



Instituto Belgraniano de los Estados Unidos

10 de agosto, día de la Fuerza Aérea Argentina

BAJO LAS ALAS DE ACERO DE LA PATRIA

Esta fecha se remonta al año 1912 cuando a través de un decreto del entonces Presidente de la Nación, Roque Sáenz Peña, se creó la Escuela de Aviación Militar en terrenos de El Palomar, provincia de Buenos Aires. Varios años después, en 1937, este centro formador de los aviadores militares argentinos, fue trasladado a la ciudad de Córdoba, donde se encuentra asentado actualmente.

Por Martín Boneo

Aunque resulte difícil de imaginar, la actividad aeronáutica en nuestro país comenzó a principios del siglo XIX, junto con la Revolución de Mayo. Fue cuando un relojero de origen holandés, Miguel de Colombisse, se dirigió a la Primera Junta desde su residencia en Mendoza solicitándole 4.000 pesos para la construcción de un aerostato impulsado por remos y dirigido por un timón. Naturalmente, el gobierno rechazó el pedido. Había necesidades más urgentes que atender.

Colombisse no fue el único “precursor”. El francés Lartet o el norteamericano Wells surcaron por aquel entonces los cielos de las ciudades del país a bordo de globos de aire caliente, tal como quedó registrado por cuadros y litografías de la época. Y una cincuentena de años más tarde, durante la guerra de la Triple Alianza, un aerostato del ejército brasileño se elevó sobre las líneas aliadas para observar las posiciones de la artillería paraguaya. A bordo iba el ingeniero polaco Roberto Chodasiewicz, incorporado al ejército argentino con el grado de capitán, que se convirtió así en el primer militar argentino y latinoamericano en ascender en globo.

Ya a principios del siglo XX, hay que anotar en este ámbito dos nombres: el del diplomático y deportista Aarón de Anchorena y el de su amigo, el ingeniero Jorge A. Newbery, joven deportista, ex alumno de Thomas Alva Edison, el pionero de la energía eléctrica. Anchorena, que había estado ausente del país, regresa a fines de 1907 trayendo consigo un globo esférico de 1.200 metros cúbicos con el que ambos, en la Navidad de ese año, cruzan el Río de la Plata, descendiendo en Conchillas, Uruguay.

El hecho, que produce un gran entusiasmo, determina la creación del Aero Club Argentino, primera entidad aérea del país. Anchorena es su presidente y Newbery su vicepresidente segundo. La actividad aérea continúa intensamente, hasta que el 17 de octubre de 1908 se cobra sus primeras víctimas en las personas de Eduardo Newbery, hermano de Jorge, y del sargento Eduardo Romero, quienes a bordo del “Pampero” son arrastrados hacia el río, sin que nunca se vuelva a saber nada de ellos.

La tragedia no arredra a estos hombres, quienes en vísperas del centenario de Mayo son ya “aviadores”, y, como tales, invitan a sus pares europeos, como el francés Henri Brégi, quien en Longchamps realiza dos vuelos sobre el hipódromo, aterrizando sin novedades, a diferencia del argentino Ricardo Ponzelli, cuyo avión, tras recorrer 200 metros, pierde estabilidad y cae a tierra, rompiendo un ala.

Hay aviones, vuelos con motor, pues. ¿Qué es lo que falta? ¡Nada menos que un aeródromo! Manos a la obra, queda concluido el 23 de marzo de 1910: dos kilómetros de pista de tierra, ocho hangares y 200 metros de tribuna. Desde allí, el 30 de marzo de ese año el aviador Emile Aubrun realiza el primer vuelo nocturno del mundo.

Resta aún un paso más: la utilización del avión para actividades militares, como ya han hecho Francia, Italia o Alemania, entre otras potencias europeas. Se forma entonces una Comisión Pro Flotilla Aero Militar Argentina, encargada de recaudar fondos para la compra de aparatos. Poco después, el 10 de agosto de 1912, el presidente de la Nación, Roque Sáenz Peña, firma el decreto por el que se crea la Escuela de Aviación Militar. El lugar donde se instala el nuevo instituto es un terreno que había pertenecido al Segundo Grupo de Artillería a Caballo y que el Aero Club Argentino cede a la Escuela de Aviación Militar con sus instalaciones. Su nombre: El Palomar.

Mientras tanto, Jorge Newbery seguía batiendo récords y sumando experiencias. Su objetivo supremo: el cruce aéreo de la Cordillera de los Andes. Primero batió el récord mundial de altura, al elevarse a más de 6.000 metros sobre El Palomar. Después partió hacia Mendoza (fines de febrero de 1914), con el fin de recorrer la cordillera en tren y tomar notas meteorológicas, de alturas y pasos. Pero quiso el destino que el 1 de marzo, el mismo día en que debía volver a Buenos Aires, respondiendo a una amable invitación, realizara una exhibición de vuelo sobre esa ciudad, en la que, tras realizar unas maniobras arriesgadas, el aparato no respondió a sus mandos y cayó a tierra. Newbery moría instantes después. En Buenos Aires su sepelio fue multitudinario. Años después sus restos serían trasladados a un Mausoleo en la Chacarita, erigido como perpetuo recuerdo de quien fue el artífice y Fundador de la Aeronáutica Militar Argentina.

Otros hechos de importancia:

1927: Decreto del PE por el que se crea la Dirección General de Aeronáutica con la categoría de Gran Repartición. Ese mismo año, en Córdoba, nace la Fábrica Militar de Aviones (si bien desde 1916 existía un taller, el proceso no estaba racionalizado ni regulado).

1944 (11 de febrero): Creación del Comando en Jefe de Aeronáutica.

1945 (4 de enero): creación de la Secretaría de Aeronáutica. A partir de esta fecha la nueva fuerza asume en pie de igualdad con el Ejército y la Marina de Guerra, la defensa de la soberanía nacional.

1952: Un avión Avro Lincoln realiza un lanzamiento de elementos de supervivencia sobre la base General San Martín del Ejército argentino, con lo cual comienza la presencia de la Fuerza Aérea en la Antártida.

1969 (30 de agosto): Creación de la base aérea permanente Vicecomodoro Gustavo A. Marambio, para terminar con el aislamiento antártico.

1971: primer vuelo directo desde Buenos Aires hasta la base aérea Vicecomodoro Marambio, y 1973: primer vuelo transpolar bicontinental, que une el continente americano con Oceanía.

El 2 de abril de 1982 la Argentina inicia una operación tendiente a la recuperación de las Islas Malvinas. La Fuerza Aérea participa en ella y en el posterior conflicto con Gran Bretaña, que se prolonga hasta el 14 de junio. Durante la contienda la Fuerza Aérea recibe el bautismo de fuego el día 1º de mayo y desde entonces hasta el fin de las hostilidades, realiza operaciones que causaron la admiración del mundo por su audacia y las condiciones adversas a las que sus pilotos debieron sobreponerse.

Por último, la Fuerza Aérea Argentina es líder en la convocatoria de las misiones de paz, participando activamente ante los requerimientos efectuados por la Organización de Naciones y aportando “cascos azules” en varios puntos del globo.

El sable corvo del general Manuel Belgrano¹

En 1970, al celebrarse el bicentenario del nacimiento del brigadier general Belgrano y el sesquicentenario de su muerte, el comandante en jefe de la Fuerza Aérea resolvió que una réplica de su sable corvo fuese utilizada como insignia de mando de los brigadieres de la fuerza, tal como en el Ejército sus generales usan desde el año 1946 una réplica del sable corvo del brigadier general San Martín, y en la Armada sus almirantes, desde 1986, la réplica de la espada naval que perteneció al almirante Guillermo Brown. Esto, a propuesta del entonces miembro de número del Instituto Belgraniano Central, Aníbal Jorge Luzuriaga. Cabe subrayar el compromiso que adquieren los brigadieres al recibir el sable de uno de los padres de la patria.

Este sable es una hoja de acero corva, de 203 centímetros de largo, de un solo filo, con varias figuras simbólicas y ornamentales cinceladas. A la empuñadura le falta una de sus cachas de nácar, en tanto que la otra está quebrada.

¹ Tomado del texto homónimo del comodoro (R) Santos A. Domínguez Koch

El sable le fue donado a Belgrano en 1813 por la Asamblea General Constituyente como premio por la victoria de Salta, del 20 de febrero de aquel año. En la sesión del 8 de marzo se acordó por unanimidad ofrecerle un sable de guarnición de oro con la siguiente inscripción grabada en su hoja: "La Asamblea Constituyente, al benemérito general Belgrano", además de entregarle un premio de \$40.000 en fincas del Estado. Sin embargo, la hoja del sable no presenta ninguna inscripción. Se desconocen las causas por las cuales no se cumplió con el mandato de la Asamblea Constituyente: tal vez por carecer la hoja del espacio suficiente para grabar una leyenda tan extensa, o bien por posible desidia gubernamental.

El sable se exhibe en la sala que lleva su nombre en el Museo Histórico Nacional, ubicado en el Parque Lezama de la ciudad de Buenos Aires.