

EL VUELO DEL CÓNDOR

FUERZA AÉREA ARGENTINA

1912-2012 CIEN AÑOS PROTEGIENDO NUESTRO CIELO





“EL VUELO DEL CÓNDOR”

“Nací en Mendoza. Desde la cuna aprendí a levantar la vista y mirar los cerros. En esas circunstancias, alguna vez vi volar un ave sobre las cumbres nevadas. Era un cóndor que volaba sereno, horas y horas. No siempre. El avistaje dependía de las condiciones meteorológicas. Al respecto, nunca saqué una conclusión válida. Pasaron los años y, ya adulto, volví a pensar en el ave y me dije que, de haber sido de rapiña, hubiera volado sobre la llanura buscando su presa. Allí podría ver y cazar cabritos, liebres y conejos. Pero ésta no. En lugar de volar al acecho buscando comida, la había visto circular en lo alto de los picos nevados, seguramente porque vigilaba y cuidaba su nido y sus pichones. Mientras los polluelos, ajenos a los peligros, se recreaban en los nidos, el cóndor planeaba vigilante, listo a lanzarse en picada contra cualquier alimaña que amenazase su hogar. Esa es la misión de la Fuerza Aérea, me dije. No por otra causa, el edificio que aloja los comandos superiores de la institución fue bautizado CÓNDOR”.

Con esta simple y, a la vez, significativa metáfora el Brigadier Mayor (R) Ricardo Pedro Olmedo definía su concepción del deber de la institución a la que miles de hombres y mujeres le han consagrado la vida.

Empollado y gestado por la voluntad de un pueblo, el Cóndor de la Fuerza Aérea Argentina nació como una idea, sueño o misión que encontró su primer viso de realidad en la Escuela de Aviación Militar, en 1912. En el seno del Ejército Argentino encontró el nido ideal para crecer, fortalecerse y volar definitivamente como una fuerza armada autónoma en 1945, cuando se constituyó la Secretaría de Aeronáutica.

Un siglo ha transcurrido desde aquel 10 de agosto de 1912 en que salió del cascarón el ave símbolo de la Fuerza Aérea Argentina. Por ese motivo, nada mejor que titular EL VUELO DEL CÓNDOR a este Libro de Oro que compendia la historia de los cien primeros años de su existencia. Como bien se grafica en la solapa, la trayectoria ha sido siempre ascendente y su fin, obviamente, solo se encuentra en las estrellas.

Escuadrilla de caza D 21 sobrevuela la BAM El Palomar, 1935.

Descripción heráldica del Escudo del Centenario de la Aviación Militar Argentina

Basado en el primer brevet de Aviador Militar que, en 1913, propuso Jorge Lubary, miembro del Aero Club Argentino, con un esquema de alas, hélice y volante; los elementos que simbolizaban a la Aviación.

Su diseño consiste en un círculo blanco (o plata), con bordadura de tres cintas coloreadas con las tonalidades cromáticas de la Bandera Nacional: dos celestes y una blanca central.

Cuartelado en aspas por las trayectorias de cuatro aeronaves en planta, cuyas prestaciones representan las operaciones más significativas de la Fuerza Aérea actual: Caza Interceptora, Transporte Aéreo, Instrucción y Helicópteros. Como una alegoría, la estela de los aviones dejan a su paso los colores patrios. El campo superior, Norte que guía a la Fuerza Aérea, está ocupado por la silueta de las islas Malvinas y su presencia resume la actuación en el Conflicto, la entrega de la Institución y de su personal en defensa de la Patria. En síntesis, nuestro Bautismo de Fuego. Los campos intermedios significan los comienzos, el presente y el futuro.

En el izquierdo, la figura del Ingeniero Alejandro Jorge Newbery, Precursor y Benemérito de la Aeronáutica Argentina y uno de los fundadores de la Aviación Militar.

En el derecho, el radar y el avión interceptor simbolizan la responsabilidad de la Fuerza Aérea de defender la soberanía en el aeroespacio.

En el campo inferior, el emblema de las Naciones Unidas representa el apoyo a la comunidad nacional e internacional, dentro del cual se incluyen las operaciones en la Antártida.

La figura central es el logotipo de los Cien Años de la Aviación Militar Argentina.

En la bordura del jefe se presenta la frase:

"1912 CENTENARIO DE LA AVIACIÓN MILITAR ARGENTINA 2012".

En la punta: **"FUERZA AÉREA ARGENTINA".**

En la parte inferior del escudo, se inscribe el lema del Centenario: **"-NUESTRA HISTORIA-, UN COMPROMISO PERMANENTE CON LA PATRIA".**

Caza Mirage M III C cruzando el Monte Fitz Roy.



13/49-Los Comienzos 1912 - 1945

- 15- Introducción
- 19- Creación de la Escuela de Aviación Militar
- 27- El Poder Aéreo y el Servicio Aeronáutico del Ejército
- 35- Dirección General de Aeronáutica
- 41- Arma de Aviación
- 45- Rumbo a la independencia institucional
- 49- "La juventud es un estado del alma" carta del Brigadier General Ángel María Zuloaga



51/127-Consolidación y Desarrollo 1945 - 2012

- 53- Conducción Superior
- 54- Evolución Orgánica, 57- Época actual
- 59- Personal
- 59- Escuela de Aviación Militar, 63- Escuela de Suboficiales, 64- Escuela Superior de Guerra Aérea, 64- Instituto Universitario Aeronáutico, 65- Instituto de Formación Ezeiza, 65- Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial, 66- Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación, 66- Liceo Aeronáutico Militar, 67- Centro de Instrucción de Idiomas, 68- Salud, 70- Escuelas Técnicas Aeronáuticas, 71- Soldado Aeronáutico, 72- Política de Género, 73- Incorporación de la Mujer en las filas de la Fuerza, 74- Capellanía Mayor, 75- Inteligencia
- 76- Comando de Adiestramiento y Alistamiento
- 76- Estructura Operacional, 81- I Brigada Aérea - El Palomar, 83- II Brigada Aérea - Paraná, 85- III Brigada Aérea - Reconquista, 87- IV Brigada Aérea - Mendoza, 90- V Brigada Aérea - Villa Reynolds, 92- VI Brigada Aérea - Tandil, 94- VII Brigada Aérea - Mariano Moreno, 96- IX Brigada Aérea - Comodoro Rivadavia, 98- Base Aérea Militar Morón, 100- Base Aérea Militar Mar del Plata, 101- Base Aérea Militar Río Gallegos, 102- Grupo de Operaciones Especiales, 102- Escuadrón de Apoyo Operativo Chemical, 103- Grupo de Guerra Electrónica, 104- Radarización, 108- Centro de Operaciones Aeroespaciales, 109- Ejercicios, 112- Aportes a la Paz Mundial
- 114- Logística y Mantenimiento
- 114- Área de Material Quilmes, 115- Área Logística Palomar, 116- Área de Material Río IV
- 118- Investigación y Desarrollo
- 118- Investigación y Desarrollo en la FAA, 120- Situación actual, 122- Centro de Ensayos en Vuelo, 124- Comunicaciones e Informática
- 127- Hasta el hoy...



129/196-Malvinas 1982

- 131- Los diez años previos al conflicto
- 134- Camino al 2 de Abril
- 134- Operación Rosario
- 139- Mantenimiento de la Soberanía
- 145- Bloqueo británico
- 147- Orden de Batalla de la Fuerza Aérea Argentina
- 148- Desafío de la Aviación Argentina, 151- Transporte Aéreo, 152- Exploración y Reconocimiento, 153- Fuerza Aérea Sur, 154- Componente Aéreo Malvinas
- 157- Bautismo de Fuego
- 158- Acciones aéreas argentinas, 159- Primeras pérdidas, 160- En las islas, 161- Artillería Antiaérea
- 162- Días de receso
- 165- Reinicio de las operaciones
- 166- Batalla de San Carlos
- 171- Resultado de las acciones de la Aviación Argentina
- 176- Día de la Patria
- 176- Aviación de bombardeo
- 178- Defensa de la Base Aérea Militar Cándor
- 179- Ataque al portaaviones "Invencible"
- 182- Operaciones Aéreas Especiales
- 184- El C-130 Bombardeiro, 185- El buque más grande inutilizado
- 187- Martes negro
- 190- Últimas misiones
- 194- Homenaje a los Caídos
- 196- Epílogo



199/238-Contribución al Progreso Nacional 1912-2012

- 200- Aprovechamiento integral del espacio aéreo nacional
- 202- Servicio Meteorológico Nacional, 202- Infraestructura Aeronáutica, 204- Tránsito Aéreo y Comunicaciones, 206- Fomento del vuelo, 206- Policía Aeronáutica Nacional, 206- Instrucción y Habilitación, 207- Instituto Nacional de Aviación Civil, 208- Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial, 208- Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, 208- Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC), 209- Aerodeportes, 209- Conclusiones
- 210- Desarrollo de la Aviación Civil Comercial
- 214- FADeA, Fábrica Argentina de Aviones "Brigadier Mayor San Martín"
- 220- LADE, Líneas Aéreas del Estado
- 224- ALUAR, Aluminio Argentino
- 226- Actividad Aeroespacial
- 230- Actividad Antártica
- 233- Base Aérea Antártica Marambio en 2012
- 235- Conciencia Aeronáutica
- 238- Rumbo al futuro
- 244- Bibliografía esencial
- 247- Agradecimientos
- 248- Canto a la Fuerza Aérea

Prólogo

por el Doctor Juan José Cresto
Presidente de la Academia Argentina de la Historia

Volar, atravesar el espacio aéreo mediante el uso de aparatos más pesados que el aire: he ahí el sueño de los pueblos a lo largo de la historia. Mitificado a veces con la leyenda, pero siempre limitado por la cercana y asible realidad. Sin embargo, lo imposible se logró como lo pretendía Ícaro, y dio lugar a otros proyectos más lejanos y complejos, cual eterno destino humano de perseguir metas que alguna vez alcanzará. El límite no existe. Si bien el intelecto avizora un futuro razonablemente cercano, no llega ni siquiera a imaginar el porvenir que le depara la acumulación del saber. Ícaro no ha muerto, con él seguimos aspirando a lograr el atrevido proyecto de los helenos. Sea lo expresado, aplicable a nuestra aeronáutica.

La Argentina, desde sus inicios como nación recogió el desafío y derramó sus conocimientos y experiencias en numerosas empresas materiales y espirituales, de esfuerzos personales, de ayuda mutua y de hazañas. Sus hombres se extendieron por todo el territorio, incluso hasta la Antártida, esa porción de Patria recibida en legado. Sirva como referencia remota al tema de esta obra, el viaje del barco San Juan Nepomuceno que, el 22 de febrero de 1820, regresó a Buenos Aires con un cargamento de cueros de focas. Venía del continente blanco, ligado ya a nuestro país como un destino rutinario de los navegantes.

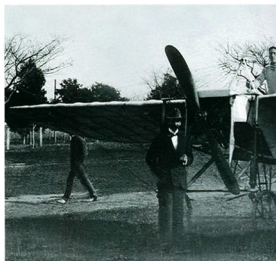
En tiempos más recientes, en octubre de 1941, se creó la Dirección General de Fabricaciones Militares que impulsó una actividad esencial para la defensa y el desarrollo industrial. Al tiempo que en el discurso presidencial de ese año el doctor Ramón Castillo enfatizaba el grado de preparación de la actividad aérea.

En el mensaje al Congreso al asumir el gobierno, en junio de 1946, el Presidente Perón destacó que la aviación tenía un *papel preponderante en la defensa nacional* y reclamó la sanción de la ley orgánica para conducir sus destinos. Además, dejó sentada su voluntad de lograr una producción autóctona. Ya se había expresado en ese sentido al crear la Secretaría de Aeronáutica el 4 de enero de 1945, que dotaba: "... al Poder Ejecutivo de un organismo ágil y eficiente para gobernar y orientar la actividad aeronáutica en sus aspectos más diversos". Lo ratificó en 1947: "... en el orden internacional nuestra aeronáutica comercial luce con orgullo los colores de nuestra bandera por tres continentes, y transporta un simbólico mensaje de paz del pueblo argentino para los países que se sienten inclinados a unirse al nuestro bajo los principios de la justicia, la igualdad y reciprocidad..."

Años después, el doctor Frondizi aludió a la Aeronáutica Militar y a sus progresos, recalcando la necesidad de intercambio de personal con naciones sin prejuicios ideológicos. Señaló además que se habían adquirido veintiocho aviones Sabre F-86F cazabombarderos y cincuenta y dos North American T-28A entrenamiento.



Público observando el inflado del globo "Pampero" en Palermo, 1908.





Teniente Antonio Parodi con un monoplano Bleriot XI de 80 hp de entrenamiento avanzado, regresó a El Palomar desde Zárate, 3 de julio de 1915.



Durante la corta gestión del presidente Héctor J. Cámpora en 1973, hubo una leve merma en los efectivos incorporados en las Fuerzas Armadas, que se recuperaron en el año siguiente al asumir el Teniente General Juan D. Perón. En el mensaje leído al Congreso en 1975 por la Primera Mandataria, María Estela Martínez de Perón, se hizo público el incremento de la dotación del material aéreo “tales como el Lockheed C-130 (Hércules), Fokker F-28, Douglas A-4C, helicópteros, etc.”, aviones de primera línea que tendrían gran repercusión en los años venideros.

Un tema neurálgico para el país fue siempre el archipiélago Malvinas. Invadido por Inglaterra, desde el 2 de enero de 1833, pese a pertenecer a la Confederación Argentina como heredera de España, y por haber ejercido el dominio y administración de manera pacífica, sin oposición ni objeción. Ese retorno de Gran Bretaña fue un acto arbitrario, reclamado de inmediato por la Provincia de Buenos Aires, a cargo de las Relaciones Exteriores. Sea lo expresado como justificación de lo acontecido en abril y mayo de 1982, cuando la Aviación Militar desempeñó un rol protagónico.

En efecto, el 2 de abril de 1982, la República Argentina ocupó el islario y enfrentó la reacción militar británica. En consecuencia, se produjeron encuentros bélicos en los que la Fuerza Aérea recibió su bautismo de fuego. Con modestia y grandeza, pese al desnivel tecnológico con el poder del enemigo, pilotos, tripulantes y sus auxiliares de tierra, sencilla y simplemente, se cubrieron con gloria e inscribieron sus nombres para la posteridad. La historia hace justicia póstuma, grabando el recuerdo y el homenaje en los corazones anónimos del pueblo.

El Presidente Raúl Alfonsín, en su alocución de 1984, diagnosticó la situación castrense: “... encontramos unas Fuerzas Armadas (...) con superposiciones de actividades afines que disminuyen su capacidad para el combate y aumentan los gastos”. Dispuso, por lo tanto, una notable reducción presupuestaria en las partidas destinadas a Defensa. A partir de ese momento se sucedieron los gobiernos constitucionales, un tiempo imperceptible en el devenir histórico, pero portador de cambios en la larga perspectiva de las instituciones militares.

Los años transformaron al país, que aún constituye un sueño de futuridad porque puede ofrecer mucho más a una civilización que se universaliza en forma acelerada. Somos lo que fuimos, pero esperamos ser aún mayor que lo que somos. La ciencia, la tecnología y el conocimiento son frutos de la comprensión, de la indagación intelectual del hombre. La República Argentina sigue siendo una nación en estado formativo, con antecedentes y capacidades que permiten vislumbrar un futuro promisorio: tal es cómo imaginamos a la Fuerza Aérea de 2012, integrada indisolublemente con el país.