

## MARCOS ANTONIO ZAR

### FUNDADOR DE LA AVIACIÓN NAVAL ARGENTINA

*Por el Suboficial Principal  
Aeronáutico Lorenzo Borri,  
Departamento Investigación del  
Museo de la Aviación Naval  
Argentina.*



Una de las figuras más prominentes de nuestra aviación naval; nació y vivió en una época de grandes cambios, y como él tenía espíritu de vanguardia y alma audaz de pionero fue aviador naval. Durante su vida se libraron dos guerras mundiales y se descubrió la penicilina, se inventaron la radio, la televisión y la aviación; se inició

la era atómica, y en su primera juventud la Argentina alcanzó su máximo de importancia y consideración en el mundo. Era un país joven, poderoso y con un desarrollo extraordinario. Luego se detuvo; sin embargo, él siguió siendo un continuo triunfador. Cuando comenzó a volar, los aviones aún tenían la fragilidad propia de su escaso desarrollo; poco antes de morir, había alcanzado a ver los superaviones de reacción. Cuando él se inició, volar era una aventura peligrosa y simple; luego terminó siendo casi una rutina, aunque mucho más complicada técnica y operativamente. La aviación naval, inexistente en sus primeros años de oficial, tenía, cuando nos dejó, muchas hazañas en la Antártida misma y un desarrollo sólido y acentuado en la Armada.

Marcos Antonio Zar nació el 31 de mayo de 1891 cerca de Venado Tuerto, Santa Fe, y luego de una niñez común en nuestros pueblos provincianos cursó sus estudios primarios y secundarios, ingresó en la ESCUELA NAVAL Militar el 15 de marzo de 1907. Le correspondió formar parte de la promoción número 36, y entre sus compañeros se contaban Héctor Vernengo Lima, Ceferino Pouchan, Enrique B. García, Miguel A. Ferreira y Manuel Alberto Moranchel, que alcanzarían altos grados en la Armada o serían compañeros suyos de destino. Marcos A. Zar, cursó sus estudios con mucho éxito, y ocupó el sexto lugar entre los 23 de su promoción. El último año de

estudios lo cumplió desde mediados de 1910 a mayo de 1911, a bordo de la fragata "PRESIDENTE SARMIENTO", egresó como Guardiamarina el 17 de marzo de 1911.

Zar inició su carrera de oficial subalterno y se sintió inclinado hacia la artillería; prestó servicios en el crucero "BUENOS AIRES", en los cruceros acorazados "SAN MARTÍN", "GARIBALDI" y "PUEYRREDÓN" y en el acorazado "RIVADAVIA", así como también en el transporte "GUARDIA NACIONAL".

Durante 1915 se realizan los ejercicios de combate del acorazado, y el Alférez de Navío Zar obtiene el premio "La Prensa" de tiro de combate, preciado galardón para un oficial tan joven. Se anunciaba un gran artillero para nuestra ARMADA. En tanto, Zar seguía las noticias de aviación y conocía que se había creado, desde 1912, la ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR de El Palomar, por iniciativa de Jorge Newbery y del mayor Arturo Luisoni. Como alumno figuraba el Teniente de Fragata Melchor Z. Escolá. También el Condestable Artillero de Primera, Joaquín Oytabén, iniciaría luego sus riesgosos vuelos con un biplano tipo Henry Farman, poco después destruido en un accidente. Mientras tanto, ciertas órdenes anunciaban la constitución de la aviación naval, concretada al inaugurarse la Escuela de Aviación Naval del Parque y Fuerte Barragán, el 11 de febrero de 1916. Zar, entre tanto, había entrado en una nueva situación que cambiaría su carrera al ofrecerle un nuevo y arriesgado campo de acción; es allí donde desarrollaría su capacidad e inteligencia. En 1916 la Armada de los Estados Unidos ofreció a la de la Argentina diez vacantes para capacitación de oficiales en las especialidades de artillería, submarinos, comunicaciones y aviación; el Alférez de Navío Marcos Antonio Zar fue propuesto en el grupo de los diez seleccionados oficiales, pero no para artillero sino para aviador. Así, sin proponérselo, por casualidad, iba a encontrar una vocación que lo atraparía por completo en una brillante carrera.

Los diez oficiales destinados salieron en el transporte "PAMPA" el 16 de febrero de 1917 y llegaron a Boston para dirigirse a sus destinos, mientras, en Europa, la guerra se desarrollaba en su etapa más cruenta. El Teniente de Fragata Ricardo Fitz Simon, los Alféreces de Navío Ceferino M. Pouchan y Marcos Antonio Zar, destinados a aviación, llegaron el 30 de marzo de 1917 a la flamante Escuela de Aviación Naval en Pensacola y, problemas de idioma mediante, comenzaron a instruirse en los aviones de entrenamiento a partir de abril de 1917.

En esa época de guerra y de aviación en formación los instructores apenas eran algo más que principiantes, y los cursos, muy breves. Ya en julio de 1917, con poco más de tres meses de instrucción, Marcos Antonio Zar sufrió la emoción de su primer vuelo solo, y el 8 de septiembre de 1917 realizaba otro de patrullaje sobre el Golfo de México. Ya había olvidado su idea de ser artillero y se encontraba muy a gusto con las misiones de vuelo. Lo acompañaban sus amigos Fitz Simon y Pouchan, y ya empezaban a lucubrar lo necesario que era dotar a la ARMADA de su aviación. El 19 de septiembre de 1917 los tres oficiales argentinos se graduaron como pilotos aviadores y pilotos aviadores navales. Zar recibe el brevet nº95 por el American Air Club, el nº96 por la Armada americana y la patente nº3 como Aviador Naval Argentino.

Estados Unidos entró a participar en la guerra mundial el 6 de abril de 1917, y nuestro Ministerio de Marina solicitó autorización para incorporar a esos oficiales, que prestaban

servicios en Estados Unidos, a las operaciones de guerra, lo que aumentaría su experiencia.

Fue así cómo nuestros primeros aviadores navales tomaron parte en la Primera Guerra Mundial. Los tres se trasladaron en buque a Francia a principios de 1918, y apenas llegados se presentaron al jefe de las fuerzas aéreas navales de Estados Unidos en Europa, en su cuartel de París, el 15, de abril de 1918. Desde allí, fueron destinados a la Escuela de Tiro y Bombardeo Aéreo de la marina norteamericana en MoutehiLacannau en Gironde, en el sudoeste de Francia, sobre el Atlántico y cercana al 'Golfo de Gascuña. Aprobados los cursos teóricos y prácticos de la mencionada escuela, los ya Tenientes de Fragata desde el 14 de mayo de 1918 Pouchan y Zar fueron destinados a la Estación Aeronaval de la Marina de los Estados Unidos en Le Croissie, departamento de Seine Inférieure, sobre el Canal de la Mancha. Allí se presentaron el 18 de julio, mientras que el Teniente de Fragata Ricardo Fitz Simon era destinado a una base de Inglaterra. Desde allí salieron en operaciones de patrullaje antisubmarino y escolta de convoyes. El Teniente Zar realizó 28 misiones de guerra, que fueron una excelente experiencia bélica y una gran escuela de acción. A continuación solicitó autorización para incorporarse a una escuela norteamericana de caza y acrobacia en Italia, y se separó así de Pouchan, que quedó en Le Croissie. El ya veterano piloto de guerra se presentó a su nuevo, destino el 5 de octubre de 1918, la Escuela de Caza Norteamericana adscrita a la Escuela de Aviación Naval de Lago Bolsena, situada a unos 80 kilómetros al noroeste de Roma. Realizado su curso, Zar se graduó de Piloto de Caza y Persecución. En tanto, la guerra había terminado; Zar y Pouchan recibieron sus órdenes de baja del Comando Superior de las fuerzas americanas; se dirigen entonces a Londres, para presentarse a la Comisión Naval Argentina. Desde allí se les ordenó regresar a Italia para realizar otros cursos, los que efectuaron en Orbetello, población sobre un lago y en una península del mar Tirreno, a unos 100 kilómetros al noroeste de Roma.

En las bases aéreas italianas de Cascina Costa y Cascina Malpensa realizaron cursos de hidroaviones. Luego se trasladaron a Fiumicino, sobre el Tirreno y cerca de Roma, donde completaron el curso de globos dirigibles. Finalizados los mismos, en julio y agosto de 1919, los dos; oficiales regresaron al país. El teniente Fitz Simon quedó en Inglaterra,



y regresaría tiempo después al país. En buen momento regresaban estos oficiales, pues las entusiastas y sacrificadas actividades del condestable Oytaben habían terminado con la vida de este esforzado pionero, el 15 de octubre de 1915. El PARQUE Y ESCUELA DE AEROSTACIÓN DE LA ARMADA, que funcionaba en BARRAGÁN, en tierras cercanas al Fuerte, y que se creó posteriormente, el 11 de febrero de 1916, tampoco progresó y fue clausurado en junio de 1918

Terminado el conflicto mundial, Italia, que era uno de los países donde la aviación había alcanzado muy buen

desarrollo, envió una misión aeronáutica de gran envergadura y calidad presidida por el barón Antonio de Marchi. Fue un acto de fraternidad hacia nuestro país, donde la colonia italiana era tan numerosa.

La misión, arribada el 13 de marzo de 1919, comprendía una parte terrestre, al mando del Capitán Enzo Giovanardi, y otra naval, al mando del Teniente de Navío Enrique Riseis. Traían excelentes máquinas Macchi y S.V.A., motores de repuesto, etcétera. El 10 de junio de 1919 el avión del capitán Enzo Giovanardi, que llevaba como acompañante al mecánico italiano Giuseppe Sartorelli, embistió en el aire al que piloteaba el Alférez de Fragata Mario Sarmiento, de nuestra ARMADA, quien había seguido un curso de pilotaje en la E.A.M. de El Palomar, y todos fallecieron. La misión italiana permanecía en nuestro país cuando regresaron Pouchan y Zar. Ambos fueron embarcados; este último lo hizo en el crucero "BUENOS AIRES", pues debía completar navegación, y embarcó como requisito obligatorio de la carrera para su



grado. No obstante, Zar se las ingenió para continuar volando como adscrito a la Escuela de Aviación Militar de El Palomar, donde se desempeñó como profesor de Navegación Aérea y Bombardeo; tuvo así oportunidad de transmitir sus conocimientos adquiridos en Europa. Zar aprovechaba para volar allí con los aviones S.V.A. de la misión italiana, de 200 HP de potencia. Conoció también a varios pilotos del Ejército, uno de ellos el capitán Pedro L. Zanni, uno de los mejores de su época.

Entretanto, la misión italiana, en su parte naval, se había instalado en San Fernando, y Zar pudo tomar contacto con el Teniente de Navío Enrique Riseis y volar los hidros Macchi M9 y C7, así como los dos hidros de diseño austriaco y hechos por la Macchi, denominados ordinariamente Lohner L1.

En una oportunidad, el 30, de octubre, voló sobre Buenos Aires, acuatizando con averías en Dársena Norte. Luego de reparado, el Macchi pudo seguir a San Fernando. Al regresar a su país, la misión italiana donó a la ARMADA un valioso material, consistente en un hangar de madera recubierto de lona, dos hidroaviones biplazas de observación y bombardeo liviano Macchi M9; dos hidroaviones de caza Macchi C7, un hidrodeslizador Fiat, motores, materiales de repuesto y una cámara de fotografía aérea. Por entonces dio comienzo, orgánicamente, nuestra AVIACIÓN NAVAL, pues, por las entusiastas gestiones del Capitán de Fragata don José C. Gregores el ministro de Marina creó, por Orden General del 17 de octubre de 1919, la DIVISIÓN AVIACIÓN NAVAL, núcleo inicial de nuestra actual AVIACIÓN NAVAL. El DESTACAMENTO AERONAVAL SAN FERNANDO quedó organizado con la jefatura de Zar, y la dotación compuesta por el Mecánico Electricista Principal José Penachi, el Carpintero de Segunda Guillermo Covas, el Cabo Farías y los mecánicos italianos



Mario Mariuzzo y Aurelio Neri. Para alojamiento se destinó el vapor "SAYHUEQUE", veterano de las campañas del Río Negro, que en Río Santiago había prestado iguales servicios a las dotaciones del PARQUE Y FUERTE BARRAGÁN. El mismo día de la recepción del Destacamento se preparó un programa de exhibición acrobática que no llegó a realizarse, pues el hidroavión Macchi C7

que piloteaba Zar, llevando como copiloto al Suboficial Conforti, al iniciar la corrida de despegue embistió una canoa que cruzó el rumbo del aparato, el cual capotó, sin desgracias personales.

Además de los hidroaviones Macchi, se había incorporado a San Fernando un hidroavión Curtiss SEAGULL de 150 HP. Justamente este hidroavión y un Macchi M9 fueron enviados por ferrocarril a PUERTO BELGRANO, el 30 de noviembre de 1919, con el fin de cooperar con la ESCUADRA DE MAR, que por primera vez iba a contar con la ayuda del arma aeronaval. Los dos aviones participaron de las maniobras realizadas en el Rincón de Bahía Blanca, y los pilotearon Zar y Pouchan. "Spotting" de tiro naval de los acorazados y de las baterías de artillería de costa; reconocimiento aéreo, fotografías de las naves de PUERTO BELGRANO y BATERÍAS y ejercicios de radiocomunicaciones fueron los interesantes trabajos que de mostraron la utilidad de los dos hidroaviones.

El Curtiss SEAGULL fue enviado de regreso por ferrocarril, pero el Teniente de Fragata Zar llevando como pasajero al jefe de la DIVISIÓN AVIACIÓN NAVAL, Capitán de Fragata Gregores realizó el viaje de vuelta, PUERTO BELGRANO - San Fernando, con el Macchi M9. El mismo se realizó el 9 de diciembre, efectuando una breve escala en Mar del Plata para llegar sin novedades a San Fernando. El vuelo se hizo sobre el mar, con apoyo de la Flota, y se batió el récord sudamericano de distancia y velocidad sobre el mar. Este histórico vuelo tuvo resonancia en el orden local e internacional, y el Teniente Zar recibió una medalla de oro del Centro Naval. La hazaña siguiente fue más importante y se cumplió tres meses después. Se trataba de unir a Buenos Aires con Asunción, lo que ya había realizado el teniente de navío italiano Enrique Riseis. Una tentativa realizada por el piloto paraguayo Escardó le había costado la vida. El 16 de marzo despegaron un Macchi M9 al mando de Pouchan y un Macchi C7 comandado por Zar. El hidroavión de Pouchan acusó fallas y debió aterrizar en La Paz, Entre Ríos. Este piloto había realizado recientemente un raid desde Buenos Aires a Concepción del Uruguay, ida y vuelta. Zar siguió solo, y después de hacer escalas en Paraná y Corrientes, donde se reabasteció, llegó a la capital paraguaya sin novedad. Había batido el récord mundial de velocidad y distancia sobre grandes ríos.

El día 21 de marzo emprendió el regreso siguiendo la misma ruta, para acuatizar en San Fernando sin novedad. El tiempo empleado fue de 12 horas en la ida, para los 1.261 kilómetros de viaje. El hidroavión tenía 200 HP de potencia. Este vuelo (1920) fue muy celebrado por la prensa argentina y comentado en el exterior. Zar, junto con los pilotos militares Capitanes Parodi y Zanni, que acababan de realizar el doble cruce de los Andes en avión, desfilaron victoriosos por la Avenida de Mayo.

El compositor popular Santos Aschieri les dedicó un tango titulado "El trío". Estas hazañas fueron la causa, junto con la creciente importancia de la aviación, para que se pensara en la creación de una Escuela de Aviación Naval. Ya a fines de 1920 se destinaron \$ 1.500.000 para este fin, lo que se repitió al año siguiente, adquiriéndose en Europa cinco hangares metálicos.

El 30 de marzo de 1920, con el deseo de tener un buen plantel de instructores, se enviaron a Pensacola tres oficiales del Cuerpo General: los Alféreces Esteban Zanni, Víctor Padula y Silvio Leporace; los ingenieros maquinistas Hugo Pantolini y Juan Sidoti y diez suboficiales, entre los que estaba Guillermo Covas, de la primera escuela del Condestable Oytaben. El Teniente de Fragata Marcos Antonio Zar fue nombrado jefe del grupo, lo que demuestra el prestigio de que gozaba. Los oficiales del cuerpo general se graduaron de pilotos; los ingenieros maquinistas y los suboficiales realizaron cursos de motores de avión, construcción y montaje, en la Compañía Curtiss en Buffalo y Long Island, y algunos en Pensacola. Zar prestó servicios no sólo como jefe de grupo, sino también en la Comisión Naval en Estados Unidos. En Pensacola no todo iba a ser aviación para el activo teniente de fragata, pues allí conoció a la señorita Olivia Le Baron, con la que contrajo matrimonio. Dos oficiales más, los Alféreces de Fragata Enrique Brown y Jorge C. Servetti, llegaron a Pensacola en 1920, y el primero también se recibió de piloto. En mayo de 1921 la Comisión Naval en Norteamérica obtuvo, del Ministerio de Marina de los Estados Unidos, la autorización de 11 hidroaviones Curtiss (5 bimotores F5 L y 6 monomotores HS2L) que eran material excedente de guerra y fueron adquiridos a bajo precio. En agosto de 1921 empezaron a regresar los pilotos, ingenieros y suboficiales destinados en Pensacola, y el 31 de octubre de ese año se crea, por decreto del Poder Ejecutivo, la ESCUELA DE AVIACIÓN NAVAL.

Las actividades de Aerostación, con dirigibles y globos, se iniciaron también a principios de 1922 y se instalaron en una zona situada en los actuales terrenos de la ESCUELA DE MECÁNICA. Como jefe fue designado el Teniente de Fragata Ceferino Pouchan. En Puerto Militar se nombró director de la ESCUELA DE AVIACIÓN NAVAL al Capitán de Fragata José C. Gregores, al mismo tiempo, comandante del guardacostas "ALMIRANTE BROWN", buque alojamiento. Como subdirector fue nombrado el Teniente de Navío Ricardo Fitz Simon, y jefe de playa y de maniobras aeronáuticas al Teniente de Fragata Marcos A. Zar, desde junio de 1922. Los oficiales que se habían graduado a las órdenes de Zar en Pensacola completaban la Plana Mayor.

El 5 de octubre de 1922, en medio de la gran actividad que se desplegaba en la ESCUELA DE AVIACIÓN NAVAL, Zar fue ascendido a Teniente de Navío. Durante más de cuatro años había hecho méritos extraordinarios, incluidas acciones de guerra, para ganarse el grado. Los cursos habían comenzado en abril de 1922, antes de la llegada de Zar, y el primer avión de Estados Unidos que se puso en servicio fue un HS2L Nº 1, que voló el 11 de diciembre de 1922. El Teniente de Navío Zar continuó su brillante carrera en puestos cada vez de mayor responsabilidad, pero al mismo tiempo seguía volando hasta convertirse en un veterano. En 1923 comandó la primera escuadrilla aeronaval que participó en un desfile del 25 de Mayo, y en noviembre y diciembre de 1924 intervino, con una escuadrilla aeronaval a su mando, en la primera revista aeronaval realizada en Mar del Plata. En 1925 le tocó mandar

las escuadrillas que recibieron al Príncipe de Gales, y en 1927 las que celebraron el centenario de la victoria de Carmen de Patagones, en la población homónima. En 1926 se levantó una segunda Base Aeronaval, en Punta Indio, donde funcionaba la ESCUELA DE AVIACIÓN ELEMENTAL (la de PUERTO MILITAR era ya de perfeccionamiento) y las actividades de AEROESTACIÓN, que cesarían en 1929. Zar fue nombrado jefe de esa Base, y el 19 de enero de 1928, fue ascendido a



Capitán de Fragata.

Nuestra aviación, en tanto, se renovó con los aviones adquiridos por la Ley de Armamento Nº 11378 de 1926, y se recibieron aviones Fairey, hidroaviones Southampton, Savoia, Dewoitine, Pelican y Corsair. También hangares y catapultas, las que se instalaron en los cruceros "ALMIRANTE BROWN" y "25 DE MAYO". Zar continuó dando instrucción e impartiendo enseñanzas, pronunciando conferencias en la ESCUELA DE APLICACIÓN DE OFICIALES, así como también representando al país, en 1927, como delegado oficial al IV Congreso de Navegación Aérea de Roma. En 1929 probó en vuelo aviones de caza Dewoitine adquiridos en Suiza, y en 1931 comandó las escuadrillas que participaron en las grandes maniobras aeronavales del litoral fluvial. En 1933 realizaría una hazaña aérea más, y no sería la última. El Capitán de Fragata Zar, y el Suboficial Aeronáutico Piloto Felipe Milillo despegaron desde la BASE AERONAVAL PUNTA INDIO el 17 de febrero de 1933 en un Vought V-65F Corsair, y haciendo escalas en San Antonio Oeste, Trelew y Comodoro Rivadavia, arribaron a Río Gallegos, para pasar allí la noche. Al día siguiente, Zar quería llegar a Ushuaia, pero las condiciones meteorológicas se agravaron y debió aterrizar en una pista de Río Grande, iluminada por pequeñas fogatas, en la Chacra Nº 7. Allí, el Capitán Zar entregó ejemplares de La Prensa y La Nación con sólo un día de atraso, y de la revista Caras y Caretas, adelantada su edición por la editorial, de modo que se pudiera leer al mismo tiempo que en Buenos Aires. Luego siguieron viaje a Ushuaia, adonde llegaron el 19 de febrero de 1933. Fueron los primeros en unir a Buenos Aires con la lejana capital austral.

El 19 de septiembre de 1934 recibe su merecido ascenso a Capitán de Navío y ocupa el cargo de jefe del SERVICIO DE AVIACIÓN DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA. En los primeros días de febrero comandó las escuadrillas aeronavales en la revista de Mar del Plata, y ese mismo año, el arma, cuyo crecimiento e importancia eran cada vez mayores, es convertida en DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN NAVAL. Su primer director es el hombre que ha jalonado toda su carrera con servicios y grandes sacrificios. El Capitán de Navío Zar ocupará el cargo durante 14 años y le dará un impulso extraordinario. Su alta investidura no le impide seguir volando y abriendo rutas.

En 1937 es el primero en unir a la Capital Federal con Ushuaia en un día, el 12 de enero a bordo de un Fairchild tipo 45,



acompañado esta vez por el Suboficial Piloto Domingo Giovanetti. Ese mismo año participó, con una escuadrilla que sumaba más de 30 aviones de vuelo, de la revista naval de Mar del Plata. En 1939 es designado integrante de la misión especial a la transmisión del mando presidencial en el Perú. Al año siguiente, en las ejercitaciones y revistas aeronavales, participó con 54 aviones navales y, al finalizar el año, es ascendido a Contralmirante. El arma participa activamente en las ejercitaciones de la ARMADA, realiza relevamientos aerofotográficos en todo el litoral del país, en el río Bermejo, y en el lejano Sur; tareas de salvamento en el mar, y comunica los puertos patagónicos. También vuela al lago Nahuel Huapi. Desde 1939, por Decreto Nº 13684, se creó la BASE AERONAVAL COMANDANTE ESPORA. El 11 de febrero de 1942, un hidroavión Stearman biplaza, instalado en el transporte "1º DE MAYO", al mando del Teniente de Navío Eduardo Lanusse, realizó los primeros vuelos en la Antártida. La acción del gran conductor de nuestra Aviación Naval fue reconocida por la ARMADA al ascenderlo a Vicealmirante el 31 de diciembre de 1943. Finalmente, la tan extraordinaria y activa carrera naval de este propulsor de la AVIACIÓN NAVAL ARGENTINA terminó al pasar a retiro el 31 de diciembre de 1944.

Se dedicó entonces a propulsar la aviación civil, cosa que ya había hecho mientras estaba en actividad, y representó a la ARMADA y al país en numerosos congresos internacionales. En vida recibió un gran honor, pues en Madryn, en 1945, se le dio su nombre a una calle. Otra faceta de su existencia fue la de escritor y pedagogo. Escribió en La Prensa y otros diarios, y entre sus obras mencionamos "Vol de Nuit y la Aviación Naval", verdadero tratado, donde se enseña desde principios de vuelo, plantas de poder y descripción de aviones navales hasta enumeración, plataforma de aviones, catapultas, etc., escrito en 1927. En 1936 publicó una serie de artículos periodísticos, luego reunidos en "La Marina y la Aviación Integral", Buenos Aires 1936, donde aboga por una AVIACIÓN AERONAVAL, bajo Comando Naval único, y no su separación, para formar parte de una aviación integral.

Posteriormente, en su brillante artículo de noviembre / diciembre de 1944, llamado "Poder Aéreo", publicado en el Boletín del Centro Naval, el Almirante Zar se mostró partidario de una línea moderada entre los seguidores del Poder Aéreo Absoluto, como Seversky, y los conservadores que querían sólo fuerzas aéreas subordinadas a Ejército y Marina. Ante los ejemplos de la Segunda Guerra Mundial que analiza, escribe: **"Creemos que, como resultado de la guerra actual, tiene que surgir el reconocimiento de un poder aéreo que, en el acto de**

**la guerra reclama, por lo menos, un rango de paridad estratégica con el poder militar y naval".** Antes ha señalado, también, la necesidad de contar con aviaciones de Ejército y Armada para sus operaciones.

El Vicealmirante Marcos A. Zar murió el 19 de septiembre de 1955 a la edad de 64 años. Condecoraciones de varios países, la Base Aeronaval de Trelew que lleva su nombre con toda justicia, y la veneración de la gente de su arma y de la Armada, son parte del reconocimiento de la posteridad.

El 29 de noviembre de 1956, por DecretoLey Nº 21578, se lo reconoció como uno de los Fundadores de la AVIACIÓN NAVAL, y años después, el 21 de enero de 1970, otra ley, la Nº 18559, le otorgó el título de Benemérito de la Aeronáutica



Argentina por haber acreditado méritos extraordinarios como forjador de la AVIACIÓN NAVAL.

Este gran marino y aviador naval dejó impreso, en su arma, su espíritu y su valor. Estos continuarán dando sus frutos, y su vida sirviendo de ejemplo a los jóvenes aviadores navales que continúan siguiendo su lema: **“servir a la patria desde el mar”**.

#### FUENTES CONSULTADAS

La gran guerra. Foro sobre todo lo relacionado con la primera guerra mundial. <http://granguerra.crearforo.com/index.php>  
Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina (Tomo II)  
Colección Aeroespacial Argentina Año 1969  
Tomos I y II Historia de la Aviación Naval (Pablo E. Arguindeguy – Buenos Aires 1981)  
Revista MACH 1 (Círculo Profesional de Aviadores Navales)  
Archivo Personal  
[http://www.oni.escuelas.edu.ar/2003/tierra\\_del\\_fuego/101/Pioneros.htm](http://www.oni.escuelas.edu.ar/2003/tierra_del_fuego/101/Pioneros.htm)