observación.¹³ Realizó el segundo curso junto con sus compañeros de promoción: Isidoro Grün, Víctor V. Vergani, Eugenio Cormack Linch, Enrique R. Guntsche, Argentino S. Auchter, Tomás A. Duco, Guillermo von Büren, Héctor A. Bastián, Federico C. Carbia, Héctor F. Grisolia y Miguel I. Cardalda. El 31 de diciembre de 1925, estos oficiales recibieron el *brevet* de aviador militar,¹⁴ excepto Grün, Duco, Auchter (debió abandonar por un accidente) y el subteniente Cardalda que lo haría en 1927.

El 22 de febrero de 1926, se aprobó la Organización de Paz del Ejército,¹⁵ que conservaba la del año anterior. A mediados de este año, se tuvieron noticias de algunas compras realizadas en Europa con las partidas asignadas por la Ley Secreta 11.266. En particular, la de siete Dewoitine y la obtención de la licencia de fabricación de las células y de los motores de dichos cazas en una moderna planta que se levantaba a pasos acelerados, en la ciudad de Córdoba. Entre los cazadores renació la sensación de que pronto dispondrían de un número importante de máquinas de su especialidad.

Procedente de la Escuadrilla de Artillería, el 1 de septiembre de 1926, el teniente Claudio A. Mejía asumió el comando de la Escuadrilla de Caza. En dicha unidad, prestaban servicio los aviadores militares teniente Martín R. Cairó y subteniente Armando A. Barredo; y los pilotos militares sargento ayudante D.

¹⁰ Memoria Anual Grupo N°1 de Aviación - 1924, pág 3.

¹¹ Decreto S/N° del 16 de enero de 1925 - 1ª P. BM N°6.963.

¹² Decreto S/N° del 10 de enero de 1925 - Anexo al BM N°6.989, 1ª P.

¹³ Resolución S/N° del 19 de enero de 1925 - 1ª P. BM N°6.964. En el boletín de referencia todavía figura como Grupo N°1 de Aviación.

¹⁴ Decreto S/N° del 31 de diciembre de 1925 - 1ª P. BM N°7.253.

¹⁵ Decreto S/N° del 22 de febrero de 1926 - Anexo al BM N°7.286, 1ª P.

Ferrari; sargentos primeros H. Díaz y Almeida; sargento Fernández Arcay y cabo De Blasis. Con esta organización, pero en función de pilotos y observadores de las unidades de Artillería y Exploración, los cazadores intervinieron en las grandes maniobras de Caballería en Chaco y en Entre Ríos llevadas a cabo a fin de año. El teniente Mejía condujo la 7ª Escuadrilla en Concordia. En Chajarí, trasladando al coronel Luis A. Cassinelli, integró la histórica escuadrilla comandada por el propio ministro de Guerra, general Agustín P. Justo, durante el vuelo a la zona de maniobras.