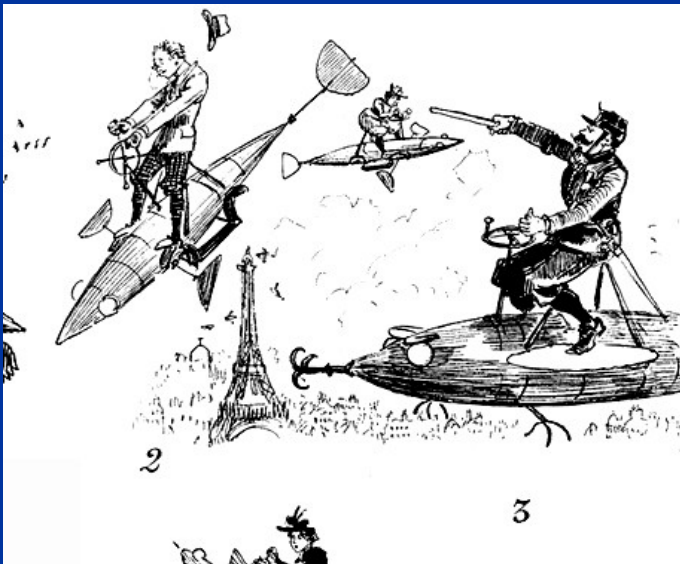


Los comienzos de la aviación policial



Los comienzos de la aviación policial

Antecedentes

Las primeras ilustraciones referidas al uso policial de medios aéreos se remontarían a 1882. En el Museo Francés del Aire y del Espacio ubicado en el aeródromo de Le Bourget hemos hallado dos ilustraciones alusivas al tema realizadas por el caricaturista francés Albert Robida (1848-1926) y publicadas en *Le vigtième siècle* donde podemos apreciar con servidores públicos montados en curiosos vehículos aéreos.



Albert Robida (1848-1926)

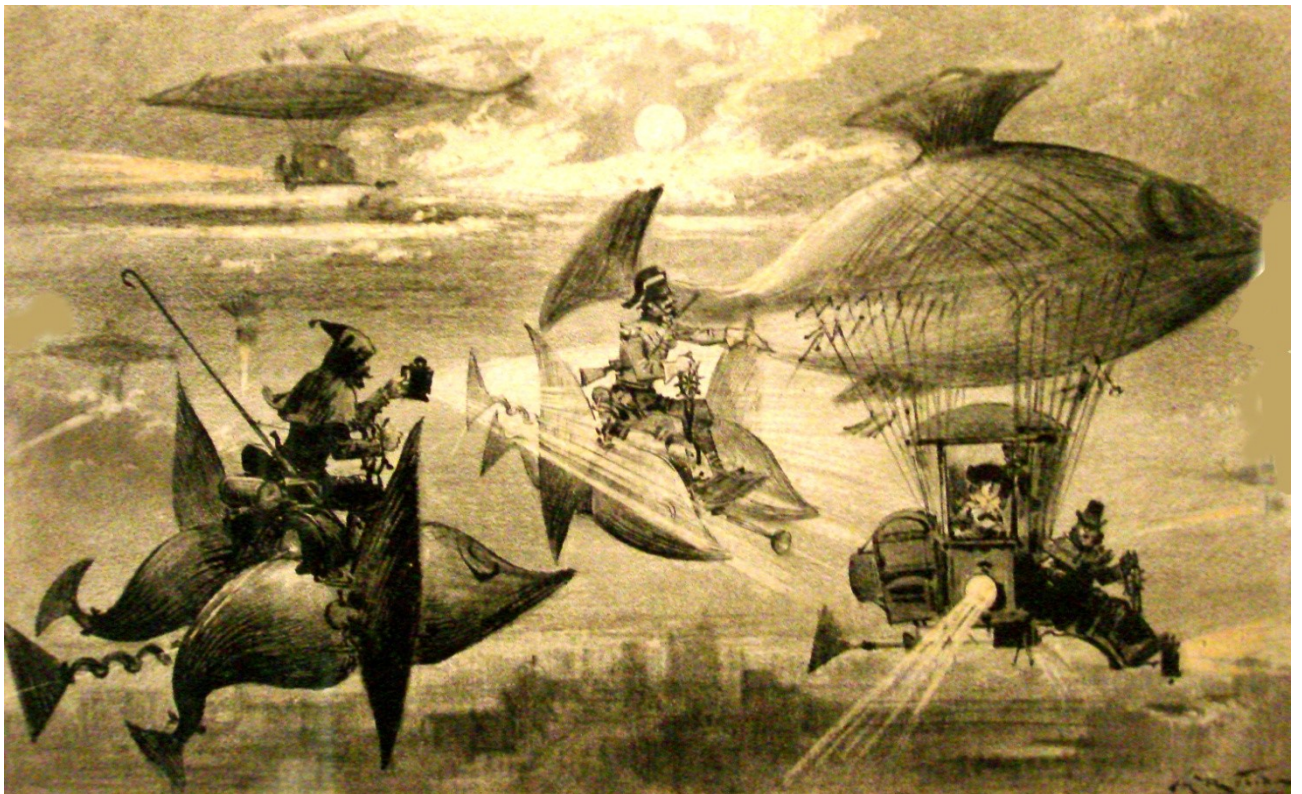


Detalle de la ilustración de La Sortie de l'opéra en l'an 2000





La Sortie de l'opéra en l'an 2000. Albert Robida (1882). En el centro se aprecian dos policías montados en dirigibles

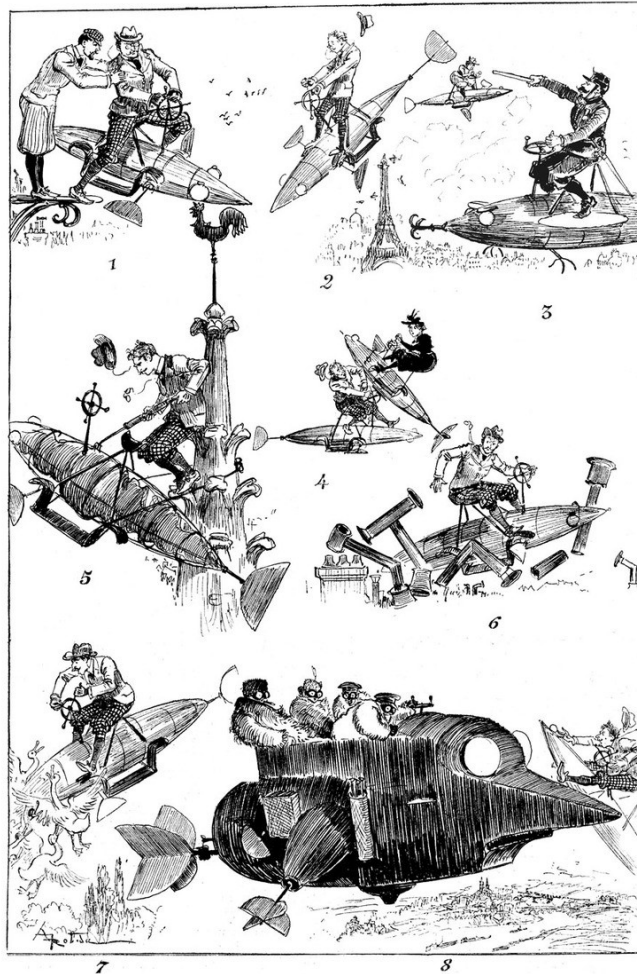


Aérocabs en vol. Albert Robida, 1883. Museo del Aire y del Espacio en Le Bourget



PREMIÈRE LEÇON D'AÉROCLETTE.

Texte et dessins par A. ROBIDA.



1. Le professeur de l'Aérodrome au départ : « Toujours tout droit devant vous et ne cassez pas votre frein ! » — 2. « Attention aux descentes trop rapides ! » — 3. Emballement. Procès-verbal pour trop de vitesse. — 4. « Prenez donc votre droite ! » — 5. Réparations en route. Apprenez à vous consoler même d'un pariement pour station provisoire. — 6. Attention à ne pas enjamber les cheminées en passant. — 7. Du sang-froid aux rencontres de bestiaux. — 8. Et surtout ne vous jetez pas dans les acrotes !

Caricatura de Albert Robida

Detalle de la ilustración





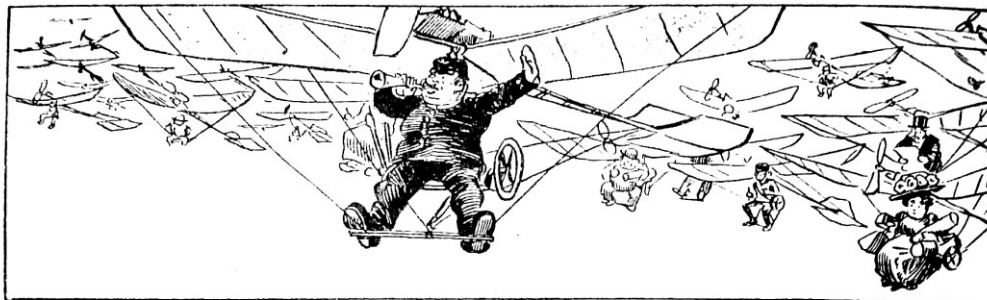
Paris la nuit (Paris de noche). Albert Robida. 1883. Nótese la estación de policía con observadores del tráfico aéreo. Museo del Aire y del Espacio en Le Bourget

Antecedentes en Argentina

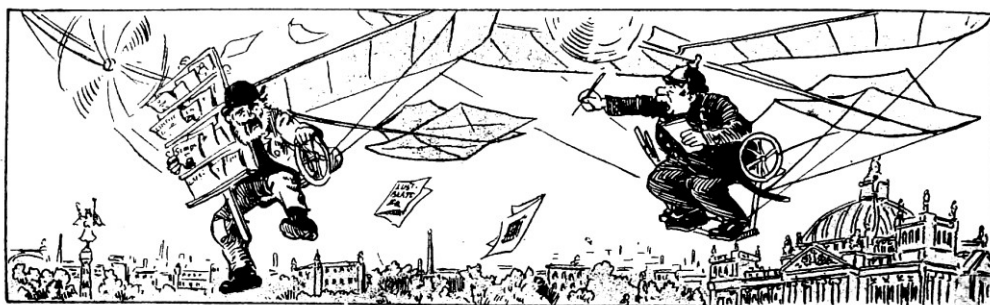
En nuestro país las primeras ilustraciones halladas fueron publicadas por la revista *Caras y Caretas* se remontan en 1910.

El 1 de marzo de 1926 la Revista de Policía N.º 665 publicó un artículo por bajo el título de *El futuro gran auxiliar de la policía* tomando como modelo el viaje transatlántico realizado en marzo de 1926 por el Capitán Español Ramón Franco y sus tripulación para unir en vuelo Sevilla y Buenos Aires con el Dornier G-52 *Plus Ultra*, se establecía un paralelo con la importancia del empleo de la navegación aérea aplicada a la lucha contra el delito y su correlato en la colaboración recíproca con otras instituciones de países limítrofes. Esta aplicación, por su importancia, fue colocada como una prioridad a satisfacer inmediatamente después del equipamiento de equipos de radiotelefonía y telegrafía.

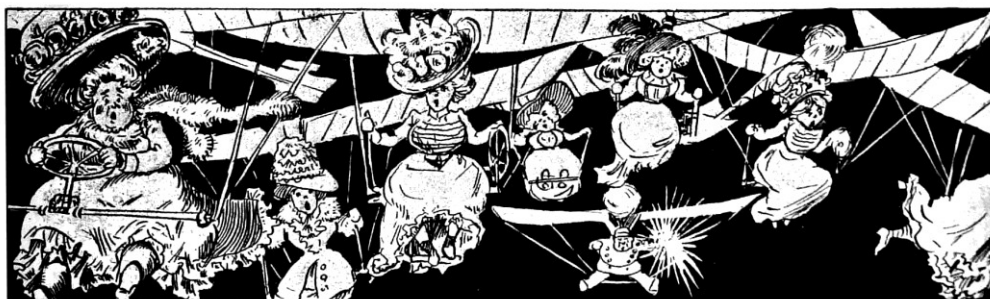
La policía del porvenir



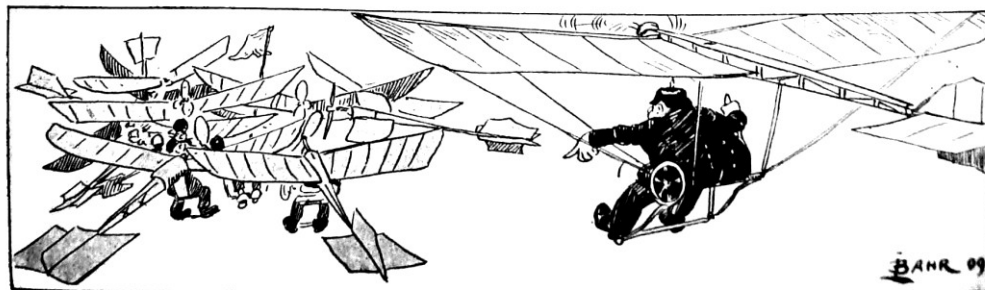
¡Alto!



Inspeccionando las patentes de los vendedores ambulantes



¡Vienen los bomberos!

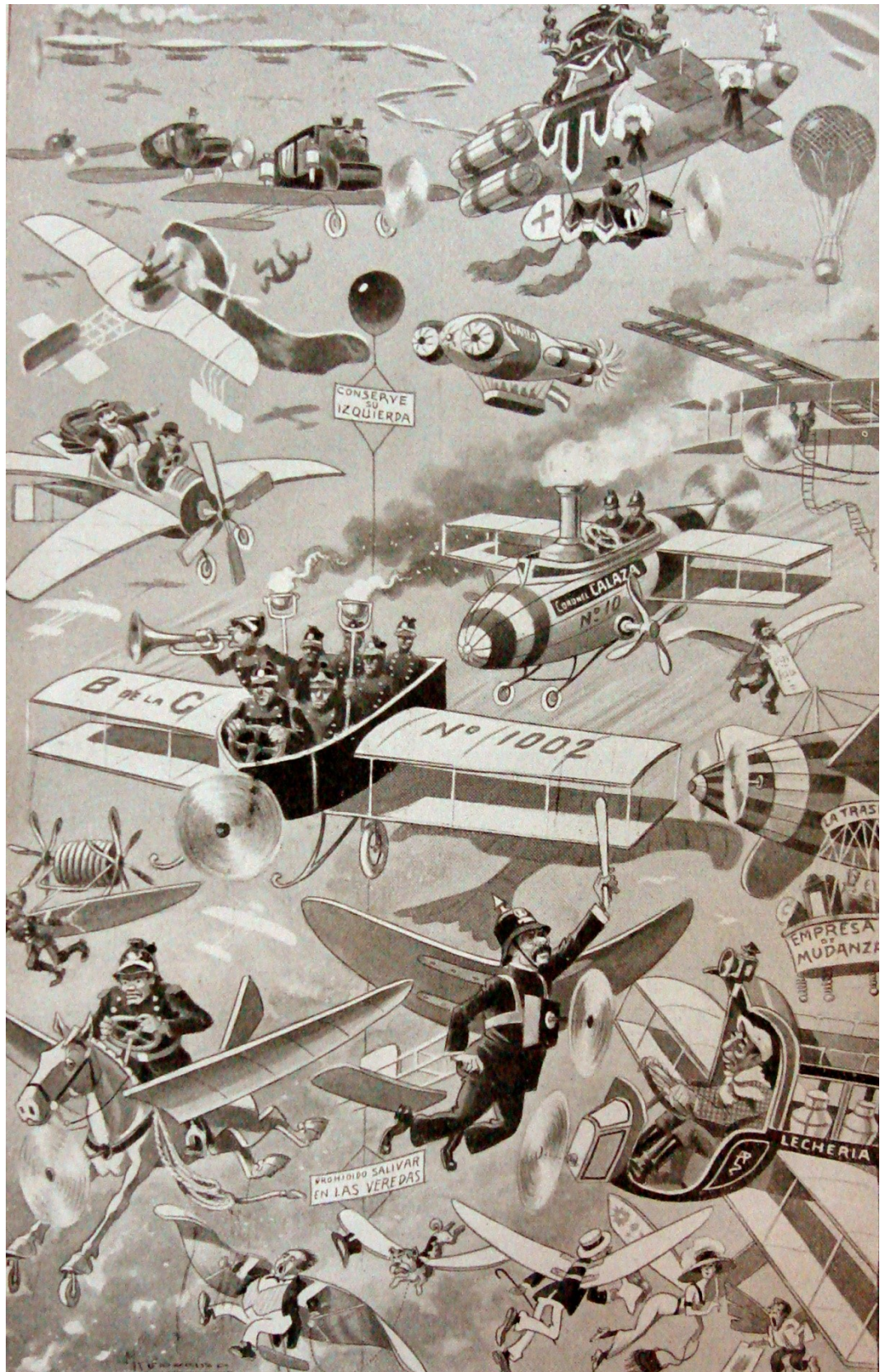


Circulen, señores

Policía del porvenir. Revista *Caras y Caretas* N° 638. Diciembre de 1910



Tabacos. Argentina. Cigarrillos *Siglo XX*. Revista *Caras y Caretas*. 1910



El triunfo de la aviación. El problema del tráfico del futuro. Dibujo de Redondo. Revista Caras y Caretas. 1913

Antecedentes en la policía de la provincia de Buenos Aires

Más allá de estas caricaturas, los primeros antecedentes concretos orientados a la aplicación de aeronaves en apoyo de misiones policiales se remontan al 9 de noviembre de 1921, cuando el Jefe de la Policía de la provincia de Buenos Aires elevó un proyecto propiciando la creación de la Policía aérea. No obstante el novedoso empleo del avión como un recurso para asegurar el control policial tuvo manifestaciones en el interior de la provincia, la revista *Caras y Caretas* N.º 1289 editada el 16 de junio de 1923 publicó una fotografía despachada desde la ciudad de Lincoln en donde muestra al Comisario de la policía local de apellido Beunza tripulando su propio biplano en giras de inspección sobre su zona de responsabilidad.



Revista *Caras y Caretas* N.º 1289 editada el 16 de junio de 1923

Biplano Salm



El 1 de febrero de 1929, el riojano Vicente Almandos Almonacid (1882-1953), Capitán de la aviación militar francesa durante la primera guerra; pensó esta posibilidad de empleo y el 11 de marzo, a través de una carta dirigida al Jefe de Policía Guillermo González, propuso al Gobierno de la provincia de Buenos Aires el establecimiento de la Policía Aérea con la finalidad de prestar seguridad, transporte sanitario, salvamento, prevención de incendios e inundaciones y ofreció sus servicios para organizar los talleres, hangares y formación de pilotos.

Vicente Almandos Almonacid



Aviación en la Policía de la Capital

Dos meses más tarde un nuevo artículo publicado el 1 de abril de 1929 en el N.º 739 de la Revista Policial titulado *Servicio Aéreo de Policía, Aeroplanos y Aviones-Telégrafo y Teléfono* se volvía a hacer mención de estas herramientas de transporte y comunicación como una herramienta indispensable en la lucha contra el delito en el ámbito de la colaboración recíproca regional. Se hacía notar, además, la necesidad de contar con una infraestructura aeroportuaria y de comunicaciones establecidas en zonas próximas a vías férreas, fluviales y caminos como medida indispensable para incrementar aún más los alcances y velocidades que ya daba la aviación con relación a otros medios.

El 15 de abril la aviación participó por primera vez como auxiliar en el ámbito de la Policía Federal, con motivo del asalto a la Sucursal del Banco de la Nación en San Salvador; este resonante caso fue publicado en el N.º 741 de la Revista Policial un artículo titulado: *El robo en la Sucursal del Banco de la Nación en San Salvador (Entre Ríos)* decía en su epígrafe: *Por primera vez nuestra policía emplea la aviación en los esclarecimientos criminales*. Entre las 0 y las 3 de ese lunes se perpetró el robo de \$ 500000 m/n de esa sucursal bancaria y por primera vez la policía de la Capital Federal puso rápidamente en marcha un plan de transporte aéreo al lugar del delito. El Jefe de Policía, Coronel Juan J. Graneros, luego de mantener una reunión con el Presidente de la Nación Dr. Hipólito Irigoyen y el Ministro del Interior Dr. Elpidio González; sin demoras inició los preparativos en coordinación el Director del Banco de la Nación, Dr. Tomás E. de Estrada.

Estrada gestionó con el Jefe de Tráfico de Aeroposta Argentina S.A., Paul Vachet la cooperación de la empresa. Poco antes de las 15, despachó desde el aeródromo de General Pacheco al biplano Breguet XIV-A2 F-AHEJ (luego matriculado R233) de la compañía al mando de Vachet con el Jefe de la Sección Robos y Hurtos: Sr. Roberto Barneda y el oficial José Romero para colaborar con las autoridades entrerrianas. Fue así que pudieron ser eficazmente individualizados y detenidos los autores materiales del robo.

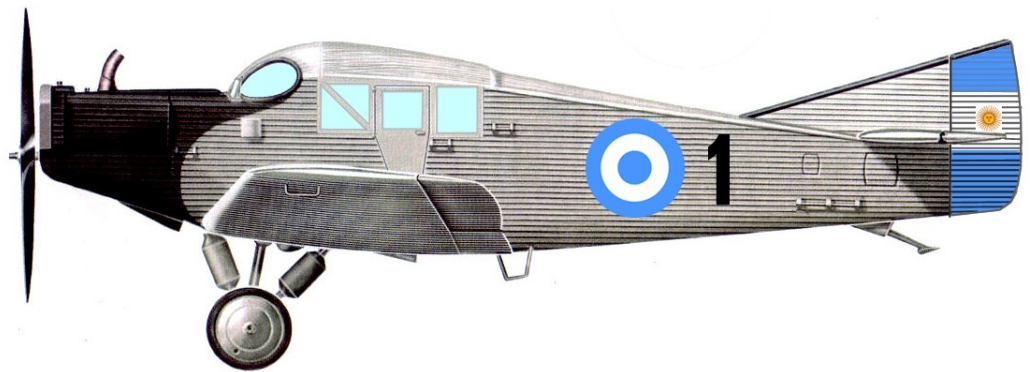


Breguet XIV-A2 F-AHEJ de Aeroposta poco antes de las 15, despachó desde el aeródromo de Grl Pacheco al mando de Vachet con el Sr. Roberto Barneda (Jefe de la Sección Robos y Hurtos) y el Oficial José Romero para colaborar con las autoridades entrerrianas. (Revista *Caras y Caretas*. 27 de abril de 1929)

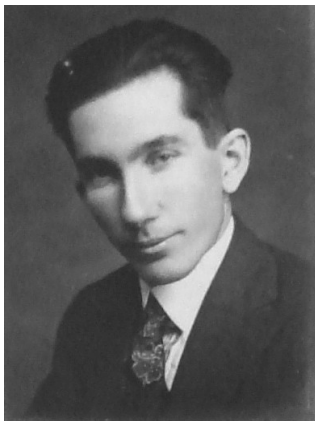


El 28 de septiembre de 1930 la Policía solicitó apoyo aéreo a la Aviación de Ejército para la captura de unos delincuentes. Para la operación se asignó un Junkers F-13 que despegó de la Base Aérea *El Palomar* con el Teniente Aviador Militar Juan Luis Garramendy, Suboficial Piloto Militar Román Mateo, el mecánico Oreste Rigón y los Comisarios de Policía Nicanor Zeballos y Fernández Bazán hacia Paso de los Libres, Uruguayana y Quaraí en persecución de delincuentes.

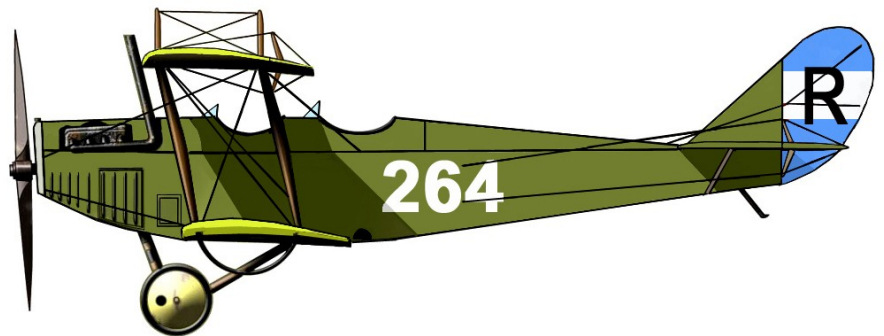
Junkers F-13



El 21 de octubre del piloto José Elverdin fue incorporado a la Policía de Buenos Aires por propuesta de su Jefe, con el objeto de aplicar un avión a servicios policiales.



José Elverdin



Curtiss JN-4D Jenny R264 de Elverdin

Los iniciadores de la actividad aérea en la llamada *Policía de la Capital* fueron los inspectores Juan Amadeo Camilletti, Luis Cortés Conde y el Ayudante Abel I. Navarro O'Connor.



Inspector Juan Amadeo Camilletti



Inspector Luis Cortés Conde



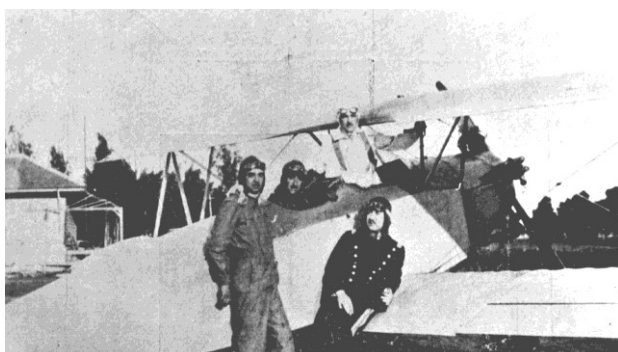
Ayudante Abel I. Navarro O'Connor

A estos precursores entre 1934 y 1942 le sucedieron otros integrantes de la fuerza entre los que podemos nombrar al Inspectores Antonio Monzón, Emilio Venancio Gascón, Ayudante Lorenzo Mónico, Cabo Casimiro D. Vega, Agentes Raúl Andrés Varela, Raúl Pedro D'eraño, Ciro Clementino Quiroga, Alejandro Adrián Juan Perrier, Atilio Golder, Ángel Demarco, Escribiente Juan Este-

ban Péndola, Bombero Alfredo Traber, Telegrafista 2^a Alfredo Sebastián Massolini, Meritorios Fernando A. Sibon Ureta, Emilio José Longhi, Guillermo Rú, Melquíades Jacomme quienes desarrollaron actividad aérea en diferentes instituciones aerodeportivas.

En 1931 por iniciativa del Inspector Américo Juan Amadeo Camilletti¹ (1906-1995), Inspector Luis Pablo Cortés Conde (1903-1963) y Ayudante Abel Navarro O'Connor (1903-1933) presentaron al Jefe del Cuerpo de Guardia de Seguridad, Teniente coronel del Servicio de Reserva Carlos H. Rodríguez un proyecto suscrito por Camilletti con el objeto de crear el *Cuerpo Policial Aéreo*.

Durante la jefatura del Coronel de Caballería Enrique Raimundo Pilotto (1878-1960) y por iniciativa del Teniente coronel Rodríguez el 20 de febrero se despachó una nota al Director de Aeronáutica Civil, Sr. Juan Mundín Schaffer en la cual se requirió las facilidades para la realización del adiestramiento como pilotos a los oficiales Camilletti y Navarro O'Connor. Poco tiempo después, el 26 de marzo, solicitaron a esta dependencia de aviación la misma franquicia para el oficial Cortés Conde. El curso finalmente fue realizado en las instalaciones que el Aero Club Argentino tenía en Morón y participaron los oficiales Camilletti, Navarro O'Connor y Cortés Conde. Los oficiales Navarro O'Connor y Camilletti rindieron su examen junto con el Dr. Luis A. Rossignoli de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) el 8 de octubre de 1931; fueron fiscalizados por el Sr. Alberto Miguel Arata y el Suboficial Piloto Militar (R) Juan Alberto Carrizo de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y obtuvieron respectivamente el brevet N.º 403 y 404. Este suceso fue motivo de una cita fotográfica en la revista *Caras y Caretas* del 17 de octubre.



Consolidated Fleet 2 del Aero Club Argentino en Morón con los oficiales de la Policía Federal. Izquierda: Ayudante Abel Navarro O'Connor, Inspectores Luis Pablo Cortés Conde y Juan Amadeo Camilletti con el instructor Manuel Mauriño. Derecha: Ayudante Navarro O'Connor, Inspectores Cortés Conde y Camilletti (Revista Caras y Caretas). Derecha:



Coronel Enrique R. Pilotto



Juan Mundín Schaffer



Alberto Miguel Arata



Sargento Juan A. Carrizo

¹ Su hermano Camilo Camilletti fue un entusiasta de la aviación. Realizó el curso de piloto en Italia y falleció en un accidente en Novara el 28 de julio de 1914. BIEDMA RECALDE, Antonio María. Efemérides N.º 3, 2ª Parte. Pág. 24.

El 25 de noviembre de 1931 los Cabos José Martín, Juan Jorge y el Agente Genaro A. Ferraro suscribieron una nota al Jefe del Cuerpo de Guardia de Seguridad, Mayor I Juan Filomeno Velazco (1892-1954) en la que solicitaron autorización para formar una *Comisión Pro Aviación Policial* con el objeto de coleccionar fondos para formarla.

El 19 de febrero de 1932 el Coronel Pilotto elevó una nota proponiendo al Principal Camilletti para realizar una comisión en el extranjero para realizar estudios referidos a la aplicación de la aviación policial. La Policía de la Capital, accediendo a una invitación del Presidente de la Exposición Transoceánica Argentina, comisionó a Camilletti para estudiar en el exterior las diferentes organizaciones policiales del mundo y en particular lo relacionado al empleo de aviación. Viajó a España, realizó cursos en la Escuela *Cuatro Vientos* y proyectó un raid transatlántico que por razones del servicio no pudo concretar.

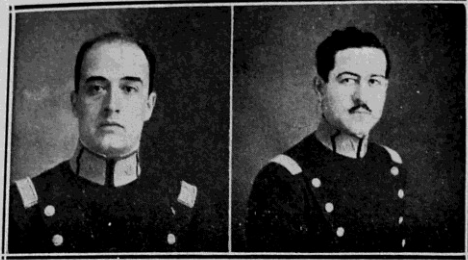
Revista *Magazine Policial* Año X N°
116. Mayo de 1932



Revista Aero N.º 13 Año II. Agosto-Septiembre de 1931

AERO

3



Los primeros pilotos de la policía: Ayudante Navarro O'Connor e inspector Camiletti.

¿Se creará nuestra policía aérea?

Los primeros pilotos

YA es cosa conocida que varias importantes ciudades de Estados Unidos, Canadá, Alemania, Gran Bretaña y mismo en Sud América la de San Pablo, poseen su policía aérea cuyos resultados prácticos han sido apreciados.

En nuestro país hace ya varios años un comisario seccional de la capital, lanzó una iniciativa de tal naturaleza, pero el sentimiento aeronáutico estaba tan poco arraigado entre nosotros que no prosperó.

El año pasado la Policía de la provincia estuvo a un paso de dejar constituido su servicio aéreo. Dos pilotos civiles, Gatti y Elverdin, en los grados de comisarios de aviación y un avión Curtiss Robin fueron movilizados. Varias excursiones a lo largo de la provincia tuvieron lugar y finalmente... nada. Ese pseudo cuerpo se disolvió, yendo cada uno por su parte.

Ahora el asunto parece tener visos de realidad. La Policía metropolitana ha costado los cursos teóricos prácticos de pilotaje a cinco oficiales de los cuales dos se han diplomado en la escuela del Aero Club Argentino, en Morón: el inspector Américo Camiletti y el ayudante Abel Navarro O'Connor. El inspector Luis Cortés Conde, obtendrá su patente en breve y el inspector Antonio Monzón y ayudante Alberto Mónico se han iniciado.

El primer paso parece haberse realizado: falta ahora el material volante.

Como se recordará, la colecta últimamente realizada ha reportado un beneficio de 700.000 pesos para adquirir medios de transporte para la repartición. ¿No podría invertirse 20 ó 30.000 pesos — cantidad insignificante — en la compra de 2 ó 3 aparatos con los que se podrían echar las bases definitivas de creación del cuerpo policial aéreo?

(Continúa en la pág. 22).

POLICIA AEREA. (Cont. de la pág. 3).

nificante — en la compra de 2 ó 3 aparatos con los que se podrían echar las bases definitivas de creación del cuerpo policial aéreo?

La utilidad del avión en las misiones policiales está debidamente comprobada con casos aislados en nuestro país, pero efectivos.

Aun está latente la persecución aérea de aquel delincuente que habiéndose apoderado de 500.000 pesos del Banco de la Nación de una localidad entrerriana, estaba a punto de "perderse de vista" si no llega a tiempo el avión salido de B. Aires con una comisión policial que pudo detener en mitad de su camino al audaz fugitivo.

El malogrado piloto Regúnaga, tuvo intervención más o menos análoga en un hurto habido en Salta, alcanzando con su avión, en Rosario, al fugitivo.

Entre otras aplicaciones, el avión puede localizar incendios y participar en su extinción; transportar rápidamente fichas dactiloscópicas a cualquier lugar donde es detenido un delincuente para identificarlo; perseguir el cuatrismo; reprimir el contrabando; contribuir en casos de inundaciones; envío de medicamentos o elementos de auxilio en casos de catástrofes, etc.

Urge que la policía cuente con un servicio de tal naturaleza, ahora que está en un período de moderna reorganización. AERO se congratula en felicitar a sus gestores.

Important Announcement!

THE "AERO" review, realizing the great strides that are being made in the linking of other countries and the Argentine Republic by well established airlines, and anticipating the concurrent development of aviation interest, takes pleasure in announcing in addition to its already extensive service, the

DEPARTMENT OF INDUSTRIAL AVIATION INFORMATION

This department, fully equipped with complete files of all types of air planes, accessories and airport equipment, is ready to supply full information to clubs, business, houses, government Departments or sportsmen when called upon. The service is also extended to all organizations or individuals who may be interested in the opportunities offered for aviation business development in Argentina.

Inquiries are invited and
should be addressed to the

MANAGER, DETP.
OF INDUSTRIAL AVIATION INFORMATION.

"AERO" REVIEW

Bmé. MITRE 1259 — BUENOS AIRES

Para la Policía de la Capital Federal 1933 fue un año de acontecimientos relevantes en esta materia. El 3 de enero a las 19:20 el Inspector Navarro O'Connor sufrió un accidente fatal al precipitarse a tierra en un tirabuzón desde unos 200 m de altura con el Agente Antonio Natalio Galardi a bordo del biplano Consolidated Fleet 2 R50 del Aero Club Argentino.

El accidente se produjo en el campo conocido como *Quinta del Valle* propiedad del Sr. Teodoro del Valle, en proximidades de Libertad, Merlo (Ferrocarril Central al Oeste) y a poco de ocurrido fue socorrido por el peón Macario Envid. No obstante los esfuerzos realizados el oficial de 32 años falleció camino al hospital de Merlo por la severa fractura de cráneo que había sufrido en el violento impacto contra el suelo en tanto su acompañante de 30 años el resultó gravemente herido pero sobrevivió a las lesiones recibidas luego de una intervención quirúrgica en ese hospital. Navarro O'Connor se convirtió así en la primera víctima de la aviación policial.

Aún así Camilletti, con la firmeza que le daba el convencimiento de que tarde o temprano el proyecto del *Cuerpo Policial Aéreo* tendría eco favorable el 17 de marzo de 1933 inició gestiones ante el nuevo Jefe de Policía Coronel de Artillería (R) Luis Jorge García (1880-1935). Luego de los trámites de rigor ante el Ministro del Interior, Dr. Leopoldo Melo y del Ministro de Guerra General Manuel Rodríguez obtuvo la autorización para incorporarse como cursante de la Aviación de Ejército. El 12 de abril se dio curso favorable al requerimiento y este oficial se incorporó a los cursos de Pilotos Militares en la Escuela de Aviación Militar, con asiento en El Palomar.

El 14 de diciembre en el acto de entrega de diplomas de Aviadores Militares encabezado por el Presidente de la Nación, General Agustín Pedro Justo recibió el Brevet de Piloto Militar del Ejército y el N.º 1 de la Policía Federal Argentina. El 29 de ese mes Cortés Conde recibió su licencia de Piloto Aviador N.º 408 luego de rendir el examen final en un biplano Consolidated Fleet (motor Kinner de 110 hp).



Consolidated Fleet 2 R50 del Aero Club Argentino

Registro de piloto (Brevet Aviador N.º 403) del Ayudante de Policía Abel I Navarro O'Connor

Registro de piloto (Brevet Aviador N.º 408) del Oficial Inspector Luis Cortes Conde

Con los antecedentes y experiencias en la aplicación de aeronaves recogidos por las policías de los Estados Unidos, Canadá, Alemania, Gran Bretaña, Italia y Brasil (Policía de San Pablo); el 23 de septiembre de 1934 Camilletti elevó el proyecto de *Reglamentación de Policía Aérea* que consideraba la compra de varios aviones (dos o tres), proponía los requisitos a satisfacer para acceder al curso de aviadores policiales y establecía además las compensaciones y/o suplementos compensatorios por actividad de vuelo sobre la base del mismo criterio adoptado por la Aviación de Ejército el 26 de octubre de 1916². El visionario proyecto no prosperó, no obstante los oficiales continuaron con la formación pagándola con recursos propios. Tampoco fueron pocos los episodios que vincularon a la aviación en apoyo de tareas policiales. El 25 de enero de 1935 el piloto César Brugo realizó con el Comisario Fernández Bazán un raid policial entre Castelar y Monte Grande a bordo de un Curtiss de 90 hp³.

El lunes 22 de abril, con motivo del asalto al Banco Anglo Sud Americano de Santa Cruz como consecuencia del cual fueron asesinados el Sr. Thomas Veich Henderson (Contador), Donald Sutherland (Auxiliar) y heridos de consideración Albert Lewis Mc Quibban (Gerente) y su esposa, el Ministro del Interior solicitó una nueva colaboración de Aeroposta que afectó durante 3 días un monoplano Laté 25 al mando del piloto Ricardo Gross para colaborar con la policía observando los caminos hasta Lago Argentino.

El 26 a las 12:25 este piloto realizó la evacuación sanitaria de la Sra. María Teresa Q. de Mac Quibban a bordo de un Late 28 que con escalas intermedias en Comodoro Rivadavia, Trelew, Bahía Blanca llegó a General Pacheco a las 14:40 del día siguiente. Probablemente estos antecedentes dieron origen a la nota del 6 de mayo de ese año dirigida al Jefe de Policía en la que se proponía el empleo de la aviación como agente colaborador con el interior en el combate contra el delito y en apoyo a los diferentes organismos de seguridad, en particular los del sur argentino.

Luego de estos tres oficiales pioneros de la aviación policial la inquietud y el convencimiento de la necesidad de contar con aeronaves no declinó. A partir de 1933 se incorporaron a nuevos cursos de pilotaje; el Inspector Antonio Monzón y Ayudante Lorenzo Mónico y en años sucesivos, durante el período 1933-1950 una importante cantidad de funcionarios desarrolló cursos de pilotaje por sus propios medios que le fueron formalmente reconocidos por la institución y sirvieron de base para los comienzos de la estructuración de la aviación policial hacia fines de 1948. Como referencia de ello en este lapso se elevaron proyectos y propuestas orientadas directa o indirectamente a la formación de la aviación policial.

El 18 de mayo de 1937 Camilletti presentó un proyecto de creación de una Oficina de Informaciones Internacionales con el objeto de llevar adelante tareas de cooperación recíproca con países como Chile, Brasil, Uruguay y Perú con el uso aleatorio de aviones para abreviar los tiempos y optimizar las operaciones de lucha contra el delito. En un anexo al estudio de referencia presentó una excelente y revolucionaria propuesta de aplicación de autogiros en tareas policiales metropolitanas, sobre la base de las experiencias obtenidas en los Estados Unidos.

Es interesante destacar este aspecto Inspector, ya que los autogiros, aeronaves de alas rotativas que podría decirse fueron predecesoras del helicóptero, si bien fueron importados en nuestro país cuatro unidades Kellett K-2 para escuela civil y publicidad aérea y volaron a partir de enero de 1933 con resultados de relativa consideración, fue recién a partir del 3 de junio de 1937 la oportunidad en que

² Decreto inserto en Boletín Militar 1160, 2ª Parte.

³ Muy probablemente haya sido el Curtiss R36 perteneciente al Centro de Aviación Civil (Castelar).

el piloto español Juan Antonio Regés Aymá demostró sus reales posibilidades de aplicación en El Palomar ante autoridades militares y civiles con un AVRO 671 *Cierva* C.30A de su propiedad. Tal fue el impacto favorable de las exhibiciones que, por pedido del Ejército el 6 de octubre participó como plataforma de observación del tiro de artillería, en ejercicios desarrollados en cercanías de San Miguel del Monte. A la luz de estos antecedentes no caben dudas que Camilletti además de detentar una tenacidad manifiesta en sus ideas aeronáuticas poseía una avanzada concepción en las posibilidades ciertas de empleo de este recurso en la lucha contra el delito.



Kellet K-2 NC12673 (N/C 15). Registro argentino R249



Juan Antonio Regés Aymá en el AVRO 671 *Cierva* C.30A R340 durante el vuelo de presentación en la Sociedad Sportiva. 1937 (Foto AGN)

Un proyecto fechado el 18 de enero de 1940 referido a la propuesta de creación del *Aero Club Policial*, en su contenido de 26 Artículos daba cuenta que para esa fecha los servidores públicos de la institución con el brevet de Piloto Aviador ascendían a veinte hombres en diferentes jerarquías. En su contenido también quedaron refrendados proyectos anteriores elevados el 2 de septiembre de 1938⁴ suscriptos por el Subcomisario Alfredo S. Ferrari, 20 de julio de 1939⁵ del Oficial Camilletti y el 25 de julio⁶ del bombero Alfredo Traber.

Por gestiones de la Policía ante el Comando de Aviación de Ejército el Inspector Emilio Vicente Gascón fue el segundo oficial de policía en realizar como becario el curso de Piloto Militar en el Ejército por lo que le fue otorgado el correspondiente brevet en 1942.

Creación del Cuerpo Aéreo de Policía de la Capital

En 1948 el Jefe de Policía, General de División Arturo Bertollo (1896-1952) encomendó al Subjefe de policía Comisario General Miguel Ángel Gamboa iniciar los estudios inherentes a la organización, funcionamiento y formación de los pilotos para formar el Cuerpo Aéreo de Policía. Para esta tarea se designó al Comisario Marco C. Amarante y al Subcomisario Gascón, que era piloto desde hacía seis años, para organizar este Cuerpo y reglamentar su funcionamiento.

Se creó así el Cuerpo Aéreo a cargo del Subcomisario Gascón, y, con un núcleo integrado por funcionarios de policía con licencia de piloto aviador civil, y un reducido grupo de mecánicos. Entre estos pilotos estuvieron los Principales Antonio Monzón, Lorenzo Mónico, Oficial Edmundo Horacio Rozas y Belgrano, Subinspector Juan Esteban Péndola y el Agente Ángel Demarco. Entre los mecánicos se encontraba el Agente Jorge Eduardo Muñiz. Instructor del Sikorsky S-51 Suboficial Robiloto fallecido en accidente de aviación.

La falta de aeronaves orgánicas originó una serie de trámites ante las autoridades aeronáuticas nacionales y fue el propio Subcomisario Gascón quien tramitó ante el Director General de Aviación Civil, Brigadier Francisco José Vélez las notas con el objeto de obtener la provisión de aeronaves. No obstante esto no fue posible hasta entrado el año 1951, mientras tanto los requerimientos de apoyo aéreo fueron canalizados con aeronaves de la DGAC comisionadas al efecto. Una Orden del Día publicada el 16 de septiembre de ese año daba directivas a los funcionarios policiales respecto de la modalidad de empleo del avión para servicios policiales dispuesto a través de la División Servicios de la DGAC. En ese lapso el reducido núcleo de integrantes del Cuerpo Aéreo, recibió instrucción en la operación de bimotores De Havilland DH.104 y helicópteros Sikorsky S-51 *Dragonfly*.

Finalmente en 1951 la Policía Federal recibió de la DGAC por intermedio de la Dirección de Comunicaciones a cargo del Comisario Inspector Saladino dos DH.104 *Dove* LQ-XWR y LQ-XZX y el Sikorsky S-51 LQ-XXR. Estas aeronaves operaron desde el Aeropuerto de Morón y ocasionalmente desde Aeroparque de la ciudad de Buenos Aires a excepción del S-51 que lo hacía desde su base en José Clemente Paz. Sus principales misiones fueron asistencia sanitaria y transporte de personal.

⁴ Proyecto N.º 183.

⁵ Proyecto N.º 219.

⁶ Proyecto N.º 264.



Sikorsky S-51 *Dragonfly* LQ-XXR



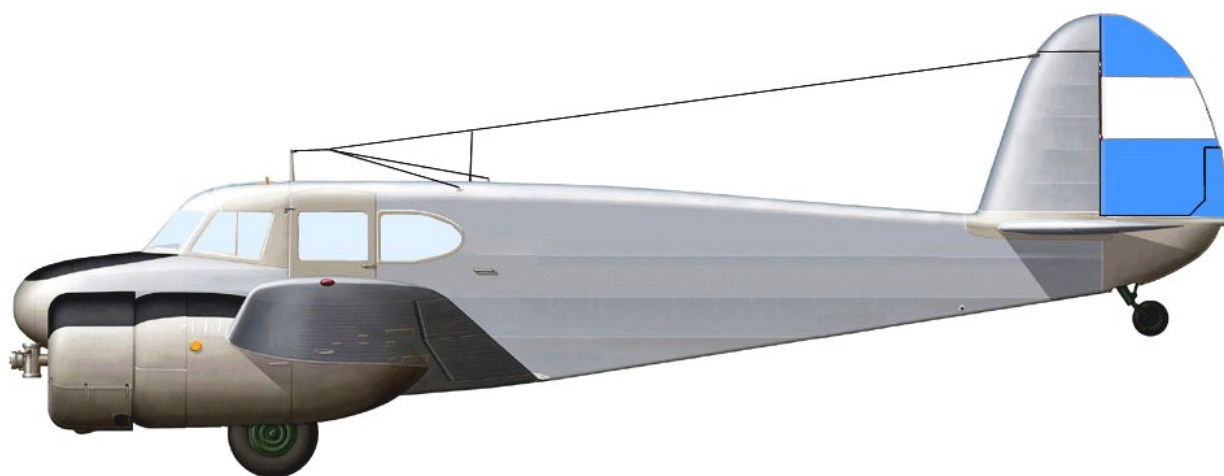
De Havilland DH.104 *Dove* LQ-XWR⁷

Hacia 1953 los aviones DH.104 *Dove* habían ejecutado 143 misiones de vuelo en 289:40 horas de operación con un equivalente a 64375 km recorridos. Por su parte el S-51 desarrolló 200 horas de vuelo con una destacada participación en apoyo de la DGAC, asistiendo a los damnificados por el temporal de la provincia de Mendoza. Las tareas de operación y mantenimiento se realizaban a cargo de la Subsecretaría de Aviación Civil del Ministerio de Aeronáutica.

⁷ <http://loudandclearisnotenough.blogspot.com.ar/search/label/de%20Havilland%20DH.104%20Dove>

En septiembre de 1955 por diferentes motivos de orden político originados en el derrocamiento del gobierno del General Juan Domingo Perón se transfirió el personal y material afectado a la Prefectura Naval.

En 1957 se dio de alta el Cessna T-50 *Bobcat* LQ-XMR. Ese año, por del Poder Ejecutivo Nacional se aprobó la Contratación Directa N.º 593⁸ entre el Ministerio del Interior (Policía Federal) y el Ministerio de Marina (Prefectura Nacional Marítima); por el cual se transfirieron los tres aviones (dos DH.104 y un Cessna T-50), el helicóptero S-51 y cuatro lanchas a esta última dependencia; por un valor de \$ 3.000.000 m/n.



Cessna T-50 *Bobcat*

El acta de transferencia se firmó el 26 de septiembre en el Departamento Central de Policía, y fue suscripta por el Interventor Administrativo Capitán de Corbeta Floreal Norberto Palles y el Director de Administración de Prefectura, Prefecto Mayor Luis Marcelo Mauricio Loubet. Se desempeñaron como peritos el Prefecto Principal Emilio Sieber y el Prefecto Cipriano M. R. Campos.

El 28 de septiembre el DH.104 LQ-XZX fue recibido en el Taller Regional Quilmes y matriculado PM-10. El mismo día se recibió en el Aeroparque de la ciudad de Buenos Aires en condiciones de vuelo el DH.104 LQ-XWR y fue matriculado PM-11. El S-51 (LQ -XXR) fue entregado en la Base Oficial de Aviación Civil (BOAC) en José Clemente Paz. Curiosamente no existen antecedentes documentales de la entrega-recepción del Cessna T-50 *Bobcat* LQ-XMR aunque existen investigaciones que dan cuenta de que el avión operó brevemente como entrenador en la Prefectura.

Los pagos de la suma fijada se realizaron a partir del 2 de enero de 1958 mediante el Libramiento N.º 113 (Residuos Pasivos del Ejercicio 1957); y con el material se solicitó el pase a la Prefectura del Agente Mecánico de Aviación Jorge Eduardo Muñiz que fue dado de alta en el escalafón de suboficiales de esa Fuerza.

⁸ Decreto N.º 14275/57.



DH.104 PM-10 (ex LQ-XZX)⁹

Policía aérea en el territorio nacional del Neuquén

La aplicación de la aviación en tareas policiales por esos días contaba con otros propulsores entusiastas. Por otro lado las distancias entre las poblaciones, insuficientes y precarias vías de comunicación existentes y la particular geografía del territorio neuquino, despertaron el interés del gobernador del territorio, Coronel Carlos H. Rodríguez.

En este contexto en 1932 dispuso la creación de un servicio aéreo propio que denominó *Policía Aérea* cuya repartición había sido proyectada por el gobernador el 1 de octubre¹⁰ para asistir a los pobladores más distantes e inició gestiones para obtener aviones con este fin. El 14 de enero de 1933 nombró como Jefe de la Aviación Policial del Neuquén, el ex-Teniente 1° Observador Militar Eraclio Oscar Ruival Álvarez y le asignó el rango de Comisario¹¹.

Material aéreo asignado

Desde 1930 el Ejército Argentino utilizó dos biplanos biplazas para la enseñanza primaria de vuelo en la Base Aérea Militar El Palomar que fueron utilizados por nuestros pilotos militares en el Grupo N° 1 de Caza entre 1930 y 1933.

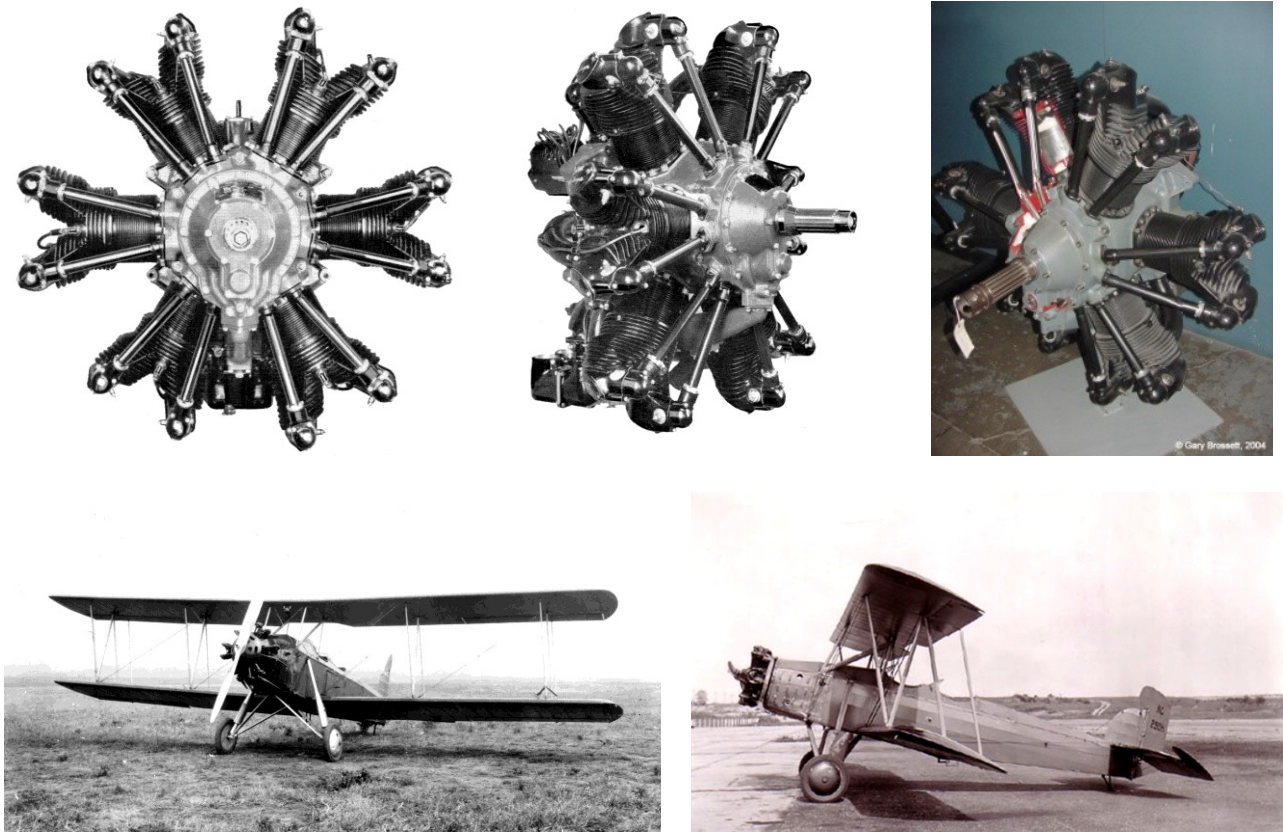
El Curtiss 51 *Fledgling* (*pájaro joven, inexperto*) era un biplaza de entrenamiento primario desarrollado de Curtiss a partir del modelo 48. De construcción convencional pero equipados con un tipo de motor nunca empleado después en la aviación militar, un Curtiss *Challenger* R-600 radial de seis

⁹ <http://loudandclearisnotenought.blogspot.com.ar/search/label/de%20Havilland%20DH.104%20Dove>

¹⁰ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N° 2, 1ª Parte. Enero a junio. Pág. 82.

¹¹ Promoción N.º 48 (Orden de mérito N.º 41). Observador Militar, promoción 1928 (Boletín Militar N.º 8137 21 de diciembre de 1928).

cilindros distribuidos en dos estrellas de tres cilindros separadas ligeramente en distancia, pero armadas sobre un bloque único que pesaba 190 kg y desarrollaba 170 hp a 1800 vueltas. Esta planta de poder se había popularizado mundialmente por su excelente rendimiento en los más conocidos modelos Curtiss *Robin*¹². Las alas tenían el perfil del Curtiss C-72 y estaban construidas con costillas y largueros de madera, forradas con tela de lino, mientras la estructura del fuselaje era de tubos de acero soldados. Como característica identificatoria puede mencionarse que su timón de dirección tenía un trazado nada común.



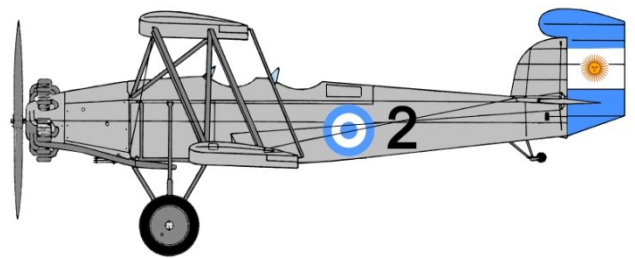
Fue conocido en el Servicio Aéreo Naval de los Estados Unidos con la designación militar N2C y AT-9 en el Cuerpo de Aviación del ejército de ese país (USAAC). El *Fledgling* fue la versión de exportación de este biplano destinado a la aviación civil que se diferenció de la versión naval norteamericana por carecer del equipamiento requerido por este Servicio Aéreo. Curtiss Flying Service construyó 109 aviones pintados con fuselaje de color naranja, alas y plano estabilizador de cola amarillo que recibieron la Certificación ATC-191 en agosto de 1929.

¹² Hubomás de 250 contruidos con motor *Challenger*



Traslado de los aviones

En marzo de 1933 el ejército asignó los dos *Fledgling* al Territorio Nacional y el 28 de abril dispuso su transferencia. Fueron llevados en vuelo al mando del Sargento Ayudante Piloto Militar (R) Ramón Calderón¹³ y fueron ensayados en vuelo en la provincia el 29 de septiembre d 1933¹⁴.



Curtiss 51 *Fledgling*

¹³ Siendo Cabo 1º del arma de artillería se incorporó como cursante en 1920 y egresó como Piloto Militar el 12 de enero de 1922. Como consecuencia del severo accidente de su compañero de curso el Sargento 1º Enrique Schneider ocurrido el 5 de junio de 1925 con el Caudron G.III del Aero Club Santiago del Estero, fue destinado como instructor de pilotos civiles. En ese destino, además de divulgar la actividad aeronáutica reconoció y habilitó pistas de aterrizaje. El 14 de febrero de 1932 pasó a situación de retiro con el grado de Sargento Ayudante.

¹⁴ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N° 2, 1ª Parte, enero a junio Pág. 78.

Por motivos que desconocemos el Comisario Ruival renunció al nombramiento y el 20 de marzo se emitió una resolución por la cual quedó sin efecto su nombramiento y fue reemplazado en la jefatura por el Sargento Ayudante (R) Calderón¹⁵ que además fue nombrado Comisario. Nueve días después el trámite fue ratificado en el cargo¹⁶ y se asignó como mecánico Cabo Escribiente Luís Rafael Medina que contaba con conocimientos y experiencia en la materia. Los aviones fueron ubicados en un terreno aledaño al edificio del Tiro Federal Neuquén que estaba ubicado, con su fachada hacia el sur, en la parte norte de la manzana delimitada por la Av. Argentina y las calles Eduardo Talero, Buenos Aires y Teniente 1° Ibáñez. Contaron además con un hangar facilitado por el Jefe del Distrito Militar y vigilancia policial.

El 21 de julio el gobernador ordenó al jefe de policía realizar las gestiones necesarias en Zapala para realizar una colecta pública con la finalidad de construir un cobertizo o hangar destinado a los aviones.



Izquierda: Curtiss 51 *Fledgling* de la Policía Aérea del Territorio del Neuquén (Archivo Gabriel Pavlovic) Derecha: Sargento Ayudante Calderón (Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea)

El 24 de agosto el gobernador propuso la conformación de una *Comisión pro-Hangar* en la ciudad de Neuquén. La misma quedó integrada por los señores Manuel Linares, Salvador Benchimol, Vicente Chrestía y José Masdovecchio. Se solicitó al comercio el aporte de materiales y elementos para la construcción del hangar, debido a que no existía presupuesto suficiente para ello. También se requirió su apoyo al administrador de Y.P.F. de Plaza Huincul, Ing. Francisco Rapallini.

El 4 de octubre el Coronel Rodríguez ordenó al Jefe de Policía preparar una pista de aterrizaje en Colonia Valentina con presos que diariamente debía solicitar a la cárcel local. Finalmente el 12 de octubre se realizó un acto al pie del busto al General San Martín de la ciudad capital en el cual quedó oficialmente inaugurado el servicio aéreo policial. Al acto asistieron personalidades destaca-

¹⁵ Boletín Oficial del Territorio del Neuquén N.º 119.

¹⁶ Boletín Oficial del Territorio del Neuquén N.º 120. Orden N.º 815. 29 de marzo de 1933.

das entre las que se encontraba el director de la filial Bahía Blanca de *Aeroposta Argentina*, Rufino Luro Cambaceres (1895-1970).



Curtiss 51 *Fledgling* N.º 2 (Archivo Claudio Meunier)



Curtiss 51 *Fledgling* 1 y 2 en Neuquén (Archivo Claudio Meunier)



Curtiss 51 *Fledgling* en Plaza Huincul. 1933 (Archivo Claudio Meunier)

Durante este acto se ofició una misa de campaña siendo bendecidos los dos aviones que operaron desde un descampado donde ahora corre la diagonal España próxima a su intersección con la Avenida Argentina. Subsidiariamente el 31 de octubre el gobernador inició gestiones en Buenos Aires procurando para realizar la transferencia del Waco ASO matrícula R43 que se encontraba asignado en la Dirección de Aeronáutica Civil a cambio de los dos biplanos.



El 24 de enero de 1934 el General Rodríguez dejó el cargo por motivos de salud y fue reemplazado por el Coronel Enrique Raimundo Pilotto que continuó preocupándose por mantener y mejorar el servicio aéreo.

El 1 de diciembre de 1935 se realizó un remate judicial por el cual el gobernador adquirió tres lotes compuestos por 35 hectáreas al precio de \$ 100 m/n. la hectárea. Sobre el particular informaba al Director General de Aeronáutica Civil: ... *tierras ya niveladas y con derecho a riego en toda su ex-*

tensión, cuyo precio corriente es de 400 pesos por hectárea; distan 5 Vi kilómetros hacia el Oeste de esta Capital sobre el camino carretero que conduce por Plaza Huíncul - Zapala - Las Lajas a la vecina República de Chile.- Los adquirentes de los lotes vecinos (7,8 y 9), con una extensión aproximada de 50 hectáreas, están también dispuestos a cederlos para la aviación civil por el mismo precio de compra; se formaría así un bloc de 85 hectáreas cuyo precio total sería de –más o menos- 10.000 pesos m/n., asegurándose para el futuro un excelente campo de aviación civil que será de indispensable necesidad en esta zona...

En enero de 1936 el Coronel Pilotto obtuvo la anuencia del Ministerio del Interior para la iniciación de la construcción de un hangar para resguardo de los dos aviones donados por el Ministerio de Guerra y que aún permanecían en servicio, gracias a la pericia, preocupación y esfuerzos empeñados por el Comisario Calderón y el Cabo Medina. Posteriormente, mediante el Decreto N° 77676 fechado el 26 de febrero, el Gobierno Central autorizó a la gobernación la inversión de \$ 6000 m/n. para realizar los trabajos de levantamiento de hangares y habilitación del aeródromo en Neuquén.

El 2 de mayo una asamblea convocada por el Coronel Pilotto realizada en el local del cine *Gloria se* constituyó el *Aero Club Neuquén*, aprobándose sus estatutos con una masa societaria de 85 socios. Se nombró como presidente de la comisión provisoria el señor Vicente Chresia y se fijó la inauguración del campo de aviación estaba prevista para el 25 de mayo. El día 8 de octubre el Comisario Calderón efectuó el primer aterrizaje en el proyectado aeródromo de Zapala donde fue calurosamente recibido por autoridades y vecinos.

En los primeros días de febrero de 1937, la gobernación recibió del Ministerio del Interior un giro por valor de \$ 11109.55 m/n. para ser destinado a la adquisición de varios lotes destinados a la instalación del campo de aterrizaje del Territorio. Esta partida posibilitó el pago del compromiso asumido por el gobernador por la adquisición de los terrenos que ya habían sido ocupados y que estaban siendo utilizados como campo de aviación.

El 31 de enero de 1938 el gobernador dispuso que el encargado de la Subcomisaría de Colonia Valentina, Subcomisario Horacio Esteban Ratti se hiciera cargo del Hangar y Campo de Aviación, para lo cual debía efectuar previamente un inventario de las existencias, mantener la pista en perfectas condiciones, dando aviso a la gobernación de cualquier arribo, detallando procedencia, características del aparato, destino, etc.

Una Comisión Técnica que arribó a Neuquén para verificar la capacidad de aeronavegabilidad de los aviones determinó que los mismos no estaban en condiciones de vuelo en virtud de las condiciones operativas que debían afrontar en un clima y territorio hostil y se remitieron a la Fábrica Militar de Aviones de Córdoba para su reparación. Poco tiempo después la Resolución Gubernativa N.º 1442 del 5 de octubre formalizó la baja los bienes asignados al servicio de aviación policial y se dieron de baja los dos *Fledgling* con su herramental y repuestos necesarios para la operación.

Bibliografía y fuentes consultadas:

Archivo del autor

BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N° 2, 1ª Parte. Enero a junio

Boletín Oficial del Territorio del Neuquén

BOUSQUET, Augusto Víctor, *La Aeroposta Argentina y el Correo Aéreo*. Editado en Buenos Aires. 15 de enero de 1992

Claudio Meunier

Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea

Francisco Halbritter

Gabriel Pavlovic

GAUDIERO, Norberto Edgardo, MARTÍN, Eloy, RODRÍGUEZ, Oscar Luis (1997) *Cuerpo Federal de Aviación-Génesis y Desarrollo*

GÓMEZ, Pedro Ernesto (1986) *Historia de la Aviación de la Prefectura Naval Argentina*

Historia de la Policía Federal Argentina Tomo VII 1916-1948 (1978)

Historial de la Policía de la Capital Federal (01FEB35)

Libro histórico del Escuadrón Aéreo de la Policía Federal

Revista Aero

Revista Caras y Caretas

Revista de Policía N.º 739. (21 de abril de 1929)

Revista de Policía N.º 741 (1 de mayo de 1929)

Revista Mundo Policial Año IV N.º 21 (Octubre de 1973)

Páginas Web:

http://libweb5.princeton.edu/visual_materials/maps/websites/thematic-maps/theme-maps/robida-portrait.jpg

<http://loudandclearisnotenought.blogspot.com.ar/search/label/de%20Havilland%20DH.104%20Dove>