

**“EL POTRERO DE PASTAJE QUE FUE CUNA
DE LA AVIACIÓN MILITAR ARGENTINA”**

POR

S.M. (R) FAA GUILLERMO NOBILE

II CONGRESO DE HISTORIA AERONÁUTICA ARGENTINA

**CENTENARIO DE LA ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR
1912 - 2012**

BUENOS AIRES

SEPTIEMBRE 2012

INTRODUCCIÓN

La Historia, entre otras definiciones, podemos decir, que es la narración y exposición verdadera y ordenada de acontecimientos pasados y de las cosas memorables de la actividad humana. En sentido absoluto, se toma por la relación de los sucesos públicos y políticos de los pueblos. También se da este nombre a sucesos, hechos o manifestaciones de la actividad humana de cualquiera otra clase. Narrar es contar, referir lo que ha sucedido. Lo memorable, glorioso, importante, notorio, es digno de memoria. Por lo tanto, es histórico; por lo tanto pertenece a la historia.

Entre las más importantes conquistas del siglo XX, se encuentra la conquista del aire, que ha impuesto su sello definitivo a la mayoría de los actos que el hombre ejecuta en su existencia cotidiana. Tanto se ha identificado el vuelo con el hombre, que este resulta hoy el principal beneficiario de una nueva fuerza, de un nuevo instrumento que aquél ha puesto a su servicio, no sólo como un arma, sino también como factor y medio de progreso o desarrollo, para la solución de problemas sociales, para llevar ayuda o auxilio con la rapidez y eficacia exigida por las circunstancias a cualquier sitio del país o del mundo castigado por la tragedia o la adversidad, o simplemente para demostrar la capacidad profesional en la ejecución de tareas afines y específicas.

Los hombres que han integrado las filas de la Fuerza Aérea Argentina han sido protagonistas, en muchas ocasiones de hechos notorios, dignos de ser preservados como memorables. En ciertas circunstancias, las actividades desarrolladas, dada su importancia, trascendieron el ámbito institucional transformándose en un hecho público, con derecho a ingresar en la historia. En distintas épocas, con distintas estructuras orgánicas, estos hombres fueron el instrumento elegido para cumplir diversas misiones con sus máquinas y sus tripulaciones. Muchos de los vuelos realizados han tenido proyección social, económica, internacional o simplemente demostrativa de la idoneidad profesional, técnica u operativa de la institución.

De acuerdo a las normas establecidas para este congreso nuestro trabajo está encuadrado dentro de la primera etapa de la aviación militar argentina, es decir, la correspondiente a la aviación militar de Ejército.

“EL PALOMAR”

El 15 de marzo de 1949 se crea la I Brigada Aérea en el antiguo e histórico Aeródromo “El Palomar”, como culminación de un ciclo donde se encuentran los primeros pasos de la aviación deportiva, que fue la plataforma de lanzamiento, desde donde un grupo de visionarios harían nacer la Aviación Militar que, a través del tiempo, se transformaría en el magnífico complejo de alas, para la guerra y para la paz, que es la Fuerza Aérea Argentina.

Aaron de Anchorena y Jorge Newbery en un globo de 1200 m³ al que se llamó “Pampero”, el 25 de diciembre de 1907, son los primeros argentinos que se elevaron sobre suelo patrio, poniendo así la semilla que daría sus primeros frutos tres años después, con la creación el 28 de julio de 1910 de la “Escuela Aérea Argentina”, en el potrero que se donara para tal fin en “El Palomar”.

Su nombre, anterior a su relación con el vuelo mecánico, fue como una predestinación, ya que la paloma es una de las aves de mayor resistencia, constancia y perfección de vuelo, y tiene el cuño de la historia grande, la de la patria, la que hace a los hombres protagonistas.

Como Caseros, se conocía una vasta zona ubicada en parte de lo que hoy son los partidos de San Martín, Tres de Febrero y Morón, en la provincia de Buenos Aires. Fue escenario de un combate, en la primera invasión inglesa, en 1806, en la Chacra de Perdriel, ubicada en el hoy partido de San Martín; también fue asiento de los “Colorados del Monte” y otras tropas de Juan Manuel de Rosas, cuyos cuarteles se encontraban en Santos Lugares (en la actualidad partido de General San Martín), y en Morón.

De aquella época data el renombre que toma el lugar, en oportunidad de la batalla de Caseros, el 3 de febrero de 1852, librada en su fase inicial con la masa de las fuerzas de Justo José de Urquiza, entre el Río de Las Conchas y la margen izquierda del Arroyo Morón y el ejército de Rosas, desde la margen derecha del mencionado arroyo, hasta una línea paralela a ese curso de agua, trazada desde la Chacra de Perdriel hacia el Sur.

La zona de combate, con lomadas suaves salpicadas con talas, se denominaba “Monte Caseros”, denominación perdida con el tiempo y el uso para designar la batalla, de la que dan testimonio la localidad del mismo nombre en Corrientes y alguna calle en ciudades entrerrianas, como Paraná, que así la conmemoraron y la siguen recordando.

En el despliegue de las fuerzas del general Rosas quedaba comprendido el predio del actual Colegio Militar de la Nación, en el que existían, ya de antiguo, una casa y el palomar, propiedad de Diego Cassero, instalado allí en el siglo XVIII, aproximadamente en 1786. Ya en 1788, hizo construir una casa principal y el palomar. Cabe aclarar que el nombre Caseros, es una deformación del apellido del titular de las tierras.

La construcción singular que dio fuerte identidad y nombre al lugar es un palomar. El Palomar de Cassero o Caseros, tuvo un objetivo netamente utilitario, ya que formaba parte de los productos que el patrón enviaba a la ciudad para su abastecimiento, porque la Chacra de Diego Cassero desde sus orígenes era considerada “tierras de pan llevar”. El palomar era una torre cilíndrica para nidos, contenía diez mil mechinales, que hoy subsisten como sitio histórico y monumento nacional. En la casa existía un mirador desde el que Rosas, catalejo en mano, observaba el frente enemigo.

Como sucediera con la batalla, que perdió lo de “Monte”, “El Palomar de Caseros” se redujo simplemente a “El Palomar”, consagrado también por el tiempo, y los usos y costumbres, que

parecieron haber preparado el más adecuado nombre para lo que sería la cuna, o “el nido”, de la Aviación Militar, de la futura Fuerza Aérea, pues allí nació, pichón endeble, la que creciendo permanentemente fue reclamando con hechos las palmas y las glorias, proclamándolas con el coraje y la entereza que, con creces, probaría en combate en las Malvinas, cuyos vientos, mar y cielos plomizos, guardarán por siempre los hechos, los nombres y memoria de la Gesta.

LA HISTORIA

Como recostado en el terraplén de las vías del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, luego FF.CC. San Martín, más tarde Línea San Martín, bajando en suave pendiente hacia las márgenes del Arroyo Morón, que lo cerraba por el norte; limitando por el oeste con un sector de tierras bajas y desaparejas a fuerza de alimentar hornos de ladrillos, y separado del “pueblo” o Estación El Palomar, por la calle que, hacia el fondo, se convertía en el callejón de atajo que llevaba a Morón, érase un “potrero” que servía para pastaje de las caballadas del Ejército, más precisamente del Regimiento 2 de Artillería Montada, y llegó a ser, allá por 1910, tras el de Villa Lugano, el segundo aeródromo con el que contó el país; luego, en 1912, asiento de la primera escuela de pilotaje en América.

Dicho potrero fue, desde entonces, Aeródromo; posteriormente, Base Aérea Militar y más tarde I Brigada Aérea, (Unidad Rectora del Transporte Aéreo Militar); con nombre propio y condición de primogénito, con prosapia e historia nobles, si las hubo, y las hay.

En un principio, el transporte aéreo carecía de importancia y presencia operativa; tampoco la orgánica lo preveía y recién hacia 1940, aparece en la estructura de la aviación militar una “Escuadrilla de Transporte”, dependiente del Grupo 1 de Observación, con asiento en “El Palomar”, por ese entonces ya Base Aérea Militar. Es decir, el “ex” potrero será con el tiempo, el asiento de la I Brigada Aérea, que reunirá las unidades de transporte.

VOLVIENDO ATRÁS...

Conocidos la fisonomía y el porqué del nombre del paraje, falta saber cómo aquel potrero llegó a ser el segundo aeródromo en el país. Los festejos del Centenario de Mayo tuvieron decisiva influencia.

Hacia 1909 Enrique Artigalá había diseñado en la localidad de Tigre un biplano bimotor. Con la finalidad de posibilitar su construcción se constituyó en Buenos Aires el Sindicato Aéreo Argentino (llamado más adelante Compañía Aérea Argentina), con la idea y el propósito de exhibirlo en la exposición del Centenario “como el primer elemento de aviación construido en el país”, según expresaran los Estatutos del Sindicato.

La verdadera importancia del “Argentino I”, como se diera en llamar al proyecto, que a la postre fracasó, reside en que originó el Sindicato y la Compañía, dando lugar al nacimiento del aeródromo en El Palomar, ya veremos cómo.

El Sindicato o Compañía, lo componían las siguientes personas: Carlos A. Tornquist, Eduardo Hileret, Luis Villars, Francisco H. Henstch, Adolfo Mantels, José L. Ocampo, Eduardo Brach y Adolfo De Bruyn. Del decreto del otorgamiento del “terreno” para el aeródromo, que se verá más adelante, se desprende que el accionista principal sería el señor Adolfo Mantels.

Quizá por la imposibilidad de cumplir en tiempo con el propósito estatutario, pero también por el entusiasmo despertado por las demostraciones llevadas a cabo por los pilotos extranjeros “en los más pesados que el aire” y las posibilidades futuras del vuelo con motor, el Sindicato Aéreo Argentino incluyó en sus finalidades, y derivó su acción hacia el desarrollo de una escuela de pilotaje que, como se verá, tuvo un principio más que expeditivo y promisorio.

En Decreto del 27 de Abril de 1910, publicado en el Suplemento al Digesto de Guerra correspondiente al período 1 de octubre 1909 al 20 de febrero de 1911, se cedió a la firma “Adolfo Mantels y Cía”, otra denominación para el Sindicato, o para el ente que operaría la escuela, la denominada “faja de terreno en Caseros”, primera “fe de bautismo” para el predio del aeródromo que se instalaría, cesión hecha “con carácter gratuito” por el término de cinco años.

Como compensación, los beneficiarios dejarían, a la extinción del contrato, las construcciones (hangares, galpones y demás instalaciones) que se emplazaren, cuyo valor no podría ser inferior a cinco mil pesos, inspeccionadas a satisfacción por un oficial de Ingenieros de la 5.ª. División del Gabinete Militar.

También en contraprestación, la empresa se comprometía “a enseñar gratuitamente el manejo de los aeroplanos que posea, a los oficiales que anualmente designe el Ministerio de Guerra”.

El mismo terreno, mantenía para “la faja de terreno en Caseros”, su condición y uso de campo de pastaje para el ganado del Ejército, correspondiendo a la firma recogerlo en los días de vuelo, reparar los alambrados y atender el desagüe del predio cedido. La infraestructura del aeródromo fue mejorada con la construcción de galpones y el refuerzo con hangares trasladados desde Villa Lugano.

La escuela empezó a funcionar en El Palomar, el 20 de julio de 1910, y así fue como en esos terrenos se escuchaba el ruido de dos motores de 50 CV, con que estaban provistos: un Farman y un Antoniette que, algunas veces y luego de repetidos intentos, conseguían despegar sus ruedas de bicicleta del suelo, para elevarse por unos minutos como premio a muchas horas de dedicación y sacrificio.

Tuvo como primer director a Alfred Valleton. Este piloto francés fue uno de los pilotos extranjeros llegados con sus aeroplanos al Río de la Plata para intervenir en las exhibiciones y concursos del Centenario con centro en el vuelo con motor, quien con su biplano Henri Farman Gnôme 50 hp realizó su presentación en la Escuela de Clases, en Campo de Mayo, el 15 de febrero de 1910 y, pocos días después, el 22 de febrero, efectuaba allí lo que fue “el primer vuelo con pasajero en el país”, llevando como acompañante al entonces teniente Raúl E. Goubat. Existe la posibilidad que el primero haya sido el Sr. Enrique Rodger, pero de ello no tenemos constancia. De todos modos, este punto no tiene relevancia, porque no hace a los propósitos de este trabajo. Lo destacable es que tanto Valleton como Goubat, sin duda alguna, el primer militar argentino que voló en calidad de pasajero, volverían a ser protagonistas, como veremos más adelante. Conforme a las previsiones establecidas el curso se extendería entre diciembre de 1910 y mayo de 1911 (seis meses), al cabo del cual, los oficiales cursantes debían volver a sus destinos de revista.

OTRO PASO ADELANTE...

Pasan dos años y el entonces presidente de la República, Dr. Roque Saenz Peña, firma el Decreto de creación de la Escuela de Aviación Militar, **primera unidad aérea militar del país**,

refrendado por el ministro de Guerra, general de división Gregorio Vélez, el 10 de agosto de 1912. Se coronaba, así, la intensa tarea llevada a cabo por preclaras personalidades como el mayor Arturo Luisoni, el barón Antonio de Marchi, el ingeniero Jorge Newbery y otros. Su primer director fue el teniente coronel Arenales Uriburu.

El contrato de cesión de la “faja de terreno de Caseros” a la firma Adolfo Mantels y Cía. para la instalación de la escuela, cerrada definitivamente, fue rescindido por Decreto del 24 de agosto de 1912 (BM N° 3347 – 1.ª Parte) aceptando y agradeciéndose, en nombre del Estado, la donación de las instalaciones.

Casi inmediatamente, se salva un error producido, que consta en el BM N° 3350, 1.ª Parte, del 4 de setiembre de 1912, especificando que el beneficiario de la donación de las instalaciones remanentes era el Ministerio de Guerra y que la institución donante era la “Comisión Central Pro Flotilla Militar”, a la que se le aceptaba y agradecía la donación.

¿Cuál fue el error cometido que hizo necesaria una enmienda? La firma Adolfo Mantels y Cía (Compañía Aérea Argentina), en realidad, cedió a la Comisión Central las instalaciones y construcciones existentes en el aeródromo de la escuela en “El Palomar”, y la Comisión, inmediatamente las donó al Ministerio de Guerra.

Esta medida fue, sin duda, de índole administrativa, por cuanto, a la fecha del dictado del Decreto en cuestión, ya había sido creada la Escuela de Aviación Militar y previsto su funcionamiento en El Palomar, a punto tal que pocos días después, el 8 de septiembre de 1912, se produjo su inauguración, por inquietud nacida en el seno de la población civil para que pudieran instruirse los pilotos militares en los aviones que el pueblo, en decisión espontánea y por medio de subvención popular, les obsequiara.

EL ARGENTINO I

No podemos continuar con el desarrollo de este trabajo sin dedicarle unas líneas al Argentino I, que como expresamos en páginas anteriores, su verdadera importancia fue que dio origen al Sindicato y a la Compañía, dando lugar al nacimiento del aeródromo de El Palomar.

La idea de los integrantes del “Sindicato Aéreo Argentino” era, como también expresamos, presentarlo en la “Exposición del Centenario” como “el primer elemento de aviación construido en el país”.

El avión, un biplano con tren de aterrizaje triciclo, estaba construido con material casi totalmente de procedencia nacional, salvo su motor procedente de Francia. Trasladado a “El Palomar”, no pudo despegar, por falta de potencia de su motor. El proyecto fue abandonado.

EL POTRERO DE PASTAJE

Creada la Escuela de Aviación Militar, encargada de formar y entrenar a los primeros oficiales y suboficiales aspirantes a pilotos aviadores y observadores militares, ocupó las instalaciones que dejara la escuela de pilotaje civil del “Sindicato Aéreo Argentino”.

La “faja de terreno de Caseros”, cedida por cinco años, lo había sido sin que perdiera su condición de terreno de pastaje de ganado del Ejército, con la obligación de recoger o apartar ese

ganado los días de vuelo, por cuanto la presencia de los animales atentaba contra la seguridad de la instrucción.

El 4 de noviembre de 1912, se iniciaron las actividades. El Cuerpo de profesores estuvo integrado por los ingenieros Horacio Anasagasti, Jorge Newbery, Roque Mascías, Jorge Duclout y Carlos Irmscher, los doctores Guillermo Schulz y Walterio Davis y el señor Eduardo Bradley. Desde entonces, la actividad aeronáutica se desarrolló ininterrumpidamente.

La Escuela de Aviación Militar inició su actividad en iguales condiciones que su antecesora civil, en lo referente a la obligación expresada anteriormente, en lo que concierne a los animales. Notada que fue esa anomalía y ante fundamentos relacionados con la seguridad de la instrucción de vuelo y operación de la aeronaves en el campo, se dicta una Resolución publicada en el BM N°757 del 13 de mayo de 1913, 2.ª Parte, basada en la necesidad de poner a disposición de la Escuela “el campo en el que se efectúan los ejercicios de instrucción aérea con el objeto de que lo utilice en las mejores condiciones de seguridad y sin los peligros que actualmente entrañan la presencia de ganado y el tránsito público libre”, a tal efecto dispone:

- **Pasar a depender exclusivamente de la Escuela de Aviación Militar, el “potrero del Palomar”, actualmente asignado para pastaje del ganado del Regimiento de Artillería Montada.**
- **Asignar para pastaje del ganado, el potrero donde se construirá el edificio del Colegio Militar.**

Esta resolución, es una nueva “fe de bautismo” que cambia el nombre refiriéndose al paraje, “El Palomar”. Aunque todavía potrero, el mismo de la estación y del poblado que se ha expandido alrededor de ella y a cuyo desarrollo contribuirá, con el tiempo, la futura base aérea.

Podemos asegurar entonces, que el nacimiento de la Fuerza Aérea tuvo lugar en el potrero de pastaje de El Palomar, que vieron pasar a los primeros aviadores militares y, además, a los primeros operarios aeronáuticos, militares y civiles, y los primeros conscriptos del arma aérea en un reducido número de treinta y cinco.

Los primeros *brevets* de la Escuela Militar de Aviación se otorgaron al teniente de fragata Melchor Escola, teniente Raúl Goubat, subteniente Manuel Felix Origone y teniente Alfredo Agneta.

Las pruebas prácticas para la obtención del diploma de aviador militar consistían en recorrer una distancia no menor a 150 km. Debiendo aterrizar en el punto a indicar. En 1913 el recorrido elegido fue El Palomar - La Plata, con descenso obligatorio en el hipódromo de esa ciudad. Hasta 1920, se realizaron gran cantidad de actividades, algunas de las cuales tuvieron ribetes de hazaña como el vuelo Palomar -, Conchillas (Uruguay), llevado a cabo por Jorge Newbery o el vuelo de Teodoro Fels, que unió El Palomar con Montevideo el 1 de diciembre de 1912, además, el 25 de Mayo de 1913 se concretó el primer desfile aéreo militar. En 1919, se instalaron en El Palomar las Misiones Aeronáuticas Italiana y Francesa, que dieron un impresionante impulso al desarrollo de la Aviación Militar, ya sea aportando su valiosa experiencia de guerra, ya donando material y aviones.

Transcurre el tiempo y con la I Guerra Mundial, se muestra la importancia y posible aplicación de la aviación para uso militar. Paralelamente en nuestro país, el arma aérea se sigue incrementando, de forma tal que durante los primeros ocho años se efectuaron cinco cursos para piloto militar, que incluyeron a oficiales y suboficiales del Ejército, como así también, a oficiales extranjeros e incluyendo un curso para reservistas, aumentando al mismo tiempo, el número de aviones.

A principios de 1920, la Aviación Militar comenzaba un profundo proceso de evolución. En vista de esto, por Decreto del 20 de febrero, BM N° 5560, se determinó la planta orgánica para ese año, en la que se consignaba como **“dependiente de la Dirección General de Ingenieros, al Servicio Aeronáutico del Ejército” que comprendía, entre otras dependencias, la Escuela de Aviación Militar.** Esta nueva estructuración significó un progreso, pues se pasaba del ámbito de la Escuela al de una organización más compleja como era el Servicio Aeronáutico.

Para esta época, de la Escuela de Aviación Militar, han egresado los primeros técnicos que se formaron con conscriptos en los talleres de El Palomar. Con la base de estos técnicos un 10 de noviembre de 1926, se coloca la piedra fundamental de la Fábrica Militar de Aviones de Córdoba.

Dos años más tarde, por Decreto del 23 de febrero de 1922, se disolvió la Escuela, y **se creó el Grupo 1 de Aviación**, integrado por una plana mayor, escuadrillas de observación, caza y bombardeo, una sección fotografía, parque aeronáutico y una sección de entrenamiento. Esta nueva unidad aérea de guerra se ocupó de preparar y adiestrar a los aviadores militares en las especialidades de Caza (aviones Nieuport 28 C1, Spad XIII, Bristol F 2B Fighter, Ansaldo SVA 5, Nieuport 29, Dewoitine D21), Observación (aviones Bristol F2B, Breguet XIX A2) y Bombardeo (Breguet XIX B2). Como complemento de esta actividad, se llevaron a cabo los primeros raids en escuadrilla hacia distintos puntos del país.

Posteriormente, ante las necesidades esenciales de la Aeronáutica Militar, **se creó la División Movilización, otra de Líneas Aéreas y “el primer gabinete psicofisiológico” a cargo del Dr. Agesilao Milano.**

Con el transcurrir del tiempo, la experiencia indicó la necesidad de restablecer la Escuela de Aviación Militar, ya que su carencia conspiraba contra las funciones del Grupo 1 de Aviación como unidad táctica. Es así que, por decreto del 26 de enero de 1925, se recreó la Escuela, ahora con el nombre de **Escuela Militar de Aviación**, y se modificó la designación del Grupo 1 de Aviación por: **Grupo 1 de Observación.**

En 1927, la Aviación Militar fue objeto de una reorganización fundamental al disponerse, por Decreto del 4 de mayo, la creación de la Dirección General de Aeronáutica. Se le reconoce a la Aeronáutica el nivel de Gran Repartición. La Dirección, quedó conformada por: la Escuela de Aviación Militar, el Comando de Aviación Militar, la Dirección de Aerotécnica, el Parque Central, la División Administrativa y la Dirección de Aeronáutica Civil.

Desde aquellos primeros vuelos, en los que después de muchos intentos, una aeronave lograba mantenerse un corto tiempo en el aire, en 1927, **llegamos a los grandes “raids”,** en los cuales se llegaron a recorrer 2.568 km en 18 horas 57 minutos. **Se interviene, también, en las maniobras del Ejército en tareas de observación y se emplean los primeros equipos de comunicación.**

Con el paulatino aumento de la actividad aérea, se hacen necesarios cambios de organización, por lo tanto, en 1929 por decreto inserto en BM N° 8202, 1.ª Parte, del 18 de julio, se aprobó la Organización de Paz del Ejército para 1929, en la cual quedaba incluida la **“Base Aérea Militar El Palomar”,** integrada por un Comando, Parque y Talleres de Base, Servicios Generales (Transporte, Administración y Sanidad), Servicios Técnicos (Fotografía, Comunicaciones, Iluminación, Meteorología y Gabinete de Estudios), Escuela Militar de Aviación, Sección Entrenamiento, y Grupo de observación y Escuadrilla de Caza. Al año siguiente, el 15 de febrero se creó el Grupo N°1

de Caza, conformado por dos escuadrillas y el 28 de diciembre de 1933 se agregó el Grupo N°1 de Bombardeo.

En el año 1936, se crea con dependencia directa del Ministerio de Guerra, el Comando de las Fuerzas Aéreas del Ejército, produciéndose en Julio de ese año, una nueva reorganización del arma con Regimientos Aéreos como Unidades Tácticas y de Instrucción, integrado a su vez por Grupos. **Con asiento en “El Palomar” se crea el Regimiento Aéreo N° 1, integrado por los Grupos N° 1 de Observación y N° 1 de Caza**, más tarde constituido como unidad de bombardeo pesado con tres grupos (1938) y **Escalón de Transporte Aéreo**.

A principios de 1937, la “Escuela Militar de Aviación”, que desde sus comienzos funcionara en “El Palomar”, en la formación de los oficiales pilotos, se traslada a Córdoba, al crearse el Colegio Militar de Aviación.

En 1938, la Base Aérea Militar “El Palomar” amplió su estructura al transformarse en un organismo administrativo independiente de las unidades tácticas, destinado a proveer todo lo referido al personal de servicio, material y elementos para el funcionamiento de las mismas. Además, pasó a tener a su cargo, la organización, control y movilización de todos los servicios de la Aeronáutica Militar dentro de su jurisdicción.

A partir de 1940, en el Grupo 1 de Observación, inició sus operaciones **LASO (Líneas Aéreas al Sudoeste), primera empresa estatal de transporte de pasajeros, carga y correspondencia que cubrió la ruta El Palomar – Esquel**.

Cinco años después, LASO se fusionó con LANE (Líneas Aéreas al Noreste, creada en 1943, para la aerovía **El Palomar - Posadas, que dio nacimiento, posteriormente, a LADE (Líneas Aéreas del Estado)**, importante factor de fomento de los servicios de cabotaje y apoyo a las economías regionales, especialmente las patagónicas.

Esta es hasta aquí, la historia obviamente comprimida, de los cambios producidos, desde su condición de potrero a Base Aérea Militar y llámese como se llame, así sea la Brigada Aérea, el Grupo 1 de Transporte Aéreo, como el Aeródromo Militar, más allá de los papeles y los nombres oficiales, sigue y seguirá siendo “El Palomar”.

Desde allí se viene o se va, se llega o se vuelve; se está o se estuvo y se sueña con volver al verde de su pasto, a la música de los motores, a todo lo que se metió en los sentidos y en los sentimientos. Porque el antiguo potrero, que fue cuna de la fuerza, tiene algo de santuario, no sólo para los pilotos y tripulantes de transporte, sino para todos y cada uno de los integrantes de la Fuerza Aérea Argentina ¡Porque allí empezó su historia!

CONCLUSIÓN

La historia, como conocimiento de la vida humana y de la realidad social, siempre tuvo un sujeto que fue el hombre, y un objeto que fueron los hechos realizados por aquel, que influyeron en la vida de las instituciones y del país formando la conciencia de los pueblos.

Como ser histórico, el hombre ha tendido a ejecutar con conocimiento, voluntad y libertad los dos fines reales de su vida: el pensar y el obrar, de los que ningún hecho carece.

La historia como magisterio es, en definitiva, como sostienen los pensadores, la ciencia de los hechos que, encarados por el hombre en el tiempo y el espacio, formaron su propia vida y le dieron contenido a aquella.

Dentro de ese contexto, la historia de “El Palomar” es el resultado de las acciones de los civiles preclaros, primero; y después, de los hombres de armas que condujeron el destino de la incipiente aviación y que dieron contenido concreto y real a su existencia.

Este trabajo me llevó a indagar en forma cronológica, científica y documental, aquellos hechos verídicos y auténticos relacionados con este histórico lugar, por el que he transitado durante treinta años, tratando de constituir un documento que sea valioso a las generaciones venideras, hecho que para mí era una asignatura pendiente.

Como resultado de este estudio concluimos que:

- En este histórico lugar, nació el primer organismo estatal destinado a la práctica de la navegación aérea y fue mudo testigo de la evolución de la Aeronáutica hasta su consolidación en 1945.
- De la Escuela de Aviación Militar egresaron, entre 1912 y 1937, las primeras promociones de aviadores militares, oficiales y suboficiales.
- En este lugar nació el primer Gabinete Psicofisiológico a cargo del Dr. Agesilao Milano
- En este lugar se efectuaron los estudios y se tomaron las previsiones para iniciar un servicio aéreo de fomento partiendo los vuelos de exploración para la instalación de nuevos aeródromos y rutas aéreas hacia todos los rumbos posibles, sobre todo, hacia la Patagonia.
- Desde allí salían los vuelos de LASO (Líneas Aéreas Sudoeste) y LANE (Líneas Aéreas Noreste), que unidas constituyeron LADE (Líneas Aéreas del Estado), baluarte en la comunicación entre las poblaciones más alejadas de nuestro país y los principales centros urbanos.
- Aquí se formaron los primeros operarios y luego los primeros técnicos aeronáuticos que fueron la base para la instalación años más tarde, de la Fábrica Militar de Aviones en Córdoba.
- Desde este lugar despegaron innumerables vuelos que permitieron batir records de altura, de distancia, de velocidad y solitarios raids, que montados en esos frágiles aeroplanos, eran verdaderas proezas.
- A lo largo de la historia de “El Palomar” desfilan: los Newbery, De Marchi, Anchorena, Mascías, Velez, Mosconi, Zuluaga, Parodi, De la Colina, Bradley, Fels, Castaibler, Muratorio, De Arteaga, Taravella, Madariaga, Bergamini, Zanni, Barrufaldi, Origone, Candelaria, Matienzo, pioneros todos, que con visión, vocación y pensamiento estratégico hicieron germinar la semilla de esa nueva herramienta que ofrecía el progreso tecnológico.

Estas son, en apretada síntesis, las conclusiones resultantes de algunos de los sucesos acaecidos en el lugar geográfico que, de potrero de pastaje, fue cuna y es símbolo de la Aviación Militar Argentina.

APENDICE N° 1

AERONAVES UTILIZADAS

Período 1912 - 1922

Etapas: escuela de Aviación Militar en El Palomar

Henry Farman - Gnome Omega 50 hp.
Bleriot XI - Gnome Omega 50 hp.
Nieuport 2G - Gnome Omega 50 hp.
Bleriot XI bis - Gnome Lambda 80 hp.
Breguet - Gnome Doble Omega 100 hp.
Nieuport MV - Gnome Doble Omega 100 hp.
Rumpler Taube - Mercedes 100 hp.
Morane Saulnier Parasol - Le Rhone 80 hp.
Morane Saulnier G (ex Newbery) - Le Rhone 80 hp.
Voisin Modelo 1916 - Salsom 140 hp.
Deperdussin (ex Fels) - Gnome Lambda 80 hp.
Nieuport 28 C1 - Gnome 165 hp.
Spad VII - Hispano Suiza 8 165 hp.
SVA 5 - SPA 6 220 hp.
SVA 10 - Isotta Fraschini - 260 hp.
Caudron G3 - Le Rhone 80 hp/Anzani 100 hp.
Avro 504 K - Le Rhone 9 J 112 hp.
Bristol F2B - Hispano Suiza 8 Fb 300 hp.
Curtiss JN 4B - OX5 90 hp.

Con formato: Español (España, internacional)

Con formato: Inglés (Estados Unidos)

Período 1922 – 1930

Con formato: Español (España, internacional)

Etapas grupo 1 de Aviación/ Grupo 1 de Observación

Avro 504 K - Biplaza - 110 hp.
Avro 504 N - 160 hp.
Dewoitine D-21 C1 - Lorraine Dietrich 450 hp.
Dewoitine D-25 - Hispano Suiza 450 hp.
Nieuport Delage 29C - Hispano Suiza 300 hp.
Breguet XIX - Lorraine Dietrich 12 Eb 450 hp.
Junkers F-13 - Motor L-2/L-5 120/180 hp.

Período 1930 - 1945

Con formato: Español (España, internacional)

Etapas Base Aérea Militar El Palomar

Junkers W-34/K-43 - Wright R-1820- E Cyclone 620 hp.
Ae T1 - Lorraine Dietrich 12 Eb 450 hp.
Avro 626 Trainer - Armstrong Siddeley Linx IV 215 hp.
Ae ME1

Muñiz M-9 - Havilland Gipsy Six 200 hp.
 Focke Wulf Fw 44J - Siemens Halske Sh 14 a 160 hp.
 Focke Wulf 58 Weie - Argus As 10 240 hp.
 I Ae SL 22 - I Ae 16 El Gaucho 450 hp.
 Northrop 8A-2 - Wright Cyclone R-1820 G3
 Ae MB1/MB2 - Wright Cyclone SGR 1820 F3 715 hp.
 Glenn Martin 139 WAA - Wright Cyclone R-1820 - G3 840 hp.
 Ae MS1 - Wright Whirlwind R-975 330 hp.
 Lockheed 10 E Electra - Pratt & Whitney Wasp Junior S3 H-1 450 hp.
 Lockheed 12B - Wright Cyclone R-975 420 hp.
 Junkers JU 52 3/m - Wright Cyclone E-1 620 hp.
 Dewoitine D-333 - Hispano Suiza 9 V Wright Cyclone 575 hp.
 Dewoitine D-338 - Hispano Suiza 9 V-16 650 hp.
 Douglas DC-3 - Wright Cyclone 1820 G-102 A 1000 hp.
 Fairchild 82 D - Pratt & Whitney Wasp S2 - H1 550 hp.
 Avro La Cierva C-30 A (Autogiro) - Armstrong Siddeley Genet Major 140 hp.
 Ae MO 1
 Ae M Oe ½ - R-760 - ET 235 hp.
 I Ae 20 El Boyero
 Curtiss Hawk III/IV - Wright Cyclone R-1820 650 hp.
 Curtiss Hawk 75-0 - Wright Cyclone F.M.A. R-1820 840 hp.
 Douglas DC-4 - Pratt & Whitney Wasp 2SD 13-G 1200 hp.
 Beechcraft AT 11 Kansas - Pratt & Whitney Wasp - Junior 450 hp.
 De Havilland DH-104 Dove - Gipsy Queen 70 300 hp.
 Bristol 170 MK - Bristol Hercules 1675 hp.
 Avro Lancastrian - Rolls Royce 1760 hp.
 Airspeed Consul.
 Vickers Viking - Bristol Hércules 694 1690 hp.

NOTA: Este apéndice nos muestra la cantidad, tipo y potencia de las aeronaves que volaron en El Palomar, asimismo, se puede observar la evolución de las mismas comparando la potencia de las plantas de poder a través del tiempo.

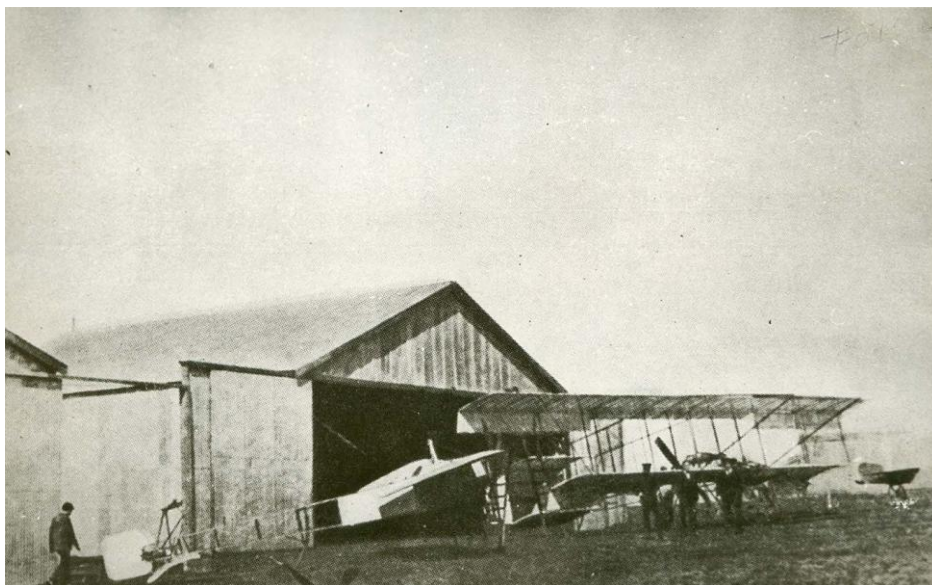
Con formato: Inglés (Estados Unidos)

APENDICE N° 2

Documentos Fotográficos



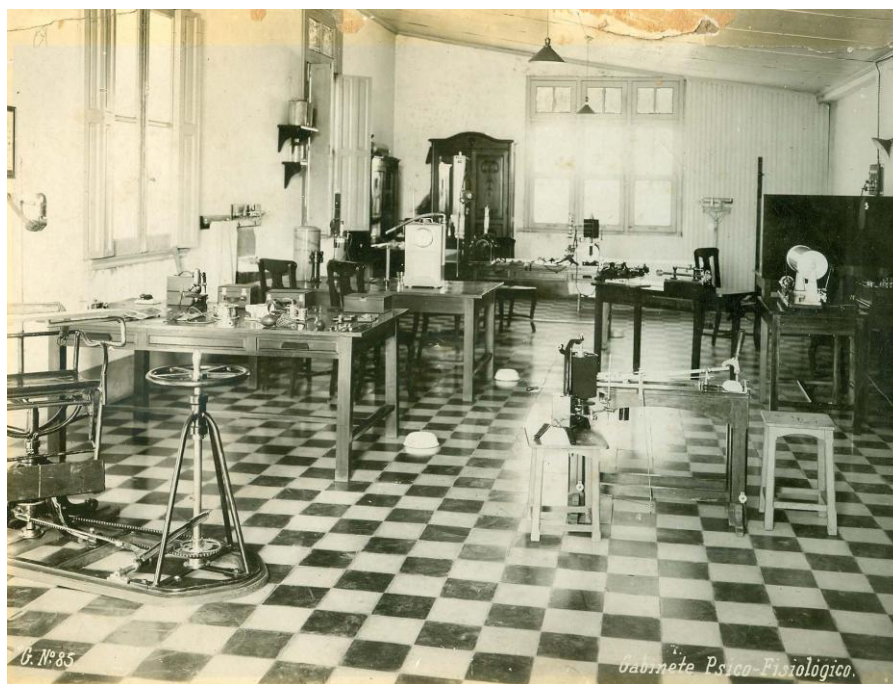
Documento Fotográfico N° 1: En estas instalaciones comenzó a funcionar la Escuela de Aviación Militar.



Documento Fotográfico N°2: El Palomar en 1910 - Compañía Aérea Argentina.



Documento Fotográfico N°3: 1931 – Llegada del Príncipe de Gales al El Palomar – Aterrizan las maquinas que han servido de escolta.



Documento Fotográfico N°4: 1er. Gabinete Psico-Fisiológico - Año 1925



Documento Fotográfico N°5: 1.º Curso de la Escuela de Aviación Militar con el director y profesores.



Documento Fotográfico N°6: Jorge Newbery



Documento Fotográfico N°7: Ángel María Zuloaga.



Documento Fotográfico N°8: Antonio Parodi.



Documento Fotográfico N°9: Dr. Agesilao Milano en el Gabinete Psico-Fisiológico.



Documento Fotográfico N°10: Teodoro Fels.



Documento Fotográfico N°11: Luis Barrufaldi.



Documento Fotográfico N°12: Enrique Mosconi.

NOTA: Estos documentos fotográficos representan, sin duda, sólo algunos hechos y personajes de la rica historia de El Palomar.

BIBLIOGRAFÍA

- ARANDA DURAÑONA, Oscar L. Comodoro (R), “*Y la guerra contaminó los cielos*”; Biblioteca Nacional de Aeronáutica, Buenos Aires, 2008.
- CAMPS, Ignacio J. Mayor EA, “*El Palomar de Caseros*”; trabajo presentado en el 2.º Congreso Internacional de Historia de América; Buenos Aires; 1937.
- MARTÍNEZ, Abel F. brigadier mayor (R); LARGHI Horacio H. comodoro, “*Historia de la Fuerza Aérea Argentina*” Volumen II; Dirección de Estudios Históricos F:A.A., 1997.
- MORENO, Carlos; CALLEGARI, Horacio, “*La antigua chacra de Diego Casero*”; Ediciones Fundación Banco Cooperativo de Caseros; Pcia. de Buenos Aires; 1994.
- PALAZZI, Rubén O. Brigadier Mayor (R), “*La aventura de volar*”; Asociación de Tripulantes de Transporte Aéreo; Buenos Aires; 2003.

FUENTES DOCUMENTALES

- GAU, Enrique R. Comandante, Jefe Base Aérea Militar “El Palomar”; “*Antecedentes Históricos de la BAM El Palomar*”; Expediente N° 18826; 1947.
- BARALDO VICTORICA, Mario, Comodoro (R); Jefe Dto. Asuntos Históricos; “*Evolución Histórica de la BAM El Palomar 1919-1950*”; Expediente 984.946; 1981.

DOCUMENTOS FOTOGRÁFICOS

Archivo Fotográfico de la Dirección de Estudios Históricos FAA.