

# Centenario de la Aviación Naval

## 1916 – 2016

En conmemoración del centenario de la Aviación Naval, el 11 de febrero pasado, se realizó un acto conmemorativo en el Museo del Fuerte Barragán. Para honrar la fecha, hizo uso de la palabra el Comandante a cargo de la Aviación Naval, Capitán de Navío don Rodolfo Larrosa. El Boletín del Centro Naval reproduce el discurso pronunciado como adhesión al componente aéreo de la Armada, que ha dado muestras, a lo largo de estos cien años, de alta pericia profesional y de aquilatamiento de valores tales como el heroísmo, el amor a la libertad y el amor a la patria.



Presidieron el acto, además del Comandante de la Aviación Naval a cargo, el Comandante de la Fuerza Aeronaval N.º1, Capitán de Navío Julio Gandolfo, y el Intendente de Ensenada, Mario Secco.

En ese mismo lugar, durante la ceremonia, las autoridades descubrieron un monolito conmemorativo del centenario, donde luego se colocaron ofrendas florales. A continuación, el capellán de la Base Aeronaval Punta Indio, Raúl Sidders, realizó una invocación religiosa en memoria de los precursores y mártires de la Aviación Naval.

Durante la ceremonia, la Banda de Música de la Escuela Naval Militar interpretó el Himno Nacional Argentino, la Marcha de la Armada Argentina y la de la Aviación Naval.

Para finalizar el acto, un T-28 Fennec de matrícula civil pintado con el mismo diseño que los aviones de ese tipo que integraban el Parque Aeronaval, al comando de los Tenientes de Fragata Aviadores Navales (RE) Diego Goñi y Eduardo Gatti, sobrevoló la plataforma sur del Museo Histórico del Fuerte Barragán.

**E**s a principios del siglo xx cuando en el mundo comienza la aventura del vuelo con máquinas más pesadas que el aire, utilizando, inicialmente, globos esféricos de poca maniobrabilidad y dirigibles, hasta la aparición del aeroplano.

Para el caso de la Argentina, la actividad de vuelo comenzó en 1907 con las ascensiones del globo “Pampero”, al mando de don Aarón de Anchorena y de don Jorge Newbery. El 13 de enero de 1908, por iniciativa de civiles y de militares, se creó el aeroclub argentino, donde tuvo lugar el primer vuelo de una aeronave en Longchamps el 6 de febrero de 1910, al mando del piloto francés Henry Bregui.

La entonces Marina de Guerra no fue ajena a este proceso. Su personal comenzó a interesarse en dicha actividad, y se difundieron conocimientos y convicciones (mediante publicaciones y conferencias) acerca de la conveniencia del uso de la aeronáutica en la búsqueda de un mejor servicio naval, y se consideró el uso de una aerostación para actividades de patrullaje y de exploración.

De este modo, en la década de 1910, se tomó conciencia de la necesidad de contar con una sección aérea en la Marina, para estar en consonancia con la tendencia mundial; por ello, en 1913, comenzó a desarrollarse un proyecto destinado a la creación de su propio servicio de aviación y de aerostación navales.

Paralelamente, y luego de varias gestiones, el 28 de julio de 1910, se creó, en el Palomar, la “Escuela Aérea Argentina”, cuyo objetivo principal era la formación de pilotos argentinos, conforme a las reglas internacionales vigentes para la extensión de los brevets.



**En la década de 1910, se tomó conciencia de la necesidad de contar con una sección aérea en la Marina, para estar en consonancia con la tendencia mundial.**

Allí tuvimos nuestro primer precursor aeronaval a bordo de un avión y con uniforme de la Armada Argentina: el entonces Teniente de Fragata don Melchor Escola quien, el 23 de octubre de 1912, obtuvo su brevet internacional de piloto aviador, el N.º 15 del país, por lo que fue el primer aviador naval y el primer piloto militar en recibir su licencia de aviador. En septiembre de ese mismo año, se incorporó a la recién creada “Escuela de Aviación Militar”, de carácter conjunto, para formar pilotos del Ejército y de la Armada, y dirigida por el Capitán de Fragata Ingeniero Electricista don Jorge Newbery.

Debo además destacar a quien fue el primer Suboficial Piloto de la Armada, primer instructor de vuelo y, también, su primer mártir: el Condestable Artillero de Primera Joaquín Oytabén, quien obtuvo su brevet internacional N.º 57 (2.º en la Armada) el 14 de septiembre de 1914. Oytabén falleció durante un vuelo de adiestramiento al comando de su avión Farman al año siguiente.

Del análisis de las primeras experiencias en vuelo, se concluyó que la formación de los aviadores navales debía estar exenta de cualquier tendencia deportiva y, por el contrario, debía abordarse desde el entrenamiento profesional, acompañado de una rigurosa selección del personal en todos los grados. Esto motivó el temprano interés de la Marina de Guerra en la instalación de una Escuela de Aviación, ensayada inicialmente en el Arsenal del Río de la Plata (1914-1915) y, posteriormente, aquí, en Fuerte Barragán (1916).

El Presidente de la Nación, don Victorino de la Plaza, y el Ministro de Marina, Almirante don Juan Sáenz

Valiente, suscribieron, por decreto de fecha 11 de febrero de 1916, la creación de un “Parque y Escuela de aerostación y aviación en Fuerte Barragán”, hecho que sucedió aquí hace ya cien años, lo cual señala el centenario de la fundación orgánica del componente, cuya función era la formación del cuerpo de Aviación Naval, con el personal y el material con que se contaba. Su jefe fue el entonces Teniente de Navío don Melchor Escola.

Ese decreto estableció, además, que los pilotos aviadores debían, obligatoria y previamente, obtener el título de piloto de la Federación Aeronáutica Internacional, para luego conseguir el de piloto de la Armada. Por lo tanto, se envió a la Escuela de Aviación Naval en Pensacola (Armada de los Estados Unidos) a los Tenientes de Fragata Ricardo Fitz Simon y Ceferino Pouchan, y al Alférez de Fragata Marcos Zar. En septiembre de 1917, obtuvieron los brevets internacionales N.º 94, 95 y 96, respectivamente. Finalizada su instrucción en esa escuela, fueron desplegados a distintos lugares del teatro de operaciones europeo, donde participaron de operaciones de patrullado marítimo, antisubmarinas y de caza, durante el desarrollo de la Primera Guerra Mundial. Regresaron luego al país en 1919.

Simultáneamente, se instalaron en el país dos misiones aeronáuticas, una francesa y otra italiana, ambas con numerosos pilotos héroes de guerra y material propio o tomado del enemigo. El grupo italiano, que operó en San Fernando, donó a la Aviación Naval Argentina dos hidroaviones Macchi M.9 y dos M.7, además del hangar y las instalaciones de esa pequeña base, desde donde operaron.

**El 17 de octubre de 1919, el Presidente de la Nación y el Ministro de Marina interino suscribieron el decreto de creación de la División de Aviación Naval con lo cual se inició la etapa orgánica del componente aeronaval en la Armada Argentina.**

Posteriormente, este grupo más las instalaciones de Fuerte Barragán fueron trasladados a la Base Naval Puerto Belgrano, donde operaron con la Escuadra de Mar, con funciones de *spotting* aéreo para acorazados y cruceros y donde realizaron misiones fotográficas.

El 17 de octubre de 1919, el Presidente de la Nación, don Hipólito Yrigoyen, y el Ministro de Marina interino, Julio Moreno, suscribieron el decreto de creación de la División de Aviación Naval, con lo cual se inició la etapa orgánica del componente aeronaval en la Armada Argentina. Su jefe fue el Capitán de Fragata don José Gregores.

Con la aprobación del reglamento del Servicio Aeronáutico Naval, el 20 de noviembre de 1921, se proyectó la creación de la Base Aeronaval en Puerto Belgrano y la de dos centros de enseñanza y aprendizaje: la Escuela de Aviación Naval (destinada a preparar al personal necesario para el servicio aeronáutico y utilizar el arma aérea de la Marina de Guerra, que inicialmente funcionó en el Arsenal de Puerto Belgrano) y la Escuela de Aerostación Naval (que funcionó en el emplazamiento actual del parque y escuela de Fuerte Barragán).

Los años subsiguientes fueron testigo del desarrollo del componente, que pasó de tener globos y dirigibles a la adquisición de aeronaves de reconocimiento y patrulla, de bombardeo, de caza y ataque ligero, y de aviones de adiestramiento.

Son innumerables los hechos que pueden destacarse en nuestros cien años de historia, pero quiero resaltar aquellos que, de una u otra manera, tuvieron una particular trascendencia:



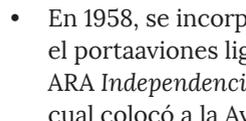
- En 1920, el Teniente Marcos Zar batió varios récords de velocidad y de distancia sobre el mar y sobre ríos.



- El 13 de diciembre de 1947, un DC-4 de la Armada al mando del Contralmirante Gregorio Portillo cruzó en vuelo el círculo polar antártico por primera vez.



- En febrero de 1952, dos anfíbios Catalina volaron hacia la Antártida, acuatizaron en la isla Decepción y materializaron la primera estafeta a ese continente desde el continente americano, y fueron pioneros en cumplir un vuelo hacia la Antártida con descenso en ella.



- En 1958, se incorporó el portaaviones ligero ARA *Independencia*, lo cual colocó a la Aviación Naval a la altura de las nuevas doctrinas mundiales. Así nació el grupo aeronaval embarcado, con sus aeronaves NA y Corsarios, y con helicópteros Sikorsky S-55, y se ingresó, también con los aviones Panther, a la era de los reactores.



- El 6 de enero de 1962, una expedición de dos aviones DC-3 al mando del Capitán de Fragata don Hermes Quijada aterrizó en el polo sur, la primera expedición argentina en lograr esa hazaña.

- Sobre el fin de la década de 1960, se incorporó el portaaviones ARA *25 de Mayo*, en reemplazo de su gemelo, el ARA *Independencia*, que, con sus modificaciones, permitía la operación de jets de alto rendimiento. Así se recibió, en 1971, un lote de dieciséis A-4Q Skyhawk, que operarían desde el portaaviones e incorporarían adelantos técnicos en sistemas de armas.



- Se consolidó la operación de la Aviación Naval en el continente antártico desde el rompehielos ARA *Gral. San Martín* y, posteriormente, con el buque polar ARA *Bahía Paraíso* y el rompehielos ARA *Almirante Irizar*, con toda clase de helicópteros.

- En 1982, durante la gesta de recuperación de las Islas Malvinas en el Atlántico Sur, la Aviación Naval, como parte del poder naval integral, participó con todos sus medios materiales y con su personal, ya sea desde las bases desplegadas en el litoral marítimo, como desde a bordo de unidades de superficie y de portaaviones.



**La trascendencia de los hechos realizados por nuestra centenaria Aviación Naval Argentina nos deja un indiscutible y genuino mensaje, al haberse transformado en un emblema de la historia, en un paradigma de los tiempos y en una lección para el futuro.**

Allí, un puñado de aeronaves y de helicópteros, pilotos y mecánicos, en coordinación con los otros componentes de la Armada y en conjunto con las otras fuerzas armadas, lograron instalar, en el plano internacional, la capacidad, valentía, heroísmo, profesionalidad y eficacia de sus hombres y de sus medios, e inauguraron tácticas inéditas hasta esa fecha.

Allí quedó plasmada la verdadera necesidad de contar con el componente aeronaval, en todos los tipos de operaciones navales que se realizarían.

La operación Rosario del 2 de abril y las subsiguientes operaciones, tales como los ataques misilísticos llevados a cabo por el binomio Super Étendard/Exocet bajo la dirección del explorador Neptune (con el reabastecimiento de los aviones Hércules KC-130 de la FAA), las acciones ASW y de exploración de los Tracker, el sostén logístico hacia las islas con los Fokker F28 y los Electra L188, la participación de los Aermacchi 339 y los Mentor T34C, las operaciones de evacuación sanitaria y de rescate de los helicópteros Sea King (isla Borbón) y Allouette en Gritvyken y a bordo del crucero ARA *General Belgrano* y el ataque a las unidades de superficie inglesas de los A4Q en el estrecho de San Carlos dejaron como saldo el hundimiento del destructor HMS *Sheffield* (4 de mayo de 1982, instituido como el Día de la Aviación Naval), del buque logístico HMS *Atlantic Conveyor* y de la fragata HMS *Ardent*, daños al HMS *Argonaut* y al HMS *Antelope*, y daños no confirmados al HMS *Invincible*.

Allí se escribieron algunas de las páginas más gloriosas de nuestra historia. Por ello, reconocemos y respetamos a nuestros veteranos; por ello, honramos la memoria de nuestros héroes y mártires.

Para concluir, puedo afirmar que aquellos “marinos que volaron”, aquellos fundadores y precursores de la Aviación Naval Argentina, aquellos hombres de hierro en aeronaves de madera, tal cual el legado browniano, fueron quienes inicialmente forjaron las

dos pautas culturales más arraigadas del componente aeronaval: el concepto (saber perfectamente qué es lo que se tiene que hacer) y la actitud (estar dispuesto y motivado para dar respuesta a ese concepto).

El verdadero y más valioso patrimonio de nuestra Aviación Naval es su propia historia, construida como un puente entre dos siglos, donde sus enseñanzas obran de punto de partida y referencia del rumbo que ha de seguirse, vinculando así a los que fueron los protagonistas del ayer y a los de hoy, como base ejemplificadora para los que serán protagonistas de los grandes logros del mañana.

Para finalizar, debo destacar que la trascendencia de los hechos realizados por nuestra centenaria Aviación Naval Argentina nos deja un indiscutible y genuino mensaje, al haberse transformado en un emblema de la historia, en un paradigma de los tiempos y en una lección para el futuro.

Los efectos de esos logros no podrían hoy cuantificarse, pero fueron fuente de inspiración, de esperanza y de espíritu, y, por sobre todo, de compromiso para consolidar el concepto de lo que se debe hacer. Esto va acompañado de la necesaria actitud individual y colectiva de cada uno de los marinos que hoy, desde el aire, tenemos la responsabilidad y el desafío de cumplir con las obligaciones que emanan de la misión de la Armada, custodiando los recursos naturales, salvaguardando la vida y vigilando los intereses del país en la inmensidad de nuestro mar.

Que Dios y Nuestra Señora Patrona Stella Maris protejan y guíen los próximos cien años de nuestra querida Aviación Naval, para que podamos mantener y sostener esas “alas sobre el mar” con el firme e ineludible compromiso de brindar, en el futuro posible, un mejor servicio a toda la Nación Argentina. ■