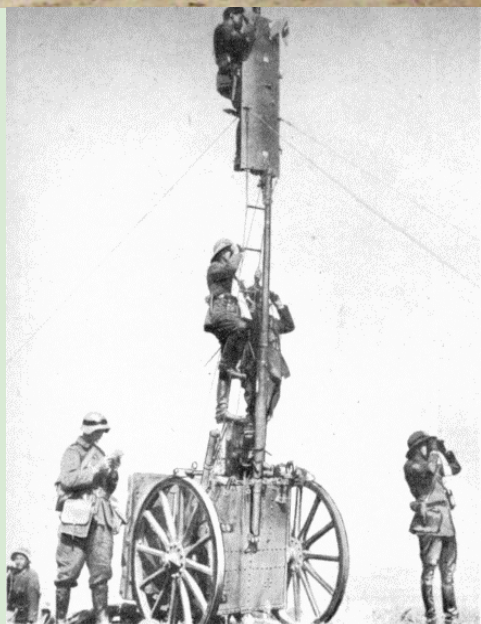
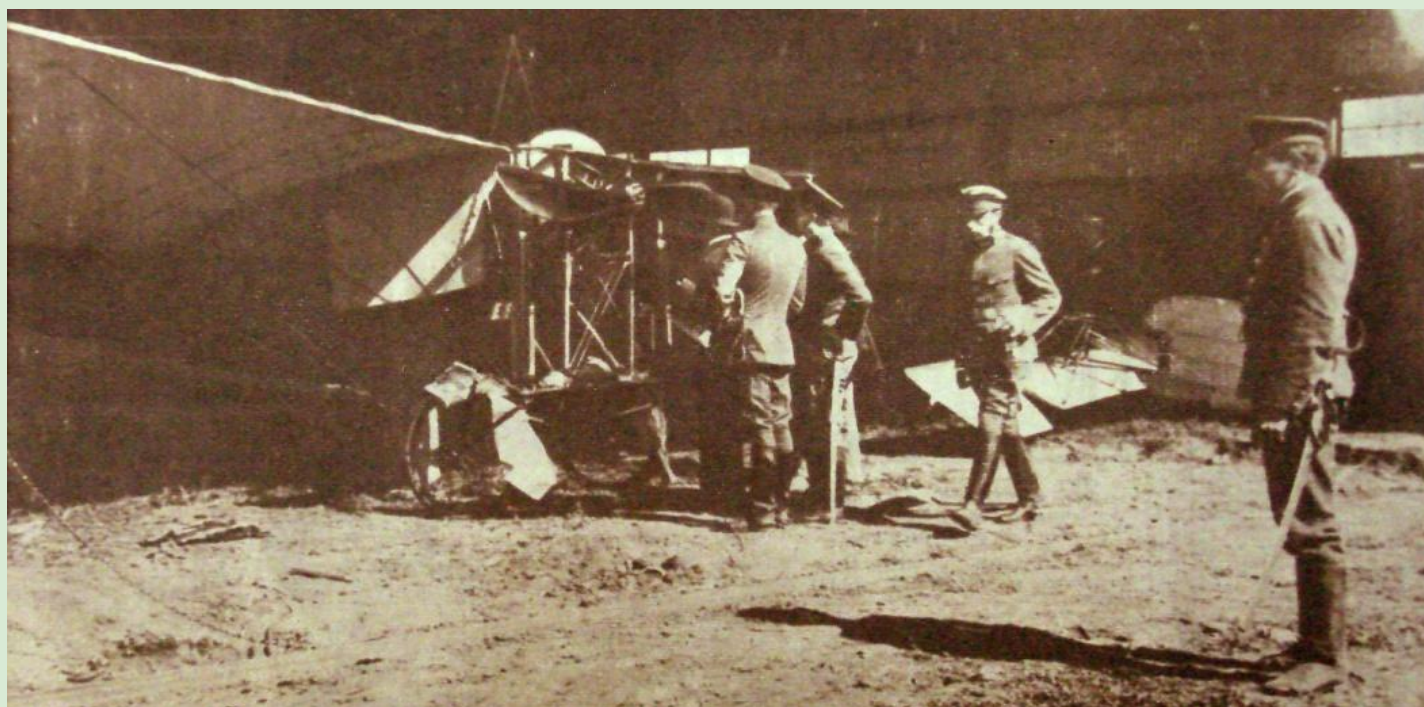


Primeras participaciones de la aviación del ejército en ejercicios militares



**© Eloy Martín
2014**

Primeras participaciones de la aviación del ejército en ejercicios militares

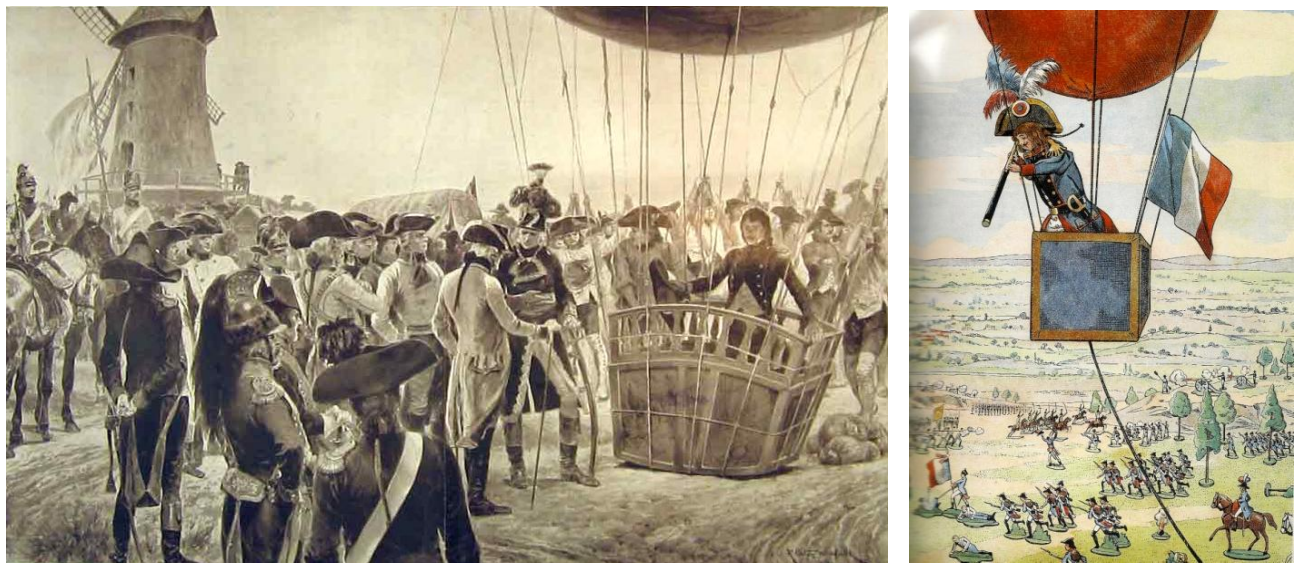
Antecedentes

El uso militar de la aviación en las fuerzas militares fue realmente prolífico y muy interesante por todas las variantes aplicadas y su tratamiento requeriría todo un capítulo aparte. Si bien encontramos antecedentes a partir del año 206 AC, la primera referencia directamente relacionada con el apoyo a la artillería se registró el 26 de junio de 1794 durante la batalla de Fleurus.



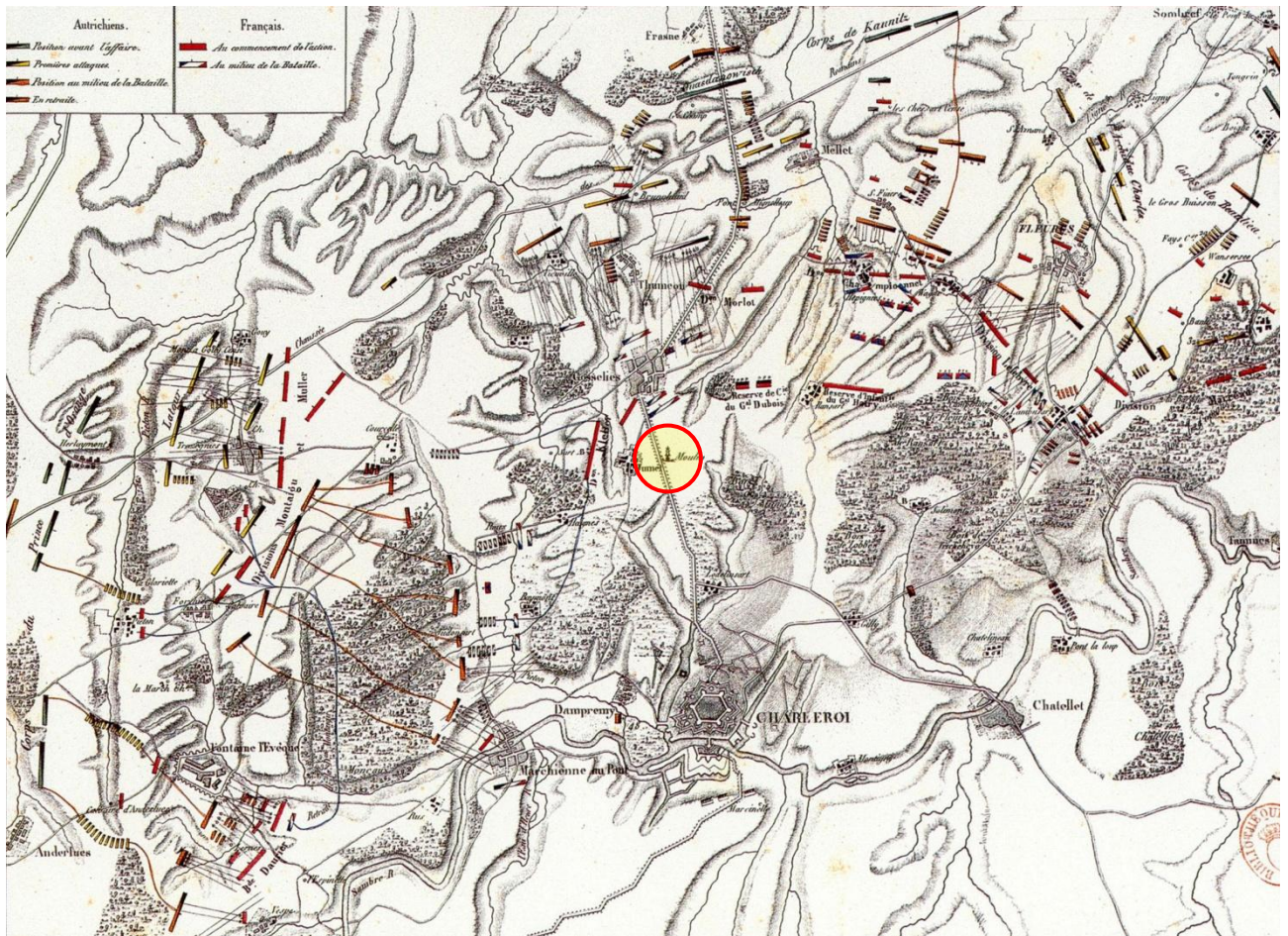
Izquierda: Aeronave mitológica china con tripulantes armados. Derecha: Combate aéreo de un inglés con un alemán. 1751

En esta ocasión se enfrentaron los ejércitos de Austria y Francia, y este último empleó por primera vez aeróstatos en la observación del campo de batalla, dirección y reglaje del tiro de artillería. La operación se llevó a cabo en inmediaciones del molino de Jumet (o Jumiègne) a bordo del *L'Entrepreneur*.



Durante unas diez horas desde unos 400 m de altura con el Capitán Coutelle como piloto y el General Antoine Morlot como observador. Prácticamente todos los movimientos de las tropas francesas fueron conducidos desde el globo. Desde entonces proliferaron una extensa lista de episodios relacionados fundamentalmente con la observación aérea.

L'Entreprenant en la batalla de Fleurus¹



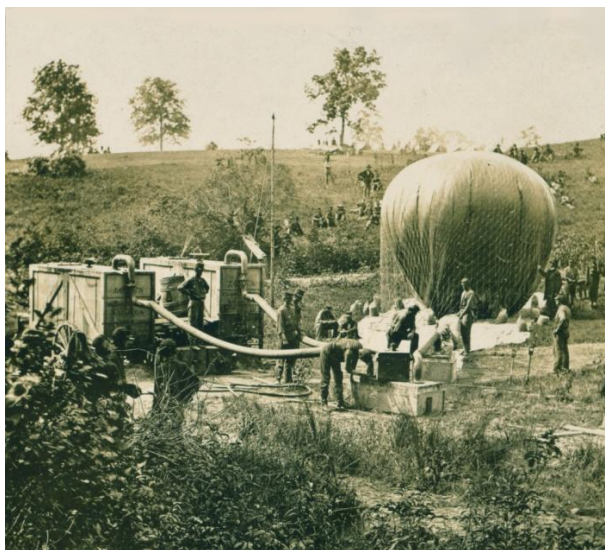
¹ REINHARD Marcel. (1954) *Histoire de France*. Tome Second. Librairie Larousse. Paris.

Experiencias en América

Desde entonces también se documentaron en el continente una interesante cantidad de experiencias y proyectos relacionadas con la operación militar de medios aéreos. Como ocurrió en otras partes del mundo, las experiencias americanas en materia de observación aérea fueron muchas pero sin lugar a dudas las dos expresiones más importantes fueron los empleos aerostáticos durante la guerra Civil Americana y la guerra de la Triple Alianza. En la primera hubo formaciones aerostáticas en ambos ejércitos (de la Unión y Confederados) y de ellos el más importante fue también el primero personalmente dirigido por Thaddeus Sobieski Constantine Lowe. De hecho fue Lowe el facilitador de las gestiones diplomáticas desarrolladas por el gobierno de Brasil para concretar la compra y el empleo exitoso de globos de observación durante la guerra de la Triple Alianza.



Izquierda: T. S. C. Lowe. Derecha: Lowe a bordo de la barquilla del *Intrepid* durante la batalla de Fair Oaks



Guerra de Secesión. Izquierda: inflado del globo *Constitution* en Fair Oaks, Virginia. 31 de mayo de 1862. El globo no operó y su gas fue trasvasado al *Intrepid* que finalmente realizó las tareas de observación. Derecha: se aprecia al *Intrepid* listo para iniciar las tareas de observación

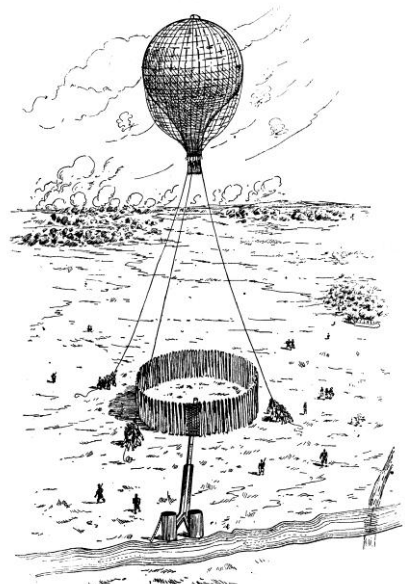
Experiencias en Sudamérica

Durante la guerra de la Triple Alianza, hubo dos protagonistas principales, en primer lugar el gobierno de Brasil que además de auspiciar intentos fallidos previos, materializó la compra de globos a Lowe y la contratación del personal necesario por su intermedio.

El segundo protagonista fundamental de estas experiencias fue el Sargento Mayor Robert Adolfo Chodasiewicz (1832-1896) quien en coordinación con el personal contratado por el ejército aliado brasilero: los hermanos James y Ezra Stiles Allen llevaron a cabo junto con otros oficiales de ingenieros brasileros un total no inferior a veinticinco ascensiones.



Vista interior de Curuzú mirado desde aguas arriba. 20 de septiembre de 1866. Oleo de Cándido López. Tela 48.5 x 152 cm. Museo Histórico Nacional



Izquierda: Teniente coronel de ingenieros Robert Adolfo Chodasiewicz. Derecha: Ilustración de la operación con el Globo. Se aprecia claramente la empalizada protectora similar a la empleada en la guerra de Secesión y sobre el costado derecho el camino del paso de Sydra que conducía a Paso de la Patria. (*Álbum de la Guerra del Paraguay*). Este tipo de protección habría sido utilizado en 1849 para proteger los aeróstatos durante su inflado en el sitio de Venecia, apareció en bocetos de la época (Derecha) y durante la Guerra de Secesión Americana

Desde entonces y hasta la creación de la aviación en el ejército argentino en 1912, también hubieron numerosos antecedentes documentados por el Ejército y la Armada y relacionados con el uso militar de la aviación.

Primeros ejercicios de observación



La aviación militar argentina, que también contó con antecedentes que se remontan a comienzos del siglo XIX, nació en el ejército el 10 de agosto de 1912 merced a un ejemplar y patriótico esfuerzo del pueblo argentino y la obstinación pertinaz de un grupo de entusiastas que interpretaron la idea del Mayor de artillería Arturo Pedro y Pablo Luisoni y supieron concretarla en el tiempo récord.

La dirección de la Escuela Aviación Militar fue confiada al Teniente de Artillería Coronel Arenales Antonio Uriburu² quien durante su mandato fijó las primeras normas que reglamentaron y fortalecieron el funcionamiento del instituto.

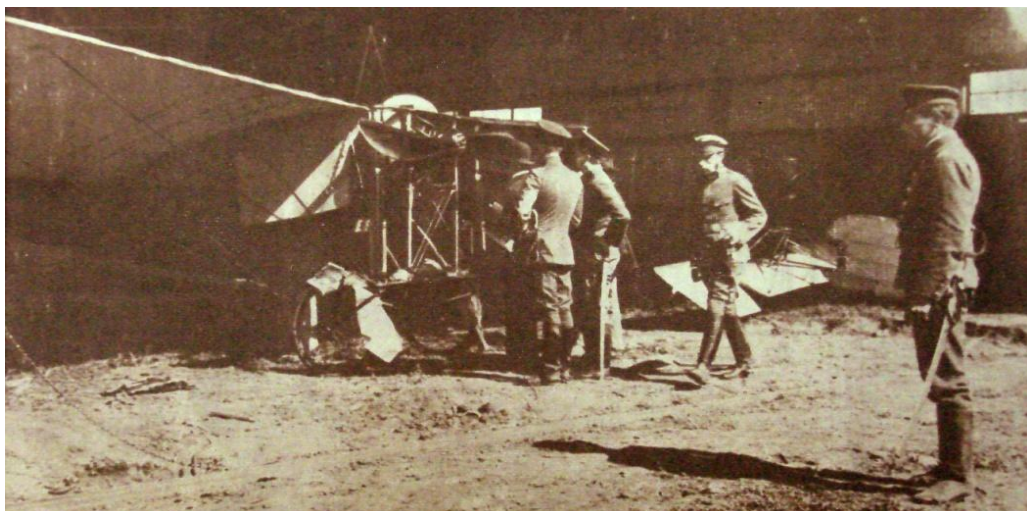
Los inicios fueron sumamente difíciles y navegaron constantemente entre el escepticismo de las autoridades y la falta de recursos apropiados que se agravaron peligrosamente con la escasez de material ocasionado con el inicio de la primera guerra mundial. El personal y material que compartía el aeródromo con el Aero Club Argentino, no tenía otra alternativa que desenvolverse en un marco de extrema precariedad, donde la austeridad y el sacrificio personal eran una condición ineludible para afrontar la actividad diaria. Los profesores, alumnos y personal de maestranza, que debían pernoctar para proseguir la instrucción al día siguiente, no tenían otra alternativa que alojarse en pensiones de la vecindad y, llegado el caso, improvisar un camastro entre los cajones de embalaje del material aéreo. Afortunadamente la creatividad, ingenio y esfuerzo de sus integrantes contribuyeron notablemente para afianzar y proyectar el crecimiento de la aviación.



Izquierda: Teniente coronel Ingeniero Arenales Antonio Uriburu. Derecha: Primeras instalaciones de la Escuela de Aviación Militar y el Aero Club Argentino en El Palomar. 1912

² Boletín Militar N.º 3385. 1ª Parte. Resolución 12 de octubre de 1912.

Bleriot XI N.º I en El Palomar. 1912. Diario *Democracia*. 8 de noviembre de 1948



Relación de material y actividad de la Escuela de Aviación Militar (Período 1912-1914)

Material	1912	1913	1914
Aeronaves	7	11	10
Vuelos	54	2483	2127
Horas voladas	28:07	605:27	413:07

Maniobras del Regimiento 1 de Obuses



El Regimiento N.º 1 de Obuses de Campaña, formado el 11 de mayo de 1910, y el Regimiento de Artillería a Caballo 2 (Ac. 2) tenían sus cuarteles en Campo de Mayo en el sector que hoy ocupan las instalaciones de Aviación de Ejército.

En esa unidad de artillería revistaron los oficiales aviadores Origone (primera víctima de nuestra aviación militar) y Agneta, y fue precisamente en el frente de sus cuarteles, actualmente ocupados por el Batallón de Abastecimiento y Mantenimiento de Aeronaves 601, donde se registraron algunas las primeras operaciones locales fuera de aeródromo con aviones militares.

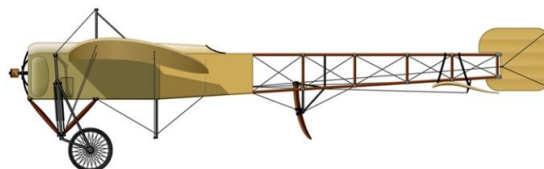
El 8 de octubre de 1913, durante las maniobras del Regimiento 1 de Obuses desarrolladas en Carmen de Areco se llevó a cabo el primer ejercicio de aerocooperación con artillería. Participó el Bleriot XI-Bis N.º I tripulado por el Teniente 1º de Caballería Raúl Eugenio Goubat (Piloto) y el Teniente de Artillería Alberto González Albarracín (Observador).



Teniente 1º Goubat



Teniente González Albarracín

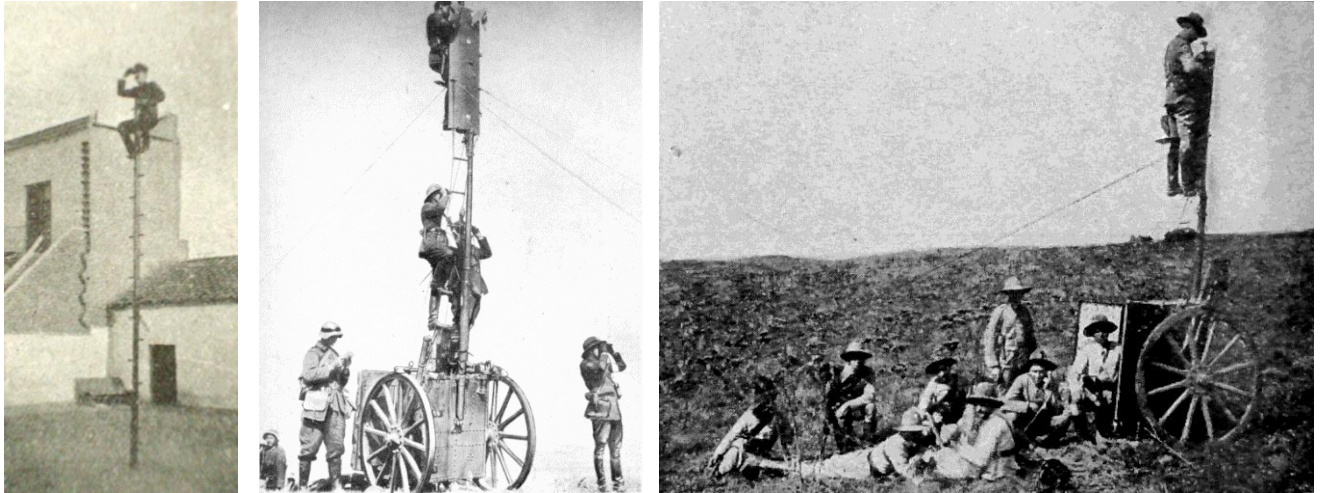


Bleriot XI 80 hp

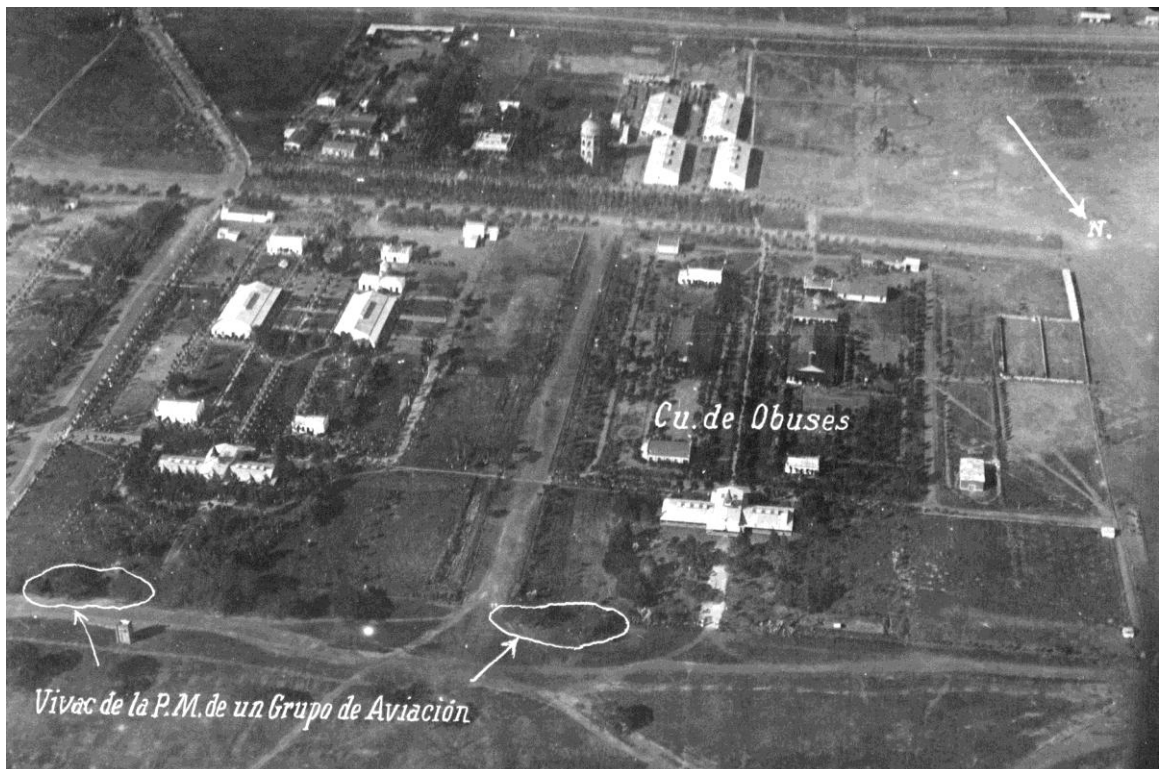
Este no es un detalle menor si se considera que, durante la Primera Guerra Mundial, recién en septiembre de 1914, un avión del Escuadrón N.º 4 del ejército francés afectado al Batallón del Aisne cooperó por primera vez en la observación y reglaje del tiro de artillería.

Se realizaron solo dos vuelos 1:25 y 2:08 hs. En ese entonces el Ejército Argentino utilizaba como plataforma elevada los carros de observación que era un sistema adoptado por el ejército alemán que fue empleado por la artillería de campaña argentina a partir de mediados de 1913.

Carros observatorio de artillería

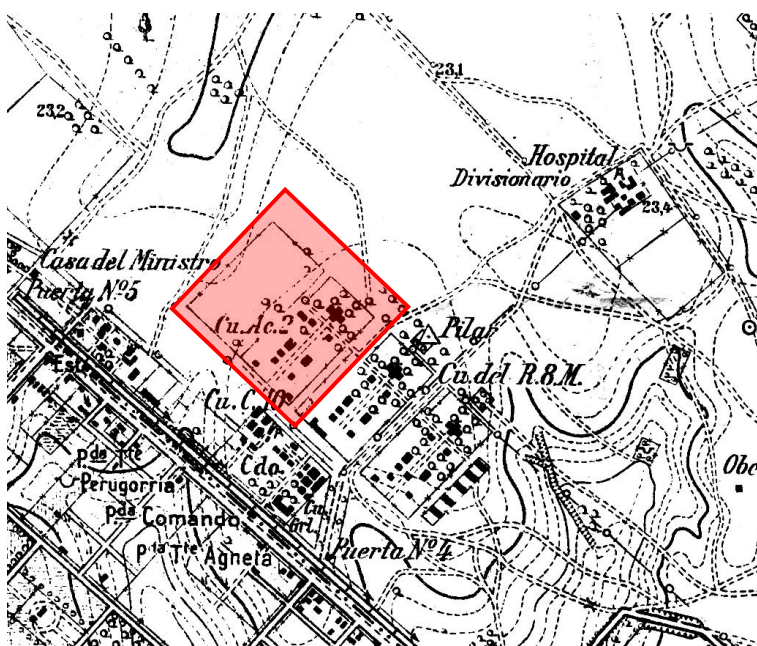


Izquierda: Observatorio Móvil de Artillería diseñado por el My B. Martínez. Artículo Caras y Caretas N.º 262. 10 de octubre de 1903. Centro: Torre observatorio de artillería de campaña. Poder Ejecutivo Nacional. 1932-1938. Volumen VI. Derecha: carro observatorio. Revista *Caras y Caretas* N.º 809. 4 de abril de 1914



Cuarteles del Regimiento 1 de Obuses. 1924

Plano de Campo de Mayo escala 1:25000.
1908 (corregida en 1926) donde se aprecian
los cuarteles de la unidad



A raíz de estas operaciones el Boletín del Aero Club Argentino N.º 25 editado en julio de 1914 publicó el siguiente artículo:

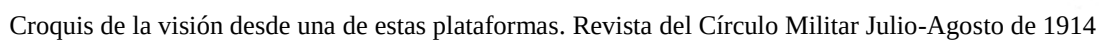
El tiro de artillería y los aeroplanos en la argentina

Los ensayos de tiro de artillería con la cooperación del aeroplano, cuyos primeros experimentos se hicieron el año pasado con el regimiento de obuses, van a reanudarse en nuestro ejército en virtud de una disposición ministerial aparecida el 30 del ppdo. Según lo establece esta disposición, la Escuela de tiro y los regimientos 1 y 2 de artillería montada deberán tomar las medidas del caso a fin de que durante la próxima campaña de tiro de combate puedan continuar los experimentos iniciados por el mayor Enríque Jáuregui en el regimiento de obuses.

La Escuela Militar de Aviación deberá a su vez hacer los preparativos para que cada una de las unidades nombradas pueda disponer por lo menos de un aparato en la fecha en que los experimentos hayan de realizarse. Para que estos ensayos se lleven a cabo en debida forma, los pilotos serán oficiales diplomados de la Escuela; pero si para observador el número de aquellos no alcanzara, podrán ser empleados en esas funciones los tenientes de artillería que aun no han terminado los cursos de Aviación o bien los oficiales pertenecientes a las unidades donde los experimentos se realicen.

La inspección de artillería dispondrá, por su parte, que una copia del legajo de experimente; y conclusiones a que arriba el mayor Jáuregui sea enviada a cada una de las unidades mencionadas para que sirva de base a sus trabajos debiendo dicho jefe asistir a los ensayos del Escuela de tiro y dar oportunamente las aclaraciones y demás detalles que fuera posible a fin de que la continuación de las pruebas pueda ser hecha en forma armónica y sin repeticiones innecesarias.

Terminados los ensayos, los jefes de las unidades informarán a la inspección de artillería esta repartición propondrá entonces la adopción con carácter definitivo, de aquellas medidas que estén lo suficientemente comprobadas y la continuación de las que se reputen necesario someter a una nueva experimentación.



LAS CINCO ARMAS



SIEMPRE
FIRMES



LIBRES DE
TRUSTS

LAS CINCO ARMAS



CIGARRILLOS



LIBRES DE TRUSTS

Publicidad de *Cigarrillos 43* referidas a las armas y especialidades del ejército. Revista *Caras y Caretas* N.º 800. 31 de enero de 1914

Maniobras del Regimiento 6 de Infantería



Del 16 al 20 de febrero de 1914 el Teniente Baldomero José de Biedma fue destacado con el Bleriot XI N.º I *Centenario* para desarrollar observación del tiro de campaña durante las maniobras de tiro de combate del Regimiento 6 de Infantería³ llevadas cabo por el Teniente coronel Tomás Roque Martínez en la zona de Berazategui.



Izquierda: Teniente Baldomero José de Biedma. Derecha: Bleriot XI N.º I *Centenario* con el Ing. Jorge Alejandro Newbery

³ Unidad donde hasta hace poco había prestado servicios.

Maniobras del Regimiento 1 de Obuses



Del 20 de febrero al 10 de marzo se desarrolló el primer ejercicio de observación del tiro de artillería durante las maniobras en ejecutadas por el Regimiento 1 de Obuses de Campaña mando del Mayor Julián Enrique Jáuregui (1877-1946) Carmen de Areco.



Ejercicios de artillería. Campo de Mayo. Revista *La Ilustración Sud-Americana*. 15 de marzo de 1909

Como corolario de todas estas experiencias, el 30 de julio de 1914, se dispuso continuar las misiones de aerocooperación⁴ iniciadas por el Mayor Jáuregui (referidas a la cooperación de aeroplanos en el tiro de artillería, con apoyo de personal y medios de la Escuela de Aviación Militar).

Las misma fue llevada a cabo durante las maniobras de los Regimientos 1 y 2 de Artillería Montada con el objeto de difundir sus enseñanzas y reglamentar su empleo. Por ese motivo se ordenaron, además, los preparativos de la Escuela Militar de Aviación para que cada una de las unidades nombradas pudiera disponer por lo menos de un avión para la fecha de ejecución de los experimentos.

Se determinó que los pilotos fuesen oficiales diplomados de la Escuela; o bien, si el número de aquellos no alcanzara, fueran asignados como observadores aéreos los tenientes de artillería que aun no han terminado los cursos de Aviación u oficiales pertenecientes a las unidades donde los experimentos se realicen. Como medida complementaria se ordenó a la Inspección de Artillería la confección de una copia del legajo de los experimentos y conclusiones a que arribó el Mayor Jáuregui para enviarla a cada una de las unidades mencionadas para que sirviese de base a sus trabajos debiendo dicho jefe asistir a los ensayos del Escuela de tiro y dar oportunamente las aclaraciones y demás detalles a fin de que la continuación de las pruebas pueda se hecha en forma armónica y sin repeticiones innecesarias.

⁴ *Cooperación del aeroplano en tiro de artillería*. Resolución del 30 de julio de 1914 inserta en Boletín Militar N.º 3915, 1ª Parte. 1 de agosto de 1914.

Finalizados los ensayos, los jefes de las unidades informarán a la Inspección de Artillería esta repartición propondrá entonces la adopción con carácter definitivo, de aquellas medidas que estén lo suficientemente comprobadas y la continuación de las que se reputa necesario someter a una nueva experimentación⁵.

El mes siguiente el Mayor Jáuregui dio una pormenorizada conferencia referida al tema en el Círculo Militar titulada *El Tiro de Artillería y la cooperación del Aeroplano* que fue publicada en la Revista de ese club de oficiales. Entre las muchas experiencias y disquisiciones de técnica del arma, transmitidas, difundió el siguiente código de señales para que fuese transmitida por el avión en la dirección del tiro a una altura recomendada de 500 m:

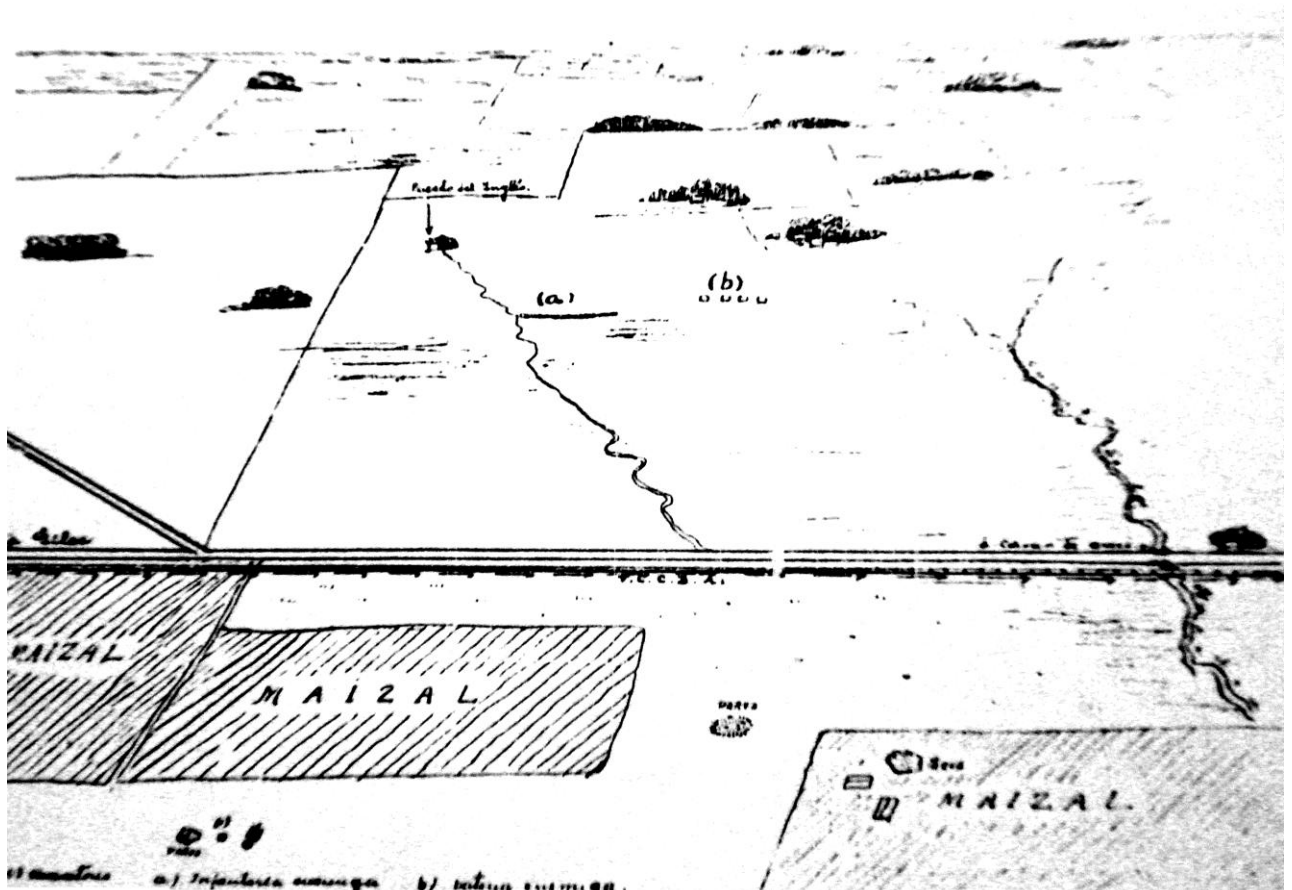
Dirección de tiro: Vuelo en línea hacia el blanco desde la batería o grupo.

Largo: Picada del avión.

Corto: Elevación de proa.

En el blanco: Alabeo.

Reglaje del tiro de artillería con aeroplano



⁵ El tiro de artillería y los aeroplanos en la argentina Boletín del Aero Club Argentino Año IV N.º 25. Julio de 1914

Fig. 1

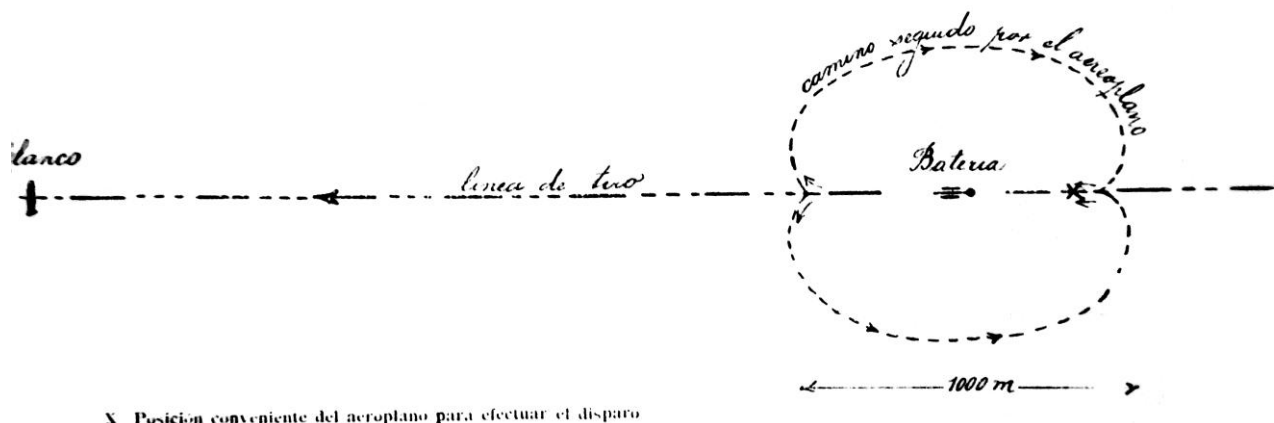
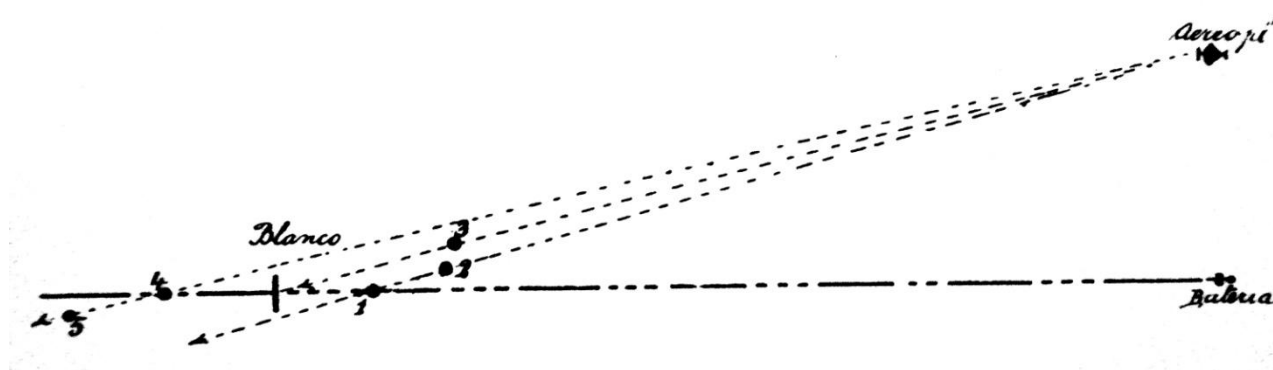


Fig. 3



Grandes Maniobras de 1914

Los ejercicios militares se desarrollaron en la provincia de Entre Ríos con un total empujando superior a los 10000 efectivos. Como es de estilo, se configuraron dos bandos: el *Azul* y el *Rojo* que llegaron a la provincia a partir del 30 de marzo. Este último estuvo al mando del general Ruiz con efectivos de la 3ª Región Militar concentrados en Concordia, mientras que el *Azul* al mando del General O'Donnell estableció el comando en la zona de Villaguay. Se desarrollaron entre 18 y 29 de abril y la desconcentración de los efectivos comenzó el 1 de mayo.

Se puede decir que en esta ocasión se produjo la presentación oficial en operaciones de la aviación del ejército. Las tripulaciones inicialmente designadas fueron los aviadores Zanni, Agneta, Goubat y Brihuega como pilotos y los Tenientes Campos, Benavente y Otón Mantovani como observadores. La preparación del material comenzó un par de meses antes.

Las escuadrillas recibieron la orden de despliegue el 14 de abril de parte del Director del instituto, Teniente coronel Arenales Antonio Uriburu y el 18 se embarcaron en la estación Caseros para su transporte hacia la zona de trabajo por modo ferroviario. La Orden del día de la Escuela del 14 decía lo siguiente:

El día 14 del corriente a las 11 a.m. se embarcarán dos escuadrillas de aeroplanos para las grandes maniobras a efectuarse en la provincia de Entre Ríos, compuestas de dos aeroplanos cada una y afectadas a cada bando.

La escuadrilla afectada al partido azul estará formada por dos monoplanos Nieuport 100 hp con sus carros de transporte y un carro de impedimentas. La escuadrilla afectada al partido rojo estará conformada por dos monoplanos Bleriot con los carros de transporte y un carro de impedimentas.

La escuadrilla azul llevará 17 caballos para tiro y silla que se embarcarán en la estación Caseros F.C.C.B.A. A la escuadrilla roja se le entregará igual número de caballos en Concordia.

Cada escuadrilla estará formada por el siguiente personal:

Escuadrilla Azul. Piloto Teniente 1° Alfredo S. Agneta, jefe de escuadrilla, y Teniente Pedro L. Zanni. Oficiales observadores: Teniente Pedro E. Campos y Edgardo Benavente. Personal de tropa: conscriptos, mecánicos, carpinteros, herreros, y mecánico Ambrosio Taravella.

Escuadrilla Roja. Pilotos Teniente 1° Raúl E. Goubat, jefe de escuadrilla, y Teniente Aníbal Brihuega (este último será también piloto del Bleriot 50 hp). Personal de tropa: sargentos, cabos, conductores, conscriptos, mecánicos, carpinteros, herreros y mecánico Juan Molberto.

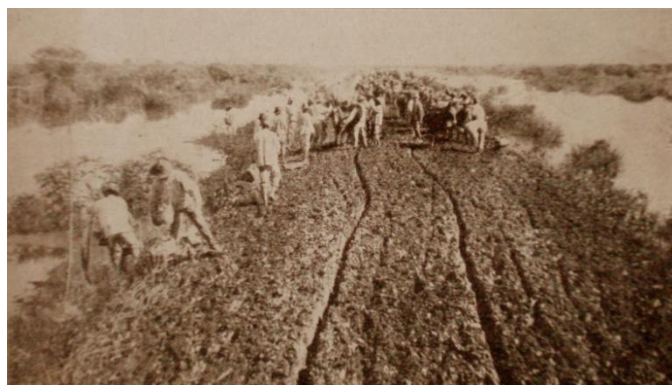
Cada jefe de escuadrilla recibirá la suya bajo inventario de todo el material que lleva, como también del de repuesto y hará una relación del equipo de la tropa que recibe, y conformada será entregada a la Mayoría.

Conjuntamente con el convoy que llevará las escuadrillas a Entre Ríos irá un vagón con nafta, de la cual desembarcará en Villaguay la necesaria conjuntamente con los cajones de aceite, debiendo el resto desembarcarse en Concordia.

El auxiliar de Administración hará preparar con la debida anticipación raciones frías para las dos escuadrillas en concepto de dos días de racionamiento. Entregará del depósito los útiles de rancho necesarios para cada escuadrilla, según relación que le firmará cada jefe de ellas.

Mientras permanezcan en campaña las escuadrillas, el servicio de la Escuela se hará en la siguiente forma:

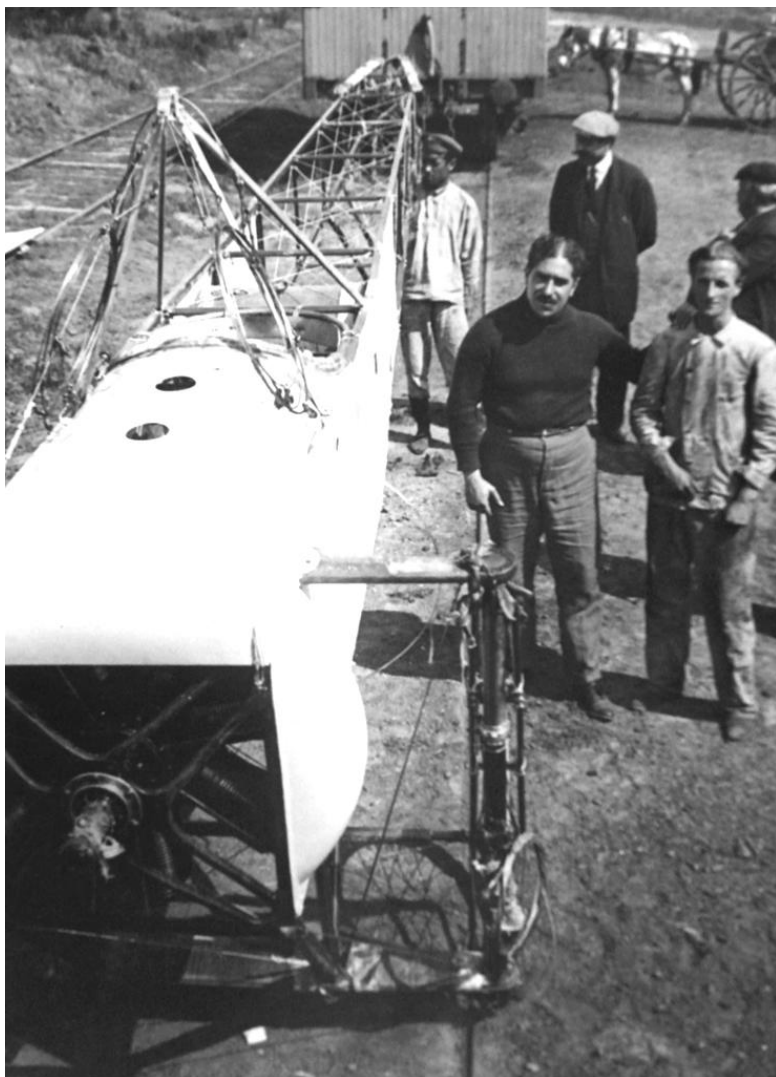
Oficiales de servicio: tenientes Carlos Giménez Krámer, Enrique Padilla y Agustín B. Varona, con el personal de clases y soldados que quedan en la Escuela; desempeñando las funciones de ayudante mientras dure la ausencia del titular teniente 1° Juan M. Pueta, quien queda al frente de la Escuela mientras esté ausente el Director.



Izquierda: Oficiales del Regimiento 2 de Artillería de Montaña. Derecha: Paso Gualaguay anegado por las lluvias Revista Caras y Caretas

Para la campaña la Dirección General de Ferrocarriles facilitó grandes lonas para la protección de los materiales durante el transporte y la campaña, dado que en ese entonces no se disponía de hangares de campaña. Estos recursos resultaron sumamente útiles debido a las pésimas condiciones meteorológicas que ocasionaron inmensos anegamientos del terreno y desbordes de cursos de agua que debieron soportar las tropas en campaña.

Embarque en la estación El Palomar de un Bleriot XI Bis. En la fotografía se observan en primer plano al Ing. Alberto Roque Mascías con el mecánico Ambrosio Gara-giola y personal de tropa. La fotografía probablemente corresponda al embarque de material realizado en abril de 1914



LAS MANIOBRAS MILITARES
Desconcentración de las tropas



—¡Ah bueno; y luego dirán que somos unos Kilogas!!!
—De veras, ¿así para un pobrecito como yo?... ¡al a lo mero me hablanas dudo
Hierro-Quina Bisleri!

Hierro-Quina Bisleri
APERITIVO HIGIÉNICO - RECONSTITUYENTE DE LA SANGRE



Izquierda: Publicidad de Hierro Quina Bisleri. Revista *Caras y Caretas* N.º 813. 2 de mayo de 1914. Derecha: Soldado afeitándose en el vivac. Revista *La Ilustración Sud Americana* N.º 512. 30 de abril de 1914

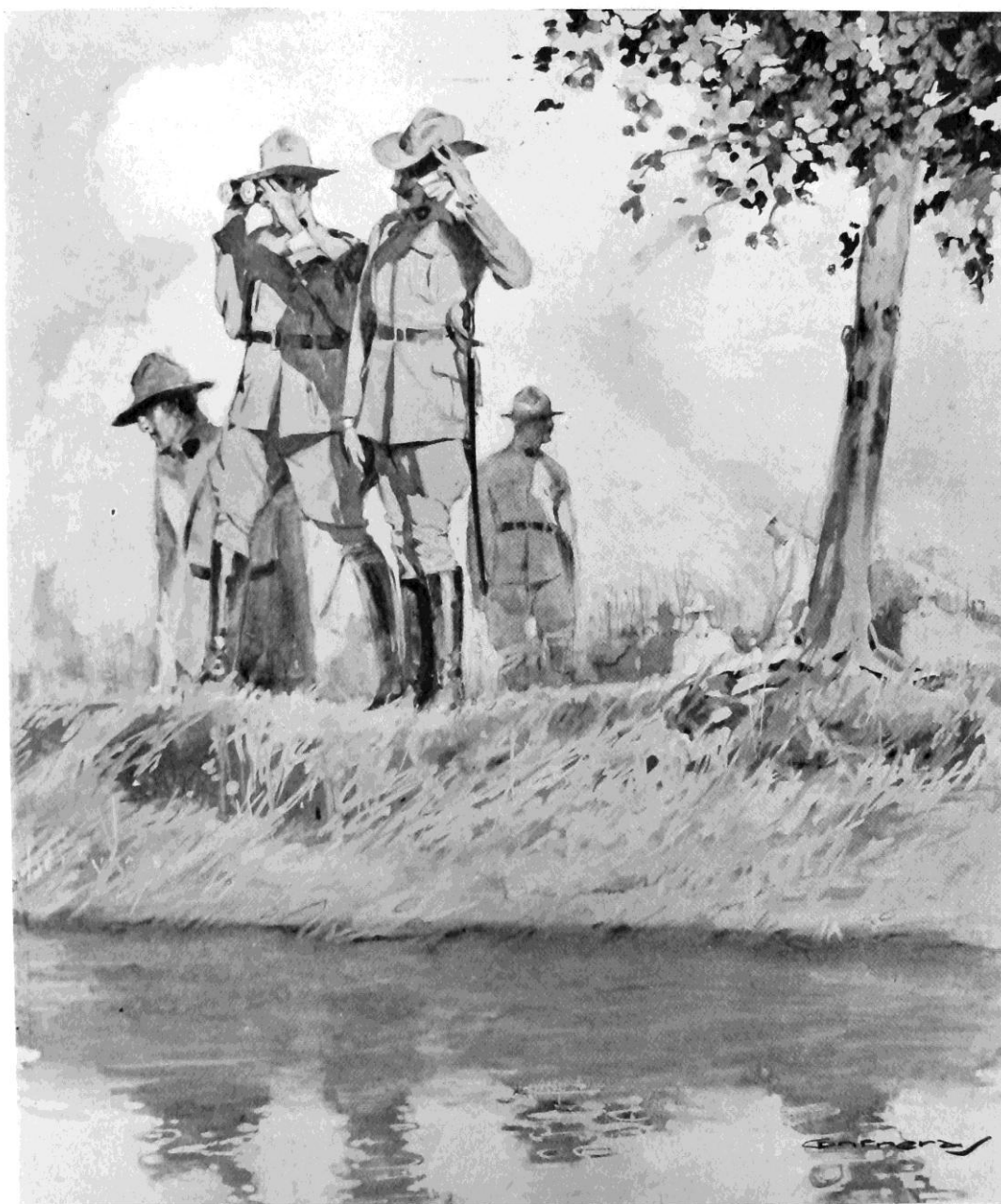
LA ILUSTRACIÓN SUD AMERICANA

REVISTA QUINCENAL ILUSTRADA DE LAS REPÚBLICAS SUD-AMERICANAS

AÑO XXII.—NÚM. 512

BUENOS AIRES, 30 DE ABRIL DE 1914

DIRECTOR—PROPIETARIO
MIGUEL A. PICHOT



LAS MANIOBRAS.—UN GRUPO DE ROJOS

Primeras participaciones de la aviación del ejército en ejercicios militares

© Eloy Martín

2014



Mulas con albardas en el agua, probablemente de comunicaciones



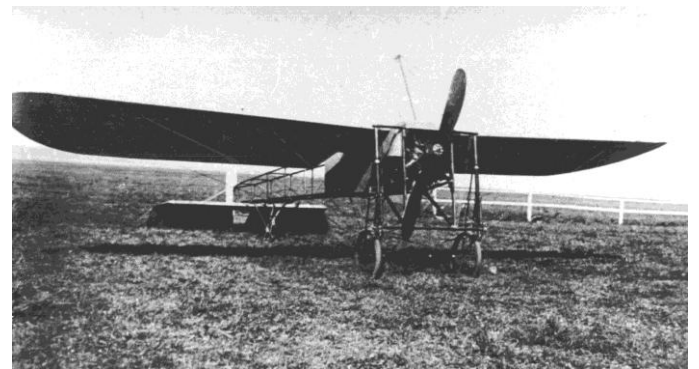


Maniobras de Entre Ríos, 1914. Marcha de la Caballería. *La ilustración Sud-Americana* N.º 512. 30 de abril de 1914

Los aviones utilizados



Bleriot XI-Bis



Bleriot XI N.º I Centenario



Nieuport M-IV

27
Form. N° 148

REPÚBLICA ARGENTINA **TELÉGRAFO DE LA NACIÓN**

Oficina: Fecha: **Abril 20 de 1914**

Número: Categoría: 8 min. Cent.:

Palabras: **Oficial** Nacional: Otras líneas: Total:

Via: **ESCRIBASE CLARO**

DESTINATARIO: **Jefe 6ª División**

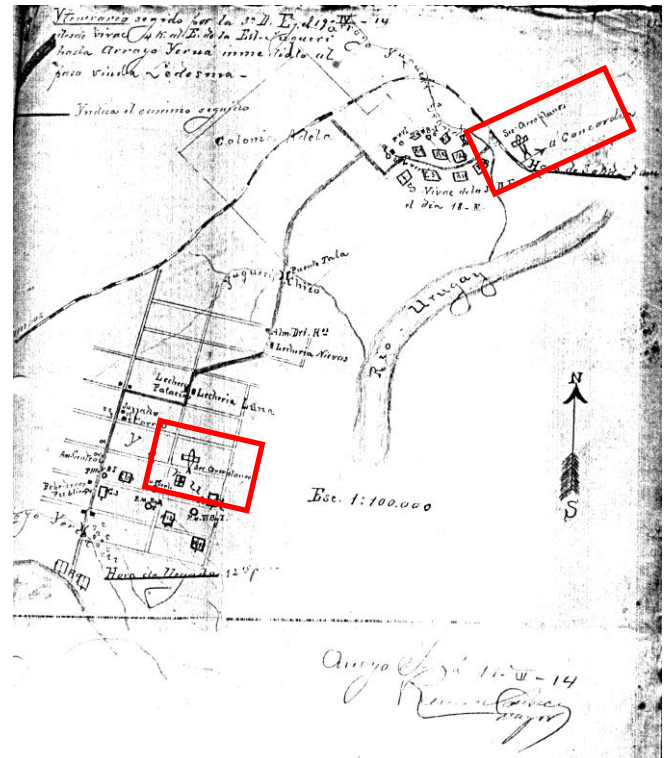
DOMICILIO: **Estación Las Moscas.**

DESTINO: **General O'Donnell**

Sección Aeroplanos se encuentra en Villaguay a su disposición.

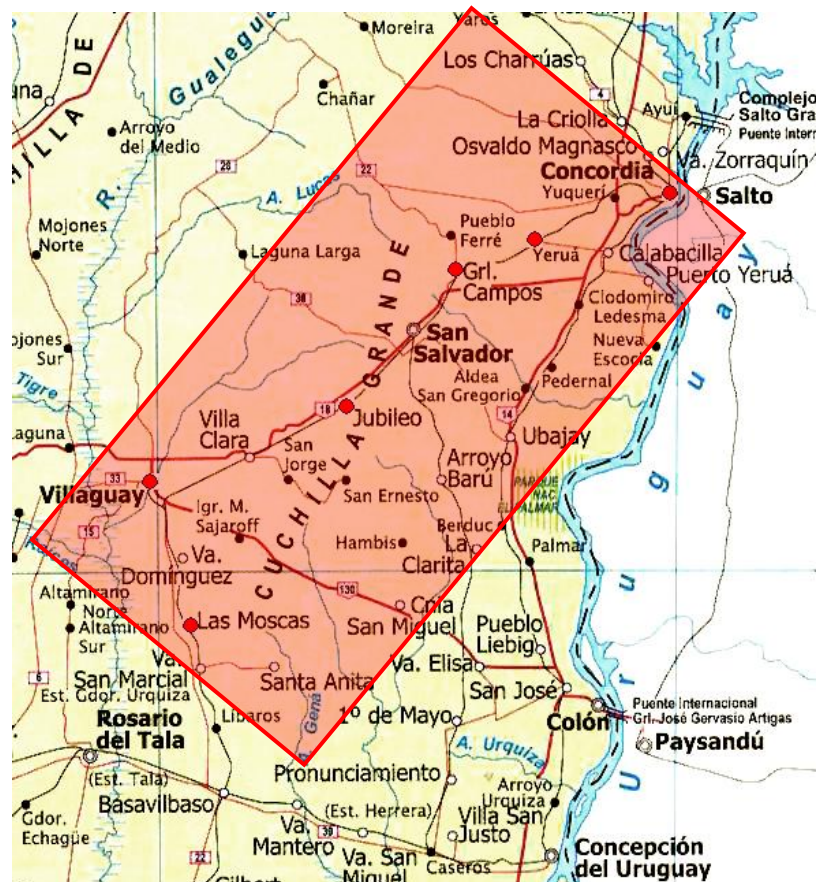
Remitente: Domicilio:

El expedidor sufrirá las consecuencias de una dirección incorrecta si es incompleta, o por si cualquier otra causa no pudiera el destinatario ser habido. Art. No de la Ley de T. No se otorga reembolso por demora de despachos aceptados en carácter "CONDICIONAL."

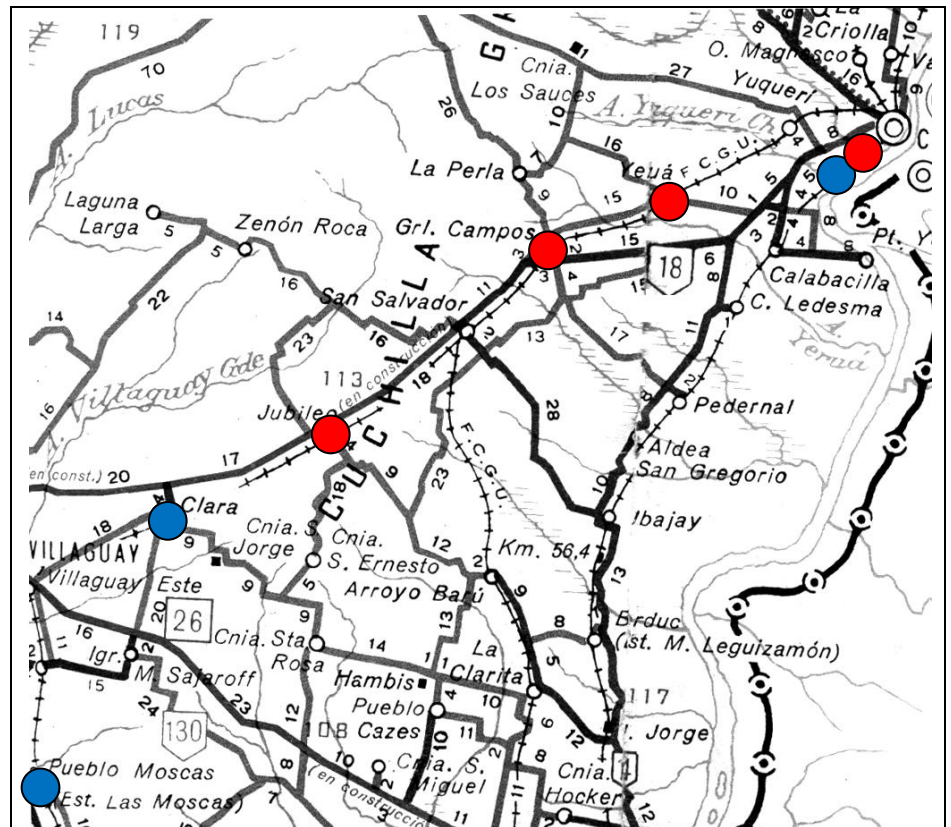


Izquierda: Telegrama de la Sección Aeroplanos en Villaguay del General O'Donnell al Jefe de la 6ª División, General Arana en Estación las Moscas. 20 de abril de 1914. Derecha: Plano con la ubicación de una Secciones Aeroplanos Roja y Azul en inmediaciones de Colonia Adela

Zona de intervención de la aviación militar durante los ejercicios militares de 1914



Lugares de operación de las escuadrillas Azul y Roja



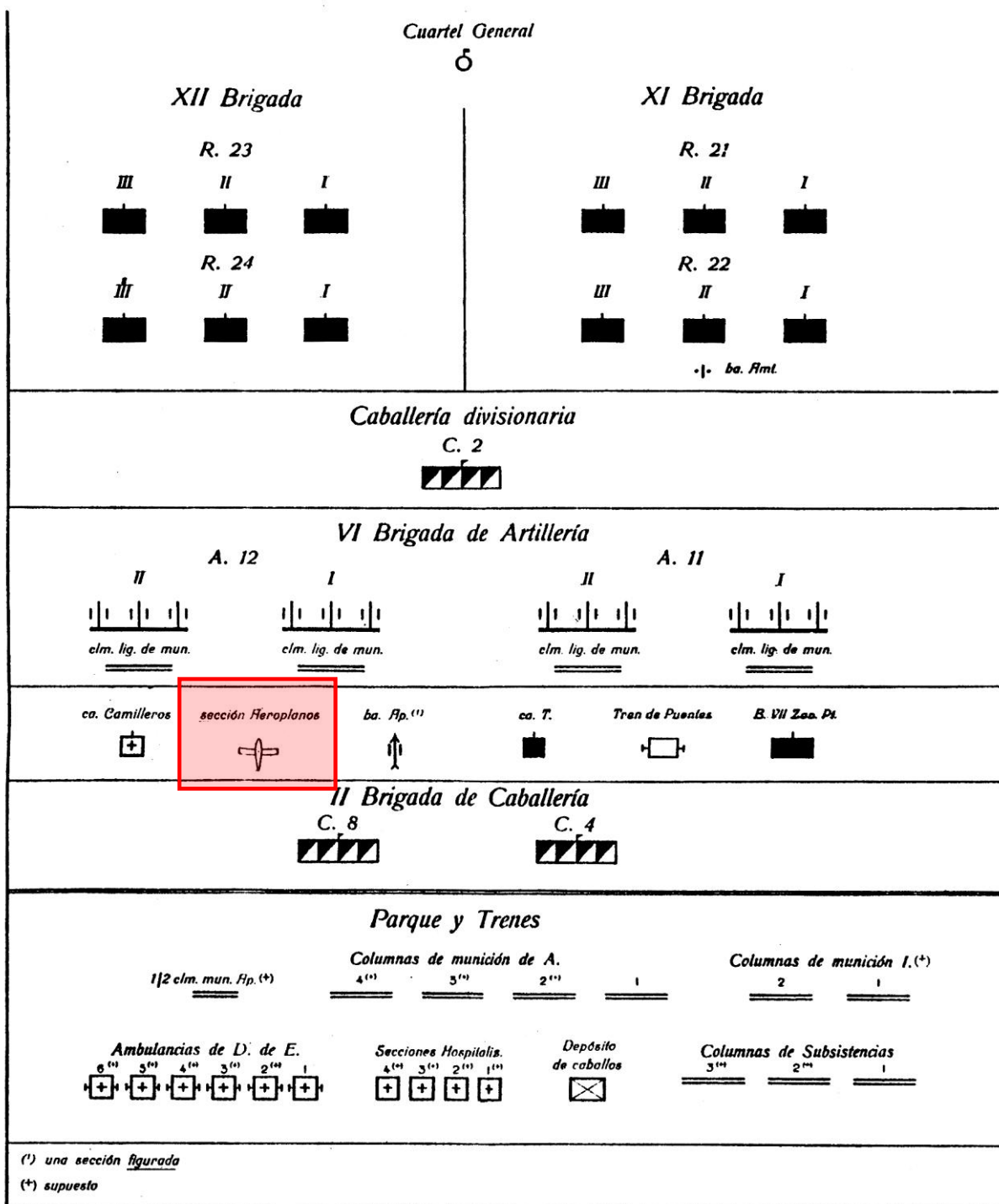
La primera Orden de Operaciones de la Sección de Aeroplanos Roja fue impartida a la por el General Ordoñez el 21 de abril. Los Nieuport M-IV realizaron recorridos claramente especificados en la misma. Las tareas se prolongaron hasta el día 29 y se ejecutaron 53 misiones de reconocimiento.

Durante estas maniobras, la aviación sorprendió a los jefes militares por su eficiencia, organización y espíritu de cuerpo, aún en las condiciones marginales de clima y terreno en que se vio obligada a operar, dado que los campos de ejercicios se encontraban totalmente anegados por las constantes lluvias registradas en la región.

El hecho no es menor si se considera que las aeronaves de madera y tela sufrían intensamente las inclemencias acumulando humedad y en ocasiones hasta bolsones agua en el interior de los planos. Esta condición se tornaba complicada y peligrosa ya que sus tripulaciones y equipos de tierra debían luchar contra la disminución de rendimiento por el aumento de peso, el desbalanceo parcial de la aeronave y la extensión de la carrera de despegue que se hacía sobre campos completamente enlodados. Ahí también se pudo apreciar una vez más la tenacidad del equipo de mecánicos que hacían de todo para que sus respectivas escuadrillas cumplieran las misiones en las mejores condiciones posibles.

AZUL

Orden de Batalla de la 6ª División de Ejército



Orden de Batalla de la 6ª División de Caballería (Ejército Azul)

Otro aspecto importante fue el empleo de la fotografía aérea y su interpretación, a través de la cual el propio Dr. Guillermo Schulz obtuvo una foto que permitió localizar el emplazamiento de una batería de artillería enemiga constituyendo esta la primera aplicación de la fotografía aérea con fines militares. Schulz en ese entonces se desempeñaba como profesor en la Escuela Militar de Aviación de las materias: Fotografía aplicada a los reconocimientos y Señales y lectura de cartas.



Dr. Guillermo Schultz

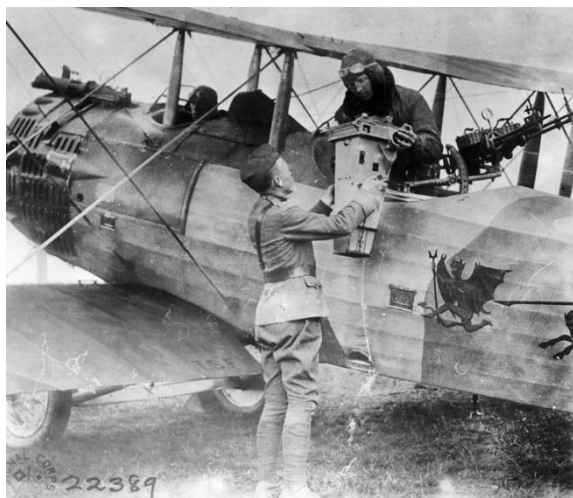
Dr. Guillermo Schulz: (1882-1967) Geodesta astrónomo de 1ª Clase. Estuvo estrechamente ligado a la aviación argentina, en particular a la Aviación de Ejército y al Instituto Geográfico Militar donde desarrolló también una productiva tarea. Se desempeñó como tal en esta repartición del Ejército desde el 8 de febrero del año 1907. El 7 de julio de 1910 ingresó al Aero Club Argentino. En 1912 se nacionalizó argentino, fue profesor de Fotografía Aérea en la Escuela de Aviación Militar. Asesoró a los aeronautas: Ing. Eduardo Bradley y Capitán de Artillería Ángel María Zuloaga, en los aspectos relacionados con el cruce en globo de la cordillera de los Andes, concretado con éxito el 24 de junio de 1916 a bordo del aeróstato *Eduardo Newbery*. Colaboró estrechamente con la Dirección del Servicio Aeronáutico del Ejército y fueron sus conocimientos y estudios sobre fotogrametría los que impulsaron esta especialidad en la fuerza.

Este antecedente no fue menor si se considera que recién en enero de 1915, durante la Primera Guerra Mundial, Inglaterra realizó con éxito su primer reconocimiento aerofotográfico y simultáneamente estableció el código de señales destinado a la dirección del tiro de artillería. Francia y Alemania tampoco fueron la excepción en esta contienda, ambos ejércitos contaron con material aéreo especialmente acondicionado para la actividad. Alemania, por ejemplo, el 8 de agosto de 1918, durante la batalla de Amiens, dispuso de un escuadrón de reconocimiento aerofotográfico (9 aeronaves) y seis escuadrones de levantamiento aerofotográfico (24 aeronaves), con sus correspondientes laboratorios de campaña.



Equipo de reconocimiento aéreo británico durante la primera guerra mundial. 1914⁶

⁶ <http://www.thehistoryblog.com/wp-content/uploads/2010/11/Aerial-photographers.JPG>



Aviones de reconocimiento aerofotográfico francés y británico. Circa de 1916⁷

Aviación desplegada para las maniobras de Entre Ríos

Unidad	Material	Tripulación
Escuadrilla Azul	Nieuport M-IV Argentina Nieuport M-IV Eduardo Castex	Piloto: Teniente 1° A Alfredo Salvador Agneta (10 vuelos 6:22 hs) Observador: Teniente C Pedro Edgar Campos Piloto: Teniente A Pedro Leandro Zanni (16 vuelos 10:19 hs) Observador: Teniente Ing. Edgardo Benavente
Escuadrilla Roja	Bleriot XI-Bis N.º I Bleriot XI N.º I Centenario	Piloto: Teniente 1° C Raúl Eugenio Goubat (12 vuelos 8:21 hs) Observador: Teniente A Elisendo Ciriaco Pissano Piloto: Teniente 1° I Aníbal Brihuega (16 vuelos 5:04 hs) Observador: Teniente I Baldomero José de Biedma

Encargado del Parque Aeronáutico: Sargento Ramón Alderete.

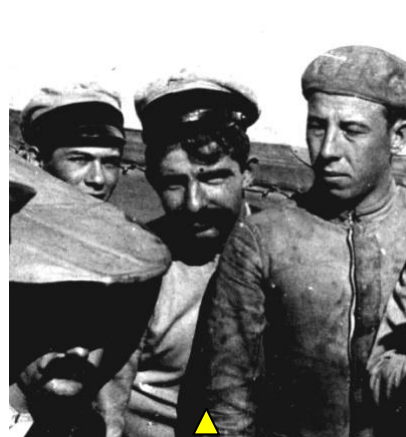
Mecánicos: Ambrosio Luis Vicente Taravella (escuadrilla Azul), Juan Molberto⁸ (escuadrilla Roja).



Sargento Ramón Alderete



Mec Ambrosio L. V. Taravella



Mec Juan Molberto

⁷ <http://www.taringa.net/posts/imagenes/16986374/Fotos-antiguas-de-los-inicios-de-la-aviacion.html>

⁸ Seudónimo del mecánico ruso Pablo Juan Parasochka.

Escuadrilla Azul



Nieuport M-IV Argentina



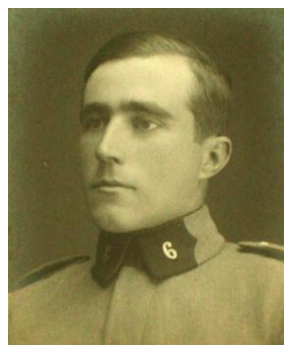
Nieuport M-IV Eduardo Castex



Teniente 1º Agneta



Teniente Zanni



Teniente Campos



Teniente Benavente

La escuadrilla *Azul* conformada por los Nieuport M-IV, llegó a Villaguay en medio de un diluvio y rápidamente organizaron un precario y reducido aeródromo de campaña en una chacra cercana cedida por el Sr. Tavella. La condición del campo obligaba a sus tripulaciones de los M-IV a aproximar al ras de los alambrados y con velocidad reducida habida cuenta que por ese entonces las aeronaves carecían de frenos.

Tenían un ligero defecto en los comandos con tendencia a virar a la izquierda, hecho que obligaba a los pilotos a un extenuante sobre control de los comandos y la humedad resultante de la lluvia persistente generó la formación de bolsones de agua que se filtró a través de entelado en el interior de los planos que, hasta que fue descubierto por los mecánicos, provocó un esfuerzo adicional en los pilotos; la contrapartida de esta limitación estaba dada por la potencia de los motores (100 hp) y la robustez del tren de aterrizaje de los aviones.

La escuadrilla luego pasó a inmediaciones de la estación ferroviaria en *Villa Clara*. Desde esa posición el Teniente Agneta se cruzó en vuelo por única vez con el Bleriot XI-Bis N.º I de la escuadrilla *Roja* conducido por Goubat. Operando desde ese aeródromo el Teniente Agneta tuvo una emergencia en vuelo y debió aterrizar en un campo cercano al arroyo Sandoval, ocupado por el ejército *Azul*. La escuadrilla finalmente se trasladó a Villa Adela en Concordia.



Teniente Alfredo Salvador Agneta en la carlinga en un Nieuport M-IV



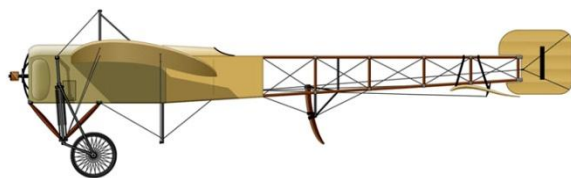
Teniente Pedro Leandro Zanni en la carlinga en un Nieuport M-IV

Maniobras de Entre Ríos. 1914. Delante del Nieuport M-IV se aprecian al Teniente Agneta (primero de la izquierda) con el General O'Donell, en el centro con una mano detrás aparece en la foto es el Teniente Zanni). Revista *Caras y Caretas*. 1914



Generales O'Donell y Ruiz, mayor Ramírez y el aviador Agneta, quien cayó prisionero del partido rojo.

Escuadrilla Roja



Bleriot XI-Bis N.º I (motor Gnôme *Lambda* de 80 hp)



Bleriot XI N.º I *Centenario* (motor Gnôme *Omega* 50 hp)



Teniente 1º Goubat



Teniente 1º Brihuega



Teniente Pissano



Teniente de Biedma

Actividad durante las maniobras

Fecha	Actividad
14ABR14	Embarque en ferrocarril con destino a Concordia 16 Soldados 1 mecánico civil 2 carros de transporte de aviones 1 carro reglamentario
15ABR14	Llegada a destino y presentación del Jefe de Escuadrilla al Comando de División <i>Roja</i>
16ABR14	Concordia Traslado del material al hipódromo viejo de Concordia
17ABR14	Concordia Montaje y ensayo de los aviones Comunicación al Comando de División. Escuadrilla lista esperando órdenes. Cinco vuelos 0:45 hs entre las 16:30 y 17:38. Cielo despejado con brisa sur En uno de los Vuelos el Teniente 1º Goubat con Pissano arrojó un parte sobre el Comando de División (Parte N.º 1) y otro particular para el Mayor Julio Costa. En todos los vuelos se pasó sobre el campamento de <i>Yeguarí</i> para que las tropas conocieran los aviones.
18ABR14	Concordia Parte aéreo al Comando de División solicitando ganado para transporte de carros Se recibe Parte N.º 1 con órdenes de exploración del FFCC Concordia-Villaguay y se envió informe al Comando Se facilitaron 14 animales para transporte Dos vuelos 0:14 hs entre las 9 y 9.33. Transmisión de un parte <i>rojo</i> a <i>Tecuari</i> . Cielo despejado viento NNE. El Teniente 1º Brihuega voló sobre el vivac del Comando de División y arrojó el Parte N.º 2, quedando enganchado en el fuselaje. Luego fue llevado y arrojado por el Teniente 1º Goubat.
19ABR14	Colonia Yerúa Embarque del material con destino a Yerúa, aeronaves llevadas en vuelo hasta la estación Campos Reconocimiento aéreo desde Concordia a Campos Exploración de caminos hacia Villaguay Tres vuelos 2:03 hs entre las 7.30 y 16:35. Reconocimiento de Concordia, Arroyo Grande, Colonia Santa Isabel, Puente Yerúa, Concordia. Traslado de los aviones al vivac en Yerúa. Cielo despejado viento NE. Vuelo del Teniente 1º Goubat con el Capitán de Caballería Domingo Juan Porta (Estado Mayor). A la ida se arrojó una orden para el Comando de División. Enviada por el Jefe de la Brigada de Caballería. Habiendo observado un escuadrón de caballería azul entre Santa Clara y San Salvador se dio aviso mediante un parte a la caballería <i>Roja</i> estacionada en San Salvador (Parte N.º 3)
20ABR14	Estación Campos Se recibió parte del Comando de División para entregar a la Caballería Se realizaron vuelos de exploración desde Yerúa, cerca de Clara Tropa y equipos permanecieron en Yerúa Dos vuelos 1:47 hs entre las 8:30 y 10. Reconocimiento de Yerúa, Estación Clara, Colonia San Ernesto, Estación Campos. Viento 15 km/h
21ABR14	Vivac La Quinta Madariaga Se traslada escalón terrestre y aviones (en vuelo) al lugar. Orden de exploración hasta Villaguay (para el 22 de abril) Dos vuelos 0:09 hs entre las 17:00 y 17:50. Traslado de aviones al Vivac de Quinta Madariaga. Cielo parcialmente nublado con vientos regulares del NE
22ABR14	Estación Jubileo 06:45: Exploración a Villaguay. Descenso por vientos fuertes para reaprovisionamiento de nafta. Un avión llegó a Jubileo y otro a Cuatro Bocas (10 km ESE de Jubileo) Tropa y equipos trasladados a San Salvador Cuatro vuelos de 5:15 y entre las 6:45 y las 17:10. Reconocimiento Estación Campos, Villaguay Jubileo a ambos lados de la línea férrea. Traslado de los aviones a Estación Jubileo. Cielo parcialmente nublado vientos de 70 km/h NNE. Teniente Brihuega, Goubat y Capitán Porta desarrollaron reconocimientos hasta Villaguay. El viento fuerte hizo aterrizar a Brihuega en Santa Clara enviando telegrama de aviso al Comando de División. El Teniente 1º Goubat aterrizó cerca de Castro por falta de combustible donde permaneció hasta las 12:53 del 23 de

	abril mientras el Capitán Porta se traslado con la información al Comando de División. El Teniente Brihuega realizó dos vuelos y aterrizó a las 17:10 en Estación Jubileo por falta de combustible informando de la actividad de las tropas azules a un oficial de caballería. El viento fuerte afectó al Bleriot XI Bis (80 hp) que avanzó apenas 15 km en 0:50 hs y el Bleriot XI (50 hp) en 1:15 hs pudo cubrir 8 km.
23ABR14	Estación Jubileo Regreso del avión aterrizado en Cuatro Bocas Por la tarde se realizó exploración entre Clara y Arroyo Sandoval. Tropa y equipos trasladados a Estación Jubileo Tres vuelos 1:04 hs entre las 12:53 y 17:30. Traslado de aviones a Estación Jubileo. Reconocimiento de columna enemiga entre Clara y Arroyo Sandoval. Parcialmente Nublado, vientos fuertes del NE. Teniente 1° Goubat con el Capitán Porta detectaron la marcha de la División Azul. El Teniente Brihuega fijó las posiciones de la misma a las 17.20. Ambos informes fueron corroborados luego por la Dirección del Ejercicio
24ABR14	Estación Jubileo Vuelos exploratorios cortos con lluvia y vientos fuertes Se detectaron columnas del bando <i>Azul</i> Seis vuelos en 2:15 hs entre las 6:15 y 12:50. Reconocimiento de posiciones enemigas. Primeros vuelos con lluvia y vientos fuertes del norte. La lluvia impidió la observación en los primeros vuelos. El Teniente 1° Goubat informó la posición de las tropas azules a la derecha de la Brigada <i>Roja</i>. El Teniente Brihuega informó a los jefes el desdoblamiento de la División <i>Roja</i> (Partes N.º 5, 6 y 7 remitidos por estafetas)
25ABR14	Estación Jubileo Maniobras canceladas por fuertes lluvias

Resumen todas de las misiones de vuelo

Avión-Piloto	17	18	19	20	21	22	23	24	25	Tiempo de Vuelo
Nieuport M-IV <i>Eduardo Castex</i> Piloto Teniente Pedro Leandro Zanni	EM	EO	EO	EO	E	E	E	E	EO	10:19
Nieuport M-IV <i>Argentina</i> Piloto Teniente 1° Alfredo Salvador Agneta ⁹	EM EO	EO	EO	E	E	E	2E			6:02
Bleriot XI 80 hp Piloto Teniente 1° Raúl Eugenio Goubat	2R		2R	R	R		R	3R		8:21
Bleriot XI <i>Origone</i> Piloto Teniente Aníbal Brihuega	3R	2EO	R	R	R	3R	R	3R		5:04

Referencias:

EM	Ensayo de Motores
EO	Entrenamiento y Orientación

E	Exploración
R	Reconocimiento

⁹ Con este mismo avión el 28 de octubre de ese año fallecieron el Teniente 1° Agneta y el Dr. Felipe Madariaga. El accidente ocurrió en su segundo vuelo de entrenamiento que realizaría con el mecánico Trangone. Cuando estaba por salir el piloto invitó a volar al Dr. Madariaga. En ese momento se encontraban en vuelo un Farman al mando del Tte García Fernández, y uno del Aero Club Argentino al mando de Videla Dorna con el Sr Juan F. Suanich. Agneta en el despegue se encontró con el Farman de García Fernández y paso 10 m por debajo del avión pero el avión del Tte Agneta entró en pérdida sobre el ala izquierda y cayó. El informe médico del Dr. Alberto Vivot del Regimiento 1 de Obuses expresó lo siguiente: Agneta cara destrozada ambas piernas fracturadas (izq. en 5 partes), hundimiento del esternón con tres costillas que desgarraron el corazón, fractura doble del brazo izquierdo y base de cráneo. Madariaga: heridas múltiples en el rostro desde la sien al mentón, hundimiento del pecho, costillas quebradas, brazo y pierna izquierda. fracturado. Falleció poco después del accidente en brazos de Gervasio Videla Dorna. Los restos de los infortunados tripulantes fueron velados en El Palomar y en el Salón de lectura del Círculo Militar.

Ejercicios con el Grupo 1 de Obuses de Campaña



Como corolario de todas estas experiencias, el 30 de julio de 1914 se dispuso continuar las misiones de aerocooperación¹⁰ iniciadas por el Mayor Julián Enrique Jáuregui¹¹ del Grupo 1 de Obuses de Campaña; referidas a la cooperación de aeroplanos en el tiro de artillería, con apoyo de personal y medios de la Escuela de Aviación Militar. Las mismas fueron desarrolladas durante las maniobras de los Regimientos 1 y 2 de Artillería Montada con el objeto de difundir sus enseñanzas y reglamentar su empleo.

Se ordenaron, además, los preparativos de la Escuela Militar de Aviación para que cada una de las unidades nombradas pudiera disponer por lo menos de un avión para la fecha de ejecución de los experimentos. Se determinó que los pilotos fuesen oficiales diplomados de la Escuela; o bien, si el número de aquellos no alcanzara, fueran asignados como observadores aéreos los tenientes de artillería que aun no han terminado los cursos de Aviación u oficiales pertenecientes a las unidades donde los experimentos se realicen.

Se ordenó a la Inspección de Artillería la confección de una copia del legajo de los experimentos y conclusiones a que arribó el Mayor Jáuregui para enviarla a cada una de las unidades mencionadas para que sirviese de base a sus trabajos debiendo dicho jefe asistir a los ensayos del Escuela de tiro y dar oportunamente las aclaraciones y demás detalles a fin de que la continuación de las pruebas pueda ser hecha en forma armónica y sin repeticiones innecesarias. Terminados los ensayos, los jefes de las unidades informarán a la Inspección de Artillería esta repartición propondrá entonces la adopción con carácter definitivo, de aquellas medidas que estén lo suficientemente comprobadas y la continuación de las que se repute necesario someter a una nueva experimentación¹².

El mes siguiente el Mayor Jáuregui dio una pormenorizada conferencia referida al tema en el Círculo Militar titulada *El Tiro de Artillería y la cooperación del Aeroplano* que fue publicada en la Revista de ese club de oficiales. Entre las muchas experiencias y disquisiciones de técnica del arma, transmitidas, difundió el siguiente código de señales para que fuese transmitida por el avión en la dirección del tiro a una altura recomendada de 500 m:

Dirección de tiro: Vuelo en línea hacia el blanco desde la batería o grupo.

Largo: Picada del avión.

Corto: Elevación de proa.

En el blanco: Alabeo.

Como corolario final de la fructífera actividad aérea del ejército la memoria militar anual correspondiente al período 1914-1915, al referirse a la Escuela Militar de Aviación expresó lo siguiente:

Esta Escuela, creada bajo los auspicios de un movimiento patriótico, se ha desenvuelto con acción utilísima para el Ejército, formando pilotos militares y preparando personal de maestranza apto, que no existía en el país. La escasez de recursos con que ha contado no ha impedido que esta Es-

¹⁰ Boletín Militar N.º 3915, 1ª Parte Resolución 30 de julio de 1914.

¹¹ **Mayor Julián Enrique Jáuregui:** Promoción 21 (Orden de Mérito 112) Nació en la provincia de Buenos Aires el 28 de enero de 1877. Egresó como oficial de Artillería el 29 de diciembre de 1896. Se retiró con el grado de General de Brigada el 31 de diciembre de 1935. Fallecido el 20 de noviembre de 1946.

¹² *El tiro de artillería y los aeroplanos en la argentina.* Boletín del Aero Club Argentino Año IV N.º 25. Julio de 1914.

cuela llene cumplidamente su misión, como lo corrobora el número de pilotos diplomados y vuelos realizados, entre los que merecen citarse los raids de Palomar a Córdoba y Villa Mercedes.

Los aparatos de la Escuela han actuado con éxito en los ejercicios de tiro que efectuó el Regimiento 1° de Obuses de Campaña en Carmen de Areco y en las grandes maniobras de otoño, en la provincia de Entre Ríos, donde, a pesar del persistente mal tiempo, cumplieron las comisiones ordenadas. Es de observar que en estas maniobras los aparatos estuvieron expuestos a las inclemencias del tiempo.

Es digno de mencionarse que los raids efectuados por los oficiales de la Escuela a las ciudades de Córdoba y Villa Mercedes, han conquistado los records de distancia, duración y velocidad sudamericanos, demostrando la posibilidad de hacer largos recorridos en una dirección determinada, cruzando zonas desconocidas para el piloto. Las ascensiones en globo se han realizado, igualmente, con provechosos resultados.

Dos biplanos y dos monoplanos han sido completamente reconstruidos en los talleres de la Escuela. Son de lamentar tres accidentes ocurridos en la escuela, después de dos años y medio de funcionamiento; pero nada se consigue sin sacrificios, y cuando se persigue un fin superior, nada hace retroceder una raza consciente de sus destinos, por eso la dedicación no ha decaído.

Bibliografía y fuentes consultadas

Archivo General de la Nación

Archivos del autor

BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1969) *Crónica histórica de la aeronáutica argentina*. Colección Aeroespacial Argentina

Boletines Militares del Ejército

Diario *Democracia*

Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea. Archivos Varios

El tiro de artillería y los aeroplanos en la argentina. Boletín del Aero Club Argentino Año IV N.º 25. Julio de 1914

Historia de Campo de Mayo. Ejército Argentino 2ª División de Ejército. Instituto Geográfico Militar 1933

MARTÍN, Eloy. (2009) *José María Florez y los antecedentes de la aviación argentina hasta 1850*. Publicado en los Estados Unidos de América. ISBN: 144862200 X; EAN-13: 978144862200 9.

MARTÍN, Eloy. (2010) *Los ojos del águila blanca*. Robert Adolfo Chodasiewicz. Publicado en los Estados Unidos de América. ISBN: 1453826564; EAN-13: 9781453826560

MARTÍN, Eloy. (2012) *El rol de la Aviación de Ejército en el desarrollo de la Aviación Civil (Período 1919-1927)*. II Congreso de Historia Aeronáutica Argentina. Centenario de la Escuela de Aviación Militar (1912-2012).

MARTÍN, Eloy. RODRÍGUEZ, Oscar Luis. (1991) *La aviación en el ejército argentino, crónica histórica y catálogo 1867-1991*

REINHARD, Marcel. (1954) *Histoire de France*. Tome Second. Librairie Larousse. Paris

Revista *Caras y Caretas*

Revista *La ilustración Sud-Americana*

TARAVELLA, Ambrosio Luis Vicente (1982) *Setenta Años de Servicios Aeronáuticos*. Presidencia de la Nación. Ediciones Culturales Argentinas

Enlaces Web:

JTgGBfv0JCE/UMYzHvFzcwI/AAAAAAAAAwII/UD5fYjabylQ/s1600/1001+BATALLAS-
+40023.jpg

http://www.delaconcordia.com.ar/D-Maniobras_militares_de_1914.htm