

INSTITUTO ARGENTINO DE HISTORIA AERONAUTICA JORGE NEWBERY

ANTONIO PARODI

1890 - 1978

el aviador militar

BUENOS AIRES — 1980

INSTITUTO ARGENTINO DE HISTORIA AERONAUTICA
JORGE NEWBERY

Fundado el 27 de mayo de 1975

MIEMBROS VITALICIOS

Ingeniero Ambrosio L. V. Taravella
Doctor Enrique A. D. Ferreira
Señor Julio V. Lironi
Brigadier (R) Edmundo H. Civati Bernasconi
Señor Alberto A. Mortz
Señor Gaspar C. M. Alcari

MIEMBROS DE NUMERO

Vicecomodoro (R) Manuel C. Aciar Viera
Ingeniero Antonio Bianchi
Consejero de Embajada Carlos T. de Pereira Lahitte
Contraalmirante (R) Laurio H. Destéfani
Comodoro Santos A. Domínguez Koch
Brigadier Mayor (R) Jorge S. Fernández
Doctor Oscar Fernández Brital
Doctor Julio César Gancedo
Señor Arquímedes García Díaz
Comodoro (R) Octavio J. García Mira
Señor Luis González Moreno
Brigadier Mayor (R) César A. Guasco
Comodoro (R) Juan J. Güiraldes
Señor Raúl Larra
Brigadier Mayor (R) Abel Federico Martínez
Ingeniero Teófilo M. Tabanera
Señor René F. Fernández
Profesor Efraín U. Bischoff
Señor Mario A. D'Ursi
Coronel (R) Luis A. Leoni Houssay
Doctor Julio A. Luqui Lagleyze
Señor José Re
Señor Gilberto J. Riega
Señor Carlos E. Cassinelli
Brigadier (R) Alfredo R. González Filgueira
Señor Alejandro F. del Pino
Señor Terencio E. O. Spaini
Señor Juan L. Stoppini

MIEMBROS CORRESPONDIENTES

Brigadier General (R) Tydeo Larre Borges (Uruguay)
Señor Alberto Márquez Vaeza (Uruguay)
Coronel (R) Jaime Meregalli (Uruguay)
Embajador (R) Juan C. Pedemonte (Uruguay)
Teniente Brigadier (R) Nelson Freire Lavenere Wanderley (Brasil)

MIEMBROS DE NUMERO FALLECIDOS

Brigadier General (R) Angel M. Zuloaga
Brigadier General (R) Antonio Parodi
Brigadier (R) Eduardo J. Palma
Comodoro (R) Jorge E. Nisivoccia
Coronel (R) Fued G. Nellar
Señor Raúl A. Apold

Comisión Directiva

Período 1979-1983

PresidenteBrigadier Mayor (R) César A. Guasco
Vicepresidente 1ºComodoro (R) Juan J. Güiraldes
Vicepresidente 2ºSeñor Luis González Moreno
SecretarioComodoro Santos A. Domínguez Koch
Pro-SecretarioSeñor Alejandro F. Del Pino
TesoreroSeñor Carlos E. Cassinelli
Pro-TesoreroDoctor Julio A. Luqui Lagleyze
Director de Difusión ..Señor Arquímedes García Díaz
Director de Relaciones
PúblicasSeñor René F. Fernández
Director de Biblioteca y
PublicacionesDoctor Oscar Fernández Brital

Comisión Revisora de Cuentas

Período 1979-1981

Ingeniero Antonio Bianchi

Brigadier (R) Alfredo R. González Filgueira

ANTONIO PARODI

1890 - 1978

el aviador militar

BUENOS AIRES — 1980

"Una hora llena de gloriosa existencia vale una vida misera y sin fama."

Walter Scott.

"La aviación militar es la que ha encauzado enérgicamente el desarrollo de la aviación nacional."

Brigadier general Antonio Parodi.



Coronel Antonio Parodi, Comandante de la Aviación
del Ejército, 1938/1940.

Podríamos decir de Parodi que ninguna vida sembrada de flores conduce a la gloria, pero el inteligente y desmedido coraje infunden la fe que hace alcanzar los grandes destinos. Quería entrañablemente a la Aeronáutica y aprovechando dentro de los límites máximos los medios disponibles, hizo una obra amplia y beneficiosa guiado siempre por un noble ideal humano.

El 25 de mayo de 1890 es registrado en la hoy ciudad de General D. José de San Martín, vecina a la Capital Federal, el nacimiento de Antonio Parodi, hijo de D. Angel Parodi, de nacionalidad italiana, de 43 años y de su esposa Doña Josefa Torre, argentina, de 30 años, afincados en la localidad, ejerciendo don Angel actividades comerciales. De dicho nacimiento dan fe conocidos vecinos: Bernardo Dasso y Carlos Insaurrealde. Sus estudios primarios los cursa con singular dedicación en San Martín, en el colegio del Estado, pues la familia no podía ofrecerle ni liceos ni costosas escuelas particulares en la Capital.

Ya desde muy joven empieza a mostrar sus nobles ambiciones de observador inquieto y curioso. Busca ansiosamente la perfección y desde niño a ciudadano y de soldado a brigadier general pone en juego sus admirables condiciones y aptitudes que mueven su vocación y tremenda voluntad.

Parodi vive todos los sucesos de la Aeronáutica Argentina, prácticamente desde sus comienzos hasta la época actual que nos hizo conocer con su peculiar y amena recordación, recurriendo a su prodigiosa memoria y como quien hojeara un libro de estampas nos describe con su austero estilo de viejo soldado del aire, escenas a veces pintorescas, otras dolorosas; nada le escapa a la observación de todos los acontecimientos,

ni a su penetrante mirada psicológica. Y entre sus relatos, presentimos su presencia, porque todo el quehacer aeronáutico de su época lo ha vivido con su original personalidad.

Tenía plena fe en el futuro de la aviación de su tierra porque tuvo fe en las jóvenes generaciones del aire que él ayudó a educar y que alentó con su ejemplo en un camino preñado de dificultades y a menudo incomprendido, ya que en el orden militar al menos esta nueva actividad del hombre rompía los clásicos esquemas conocidos.

Solía decir Parodi, que la gloria es una bebida demasiado fuerte para las mentes jóvenes, por ello exigía ante todo hacer prevalecer el triunfo del alma sobre la carne, sobre el temor, sobre los riesgos y sacrificios que exige el combate librado en el azul del cielo, cara a cara con la muerte, sin más testigo que Dios y pensando en el cumplimiento del deber, cuyo sendero corre cercano a la honra y tal vez a la celebridad.

Imbuído de ese concepto así fue su vida, un ejemplo de tenacidad, valor y honradez, norma asombrosa la suya y lección incomparable de intrepidez; seguía con singular interés los progresos científicos y más de una vez se lo oyó decir que los vientos del futuro laborarían con su soplo de definitiva acción esa obra de constante e intenso afán de perfeccionamiento que anima al hombre, para colocar a su Fuerza en el plano destacado que legítimamente le correspondía. De allí comprendemos su intenso anhelo de encontrar y aplicar los últimos adelantos que contribuían al mismo tiempo a afianzar la creciente importancia de la actividad aérea militar en el ámbito nacional.

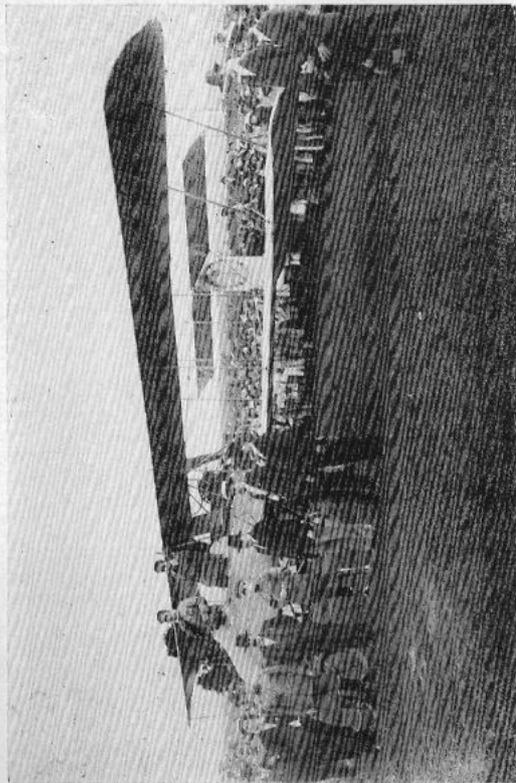
Su ingreso al Colegio Militar de la Nación se produce el 31 de julio de 1908 y su graduación como subteniente del arma de infantería el 31 de diciembre de 1910, habiéndosele distinguido en el último año con la jerarquía de suboficial cadete, lo que demuestra sus excelentes actitudes militares.

Es subteniente en el año del Centenario de la Revolución de Mayo y después de prestar servicios con destino en el Regimiento 8 de Infantería, sus ansias de hombre del aire que lleva en la sangre, lo impulsan a gestionar y al fin lo consigue, en 1914, su incorporación como alumno a la Escuela Militar de Aviación de El Palomar, caracterizado por un entusiasmo sin precedentes. Su ingreso a la Escuela está animado de la dulce virtud de la esperanza, pues intuía sin duda que llegaría a maestro, a héroe, que conquistaría ¡laureles y fama!

El 6 de abril de 1916 recibe el título y diploma de Aviador Militar y el 31 de agosto de ese año integra la Plana Mayor de la Escuela como profesor de Teoría y Vuelos en "aeroplanos", rectificadla pronto la denominación de la materia, por la de Teoría y Práctica de Vuelo. Es capitán el 31 de diciembre de 1919 y el 23 de marzo de 1920 (poco después de ser el primer aviador militar argentino que realiza el doble cruce de la Cordillera) el Gobierno le otorga un emblema especial de Aviador Militar en oro, con relieve alusivo a su doble travesía de la Cordillera de los Andes por las altas cumbres (este emblema se otorgó también a Zanni, que lo hiciera después de Parodi, y a Marcos Zar por su vuelo a Asunción).

Por superior Decreto inserto en Boletín Militar N° 778 fue recomendado a la consideración del Ejército por el arrojo, tenacidad y perseverancia demostrados al realizar por primera vez y en un solo vuelo la travesía Mendoza-Santiago de Chile-Mendoza.

Debemos registrar aquí una de las grandes hazañas de Parodi. Se preparó para elevarse sobre la cordillera, con sus nieves, sus picos amenazantes, sus tremendos abismos con vientos encajonados y arremolinados, a menudo desconcertantes, pero debemos reconocer que tenía acumulados a su favor méritos auténticos para acometer la hazaña. Su plan de vuelo fue estudiado cuidadosamente, que como bien sabemos era un ejemplo inteligente de no dejar nada librado a la improvisación. Todo dependía entonces de Dios y de él mismo. Por eso fue el primero en acometer la empresa *sin pasajero*, que le hubiese quizás acarreado el fracaso, y un luminoso 9 de marzo de 1920 despegó de Mendoza en su SVA de 220 HP y en tres horas treinta minutos, por primera vez, para orgullo de las Alas Argentinas efectúa el doble cruce del macizo andino, Mendoza-Santiago-Mendoza. Las líneas telegráficas vibran de inmediato cual diapasones gigantes al transmitir los mensajes de su feliz e impecable aterrizaje y la hazaña adquiere pronto relieves de conquista. El pueblo argentino le tributa un recibimiento que sólo reserva a sus héroes, mientras San Martín, su "pueblo" palpitante de desbordante orgullo y auténtica exaltación le ofrenda un agasajo sin precedentes. Como se dijo en un festejo posterior refiriéndose a la hazaña del cruce: "Pero allá lejos en la imponente cordillera, quedaba algo, mordido de profunda pena y fue sin duda a ocultar su turbación escondiéndose en el nido encubierto en el peñasco bravío! Así



Marzo de 1917: el pueblo de Posadas recibe al teniente Parodi, el primero en llegar en vuelo al Nordeste del país, acompañado por el teniente Campero en un avión Voisin-Salmson de 140 HP.

quedó el dolorido cóndor, hasta hacía poco Rey y Señor de las alturas, batido por otro cóndor más bravo y valiente con su pupila ebria del azul del cielo que le habían arrebatado para siempre su reino. Y lo venció en holocausto de Newbery y Matienzo, cuyas alas se habían quebrado por el designio de la fatalidad."

Al disolverse la Escuela Militar de Aviación el 31 de enero de 1922 se constituye con su personal, el Grupo Número 1 de Aviación. El capitán Parodi pasa a prestar servicios como comandante de Escuadrilla de Caza el 23 de enero de 1922, y en abril de 1923 ingresa en la Escuela Superior de Guerra a fin de completar un curso especial preparatorio.

Ese año contrajo enlace con la señorita María Celia Rigou, hija de René Rigou, de nacionalidad francesa y de María Teresa Romeu, de origen español. El hogar del entonces capitán Parodi fue a lo largo de toda su vida un reducto de felicidad. De esta santa unión nacieron cuatro hijas mujeres: María Teresa, nacida en Bruselas; María Celia, nacida en Paraná; María Beatriz y María Myriam, nacidas en Bella Vista, de la provincia de Buenos Aires.

Parodi no cesa en su esfuerzo de retornar cuantos antes a la actividad de vuelo y vuelve a comandar su vieja y valiente Escuadrilla de Caza (20-X-1923). Ese es su medio, allí están sus alumnos, sus amigos; puede ejercitar su gran vocación por el perfeccionamiento del vuelo mecánico; estudiar y deducir las acciones aerodinámicas. Y las fuerzas y reacciones que se originan en cada maniobra, constituyeron siempre la pasión de su vida.

Conserva su puesto en la Escuela y se lo nombra además vocal de la subcomisión N° IV (Aviación) de la ley de adquisiciones militares (11.266 - secreta) para la confección de los planes de adquisiciones de materiales de aviación en el extranjero. Es colega del mayor Francisco de Arteaga en dicha Comisión, a quien le corresponde todo lo concerniente a la futura Fábrica Militar de Aviones*.

Su promoción a la jerarquía de mayor se concreta el 31 de diciembre de 1924 y el 13 de enero de 1926 ocupa la jefatura del Grupo N° 3 de Observación con base en Paraná. Este

* Cf. Bianchi, Antonio, *Ing. Francisco de Arteaga, 1882-1962, el creador de la Fábrica Militar de Aviones*. Buenos Aires, Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery, 1977. 28 pág.



El teniente Parodi en Bahía Blanca, durante un alto de su vuelo El Palomar. Pringles. B. Blanca. N.º Cotorado, en un avión Rumpier Taube, en abril de 1918.

grupo está compuesto por aviones Bristol Fighter con motor Hispano-Suizo de 350 HP. Comandando su flamante grupo de observación, lo conduce en perfecta y compacta formación en vuelo directo a Córdoba para integrar la concentración de aviones militares ordenada por el ministro de Guerra, general Agustín P. Justo. En dicha ciudad el jefe del grupo y demás acompañantes compuesto por aviadores militares deben asistir a la colocación de la piedra fundamental de la futura Fábrica proyectada por el mayor de Arteaga.

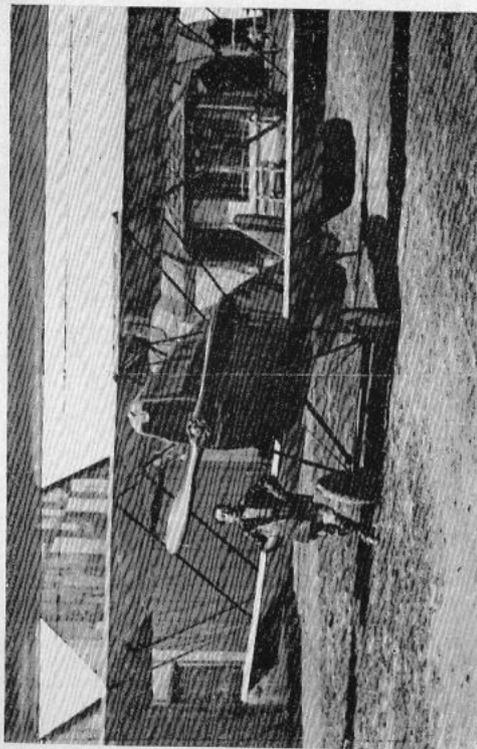
Allí en esa significativa ceremonia tan importante para el futuro de la industria aeronáutica argentina se reúnen con las escuadrillas de aviones Breguet XIX al mando del mayor Zanni procedente de El Palomar y una escuadrilla de ese mismo tipo de aviones a cargo del teniente 1º Bergamini procedente de Mocoretá (Corrientes) quien, finalizadas las maniobras militares, conduce al ministro Justo. Este ha presidido en compañía del gobernador de Córdoba tan importante ceremonia. El primer aterrizaje lo realiza el avión del jefe del Grupo, que es recibido con estruendosas y cálidas expresiones de aprecio.

Parodi es nombrado pocos meses después (13-I-1927) jefe del Grupo Nº 1 de Observación con sede en El Palomar y tiene a su cargo además la cátedra de Navegación Aérea de los cursos I y II de la Escuela de Aviación Militar.

En 1929 lo vemos ocupando el importante cargo de secretario de la Dirección General de Aeronáutica, cuyo director general era entonces el coronel Jorge B. Crespo.

La Revolución del 6 de setiembre de 1930 lo sorprende dedicado al ordenamiento del material. Es pasado por Resolución Superior del Gobierno Provisional a revistar en disponibilidad. El 12 de setiembre de 1930 es transferido a la Dirección General de Personal y vuelto a la situación de revista en disponibilidad el 9 de enero de 1931, y nuevamente a la Dirección General de Personal a fin de ese mismo mes (28-I-1931) hasta que reconocido su grado de teniente coronel con anterioridad al 31 de diciembre de 1930, se lo nombra tiempo después (1932) Jefe del Distrito Militar Nº 46, con asiento en la ciudad de Río IV. En esa ciudad funda el primer Aero Club del mismo nombre.

Aquí debemos señalar que si bien el país vivía momentos complicados como consecuencia de la Revolución del 6 de sep-



El capitán Parodi frente al avión SVA de 220 HP, con el que realizó el primer doble cruce de los Andes —sin escalas— el 9 de marzo del año 1920, proeza de repercusión internacional.

tiembre, la situación de Parodi se torna difícil y su brillante carrera de aviador militar cubierta de gloria, resulta turbulenta e insegura. Los acontecimientos se desenvuelven con rapidez y en plena confusión, en un ambiente lleno de recelos personales y por qué no decirlo, de infundadas animosidades.

¿Cómo explicarse que su ascenso a teniente coronel se le reconoce siete meses después de la fecha normal del calendario militar?

¿Cómo explicarse que recibiera Parodi el golpe más rudo de su carrera de aviador, de separarlo de la actividad de vuelo por estar disminuido en sus condiciones físicas? El reclamo ante tan inexplicable determinación es un alegato digno de ser leído. Felizmente la Junta Superior de Reconocimientos Médicos lo considera APTO Y APROBADO para todo servicio, fallo suscripto por Decreto que firma el presidente de la República teniente general Uriburu y lo refrenda su ministro de Guerra, el noble general Francisco Medina.

Recio instructor de vuelo; profesor en la E.M.A. varios años; comandante de Escuadrilla de Caza; reconocido por la prensa escrita en marzo de 1920 * a la cabeza de los pilotos militares sudamericanos, que luce sobre su pecho el emblema especial de aviador militar por ser el primero en efectuar el doble cruce de los Andes; que poseía varios récords sudamericanos de vuelo: de distancia, altura, velocidad y vuelo sobre agua; que había logrado arrancar a su pueblo los vitores más entusiastas al punto de ser alzado más de una vez en andas. En una intensa e inteligente actividad de vuelo efectúa varios raids sobre nuestro extenso territorio llegando a Posadas (récord de distancia con pasajero), a Río Colorado, a Mendoza, a Río Gallegos, apoyado por el entusiasmo y la visión de Mosconi quien propusiera el enlace aéreo con líneas de pasajeros, para acercar el Sur Patagónico con el resto del país. ¿No fue acaso un visionario? Si esa difícil situación de Parodi, si esa incomprensión o mala suerte hubiese persistido y por otra parte no hubiese tenido las condiciones de carácter y gran vocación por la aviación, ¡qué pérdida tremenda hubiese sido para el progreso de la Aviación Militar!

Pero prosigamos con su actividad profesional militar. El 31 de diciembre de 1936 es promovido al grado de coronel y poco después (15-1-1937) es designado Director General del

* Ver crónicas de la época.



La conquista aérea de la Patagonia. El mayor Brihuega y el capitán Parodi en Río Gallegos, en 1922.

Material Aeronáutico en cuya alta función se destaca demostrando que no sólo es un gran aviador militar fuera de serie como lo viene evidenciando desde su graduación en 1916 y otros destinos en el arma, sino un avezado conocedor de los fundamentos técnicos del material de vuelo; prueba ser un profundo conocedor de cada avión y de los equipos militares de las aeronaves.

Nadie más indicado que Parodi para ocupar el alto puesto de Comandante de la División Aérea Nº 1 (creada en 1938), para luego ejercer las funciones de Comandante de Aviación de Ejército (8 de julio de 1938).

En tal carácter representa al ministro de Guerra en la VI Conferencia Nacional de Aeronáutica, donde le cupo un brillante desempeño en momentos difíciles para la aviación del Ejército, contra la que se invocaba oscuros intereses ajenos a la Institución Militar a la que pertenecía*.

Examinando legajos y publicaciones, y las más diversas crónicas, nos quedamos asombrados por la actividad que despliega Parodi desde su puesto de Comandante: cumple los deberes inherentes a su cargo, inspecciones a las unidades, planes de instrucción, participa en maniobras militares como las de Pedro Luro, en donde la aviación en un verdadero alarde de Fuerza Aérea conquista las felicitaciones más calurosas, jamás otorgadas antes a los hombres del aire, del jefe de Estado Mayor General del Ejército y del propio ministro de Guerra.

Un hecho que debemos destacar al mismo tiempo es la creación de la Línea Aérea al Sudoeste (LASO), creación que Parodi realiza enfrentando criterios distintos de sus superiores del Ejército, mas no lo domina la desazón que inicialmente le produce la incomprensión de sus calculados fines de futuro, sino que lucha, argumenta y triunfa y hoy es una hermosa realidad percibir el fruto de su visión; es su creación, transformada en 1945 en LADE, que cumple con ejemplar eficiencia sus vuelos sobre la Patagonia, incluida las Malvinas. Recordemos que Parodi venía luchando desde 1922 en unir las ciudades del Sur con las del Norte, usando aviones militares para correo y transporte con las tripulaciones de aviadores militares que poseíamos entonces.

* Ver debates sobre la Aviación Civil y la Sanción de la Ley de la Yerba Mate.

En 1941 es nombrado presidente de la Comisión Especial de Adquisiciones de Aeronáutica en Estados Unidos y meses después el Poder Ejecutivo lo nombra, sin perjuicio de sus funciones, agregado militar y aeronáutico a la Embajada Argentina en Washington, en momentos que Norteamérica entraba en la Segunda Guerra Mundial.

En la Asamblea General de la Junta Interamericana de Defensa disertó sobre temas militares y aeronáuticos que motivaron buena cantidad de elogiosos comentarios. El Jefe de Estado Mayor General del Ejército, general de división Carlos von der Becke, conocido por ser un militar poco generoso en sus conceptos, le escribe a Parodi lo siguiente:

"Hago llegar a Ud. mi satisfacción por su trabajo al que conceptúo como una ponderable y meditada síntesis del integral proceso evolutivo de nuestra Patria... (se refiere al desempeño de Parodi, y agrega): con ello ha cumplido honrosamente con su misión."

Presentó después un meduloso estudio sobre la evolución del ejército de Estados Unidos durante la guerra y expuso a continuación, con singular detalle, la reorganización de los ministerios de Guerra y de su Fuerza Aérea.

Ascendió a general de brigada el 31 de diciembre de 1942. Al sancionarse el Decreto-Ley Orgánica de Aeronáutica (26-X-1944), días después pasa a denominarse brigadier.

Posteriormente, mientras ejercía las delicadas funciones de agregado aeronáutico a la Embajada Argentina en París, ciudad que ya conocía por anteriores comisiones de selección y compra de material aéreo (Ley secreta 11.266 Subcomisión Nº 4 - aviación) recibió la penosa noticia, tan sorprendente como inesperada (29-I-1946), que había sido calificado de Bueno - Apto para continuar en el grado - no apto para el ascenso al inmediato superior.

Esta mezquina calificación origina, como es de suponer, el correspondiente reclamo. Redactado en París, transcribimos algunos de sus ponderables fundamentos:

"Contribuí —dice Parodi— con verdadero empeño, guiado por un noble ideal humanitario a corregir imperfecciones en los materiales de aviación, para salvar mu-

chas vidas queridas y el prestigio de nuestra aeronáutica sin pensar en vanidades personales."

Se refiere el brigadier Parodi a las imperfecciones de determinado material que motivara, por la tremenda cantidad de accidentes y muchas pérdidas de vidas, la interpelación (4 de julio de 1935), en el Congreso Nacional, del diputado ingeniero Julio Noble. Como director de Material debió enfrentar la enorme responsabilidad ante el ministro de Guerra, general Márquez, que había expresado su propósito de ordenar la destrucción de ese material de vuelo. Parodi se comprometía a hacer un estudio completo y abordar los cálculos y modificaciones que los hiciera seguros, estables y maniobrables.

¡Qué noble gesto el de Parodi! El camino más fácil era ejecutar la orden superior, pero la Aeronáutica quedaría por largo tiempo sin material de vuelo. Presidió en las mesas de estudio de los ingenieros de la F.M.A. la programación de los trabajos que bajo la dirección de su brillante director el teniente coronel Ing. Alfredo Paladino debían efectuarse y, en poco tiempo, las máquinas convenientemente modificadas dejaron de ser peligrosas, corrigiendo las fallas o faltas de cálculo y correcto ajuste del estudio de las estabilidades longitudinal y transversal del cual no existían antecedentes fehacientes.

En su reclamo concluye el brigadier Parodi expresando lo siguiente:

"Ejercí mis funciones con la fuerza moral que me daba la práctica de estos principios, pudiendo expresar no sólo con fundamentos sino también con orgullo, que no hay una etapa en el desarrollo de la aviación de mi Patria que me ha tocado vivir a la que no haya contribuido con mi esfuerzo personal, iniciativa y orientación propulsando constantemente el progreso científico de nuestra aeronáutica."

No obstante y con sugestiva rapidez se lo declara en situación de retiro el 15 de febrero de 1946, sin haberse atendido ni considerado los fundamentos de su reclamo.

El 24 de enero de 1956 el gobierno de la Revolución Libertadora, previo el dictamen de la Comisión que presidió su ministro de Aeronáutica, comodoro Krause, le otorga la más

alta jerarquía del Escalafón del Aire y es promovido a brigadier general.

El brigadier general Antonio Parodi fallece en la Capital Federal a los 87 años de edad, el 12 de marzo de 1978.

¡Qué extraña fascinación ejerce el mes de marzo sobre la larga y ejemplar vida del glorioso brigadier general!

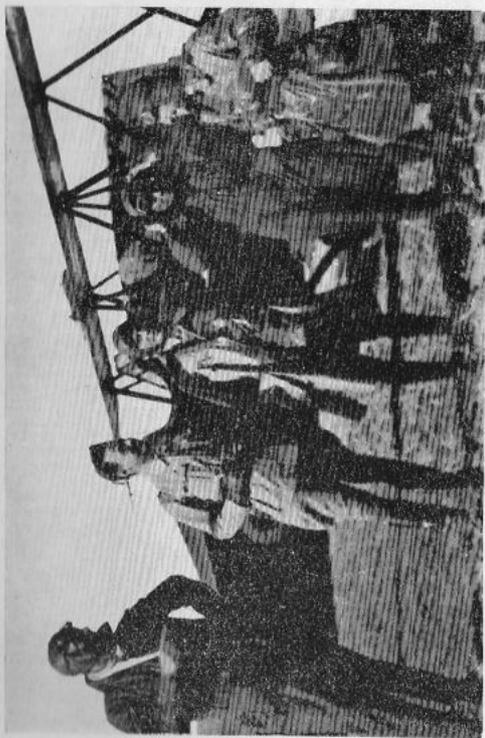
Recibe el emblema especial de oro de Aviator Militar en ese mes; en marzo de 1917, llevando como pasajero al teniente Valentín Campero y al mando de un Voisin de 140 HP establece el récord sudamericano de distancia en el raid Buenos Aires-Posadas (con pasajero), 1.144 km., homologada y según lo consigna la conocida revista *Caras y Caretas* en el artículo titulado: "Grandes Aviadores Argentinos", récord que supera poco después. En el mes de marzo también marcó el récord sudamericano en vuelo sobre agua (400 km.). En ese mes y en 2000 señala el récord de velocidad sin escala, Buenos Aires-Mendoza: 6 horas.

En marzo de 1920 el diario *La Unión* publica un editorial expresando que: "Parodi se coloca a la cabeza de los aviadores militares sudamericanos".

En marzo de 1920, al inaugurarse al aeródromo de San Isidro *, realiza Parodi una de sus más magistrales demostraciones de acrobacia y el numeroso público allí reunido, desbordante de entusiasmo, al descender de su avión militar lo lleva en andas con atronadores vítores al Ejército, a sus aviadores y, por supuesto, a Parodi mismo.

Es en febrero y marzo de 1922 siguiendo una sana y entusiasta iniciativa del coronel Mosconi, su director entonces, comienza su lucha por la implantación de aeródromos en la Patagonia y reúne en ese mes a los representantes de numerosas poblaciones de la Patagonia. De ello encontramos una interesante crónica en el diario *Nueva Era*. Su misión se iniciaba con la cesión de tierras aptas para aeródromos cuyos requisitos habría hecho conocer con anticipación el propio capitán Parodi. Según señala la crónica periodística, su misión tuvo pleno éxito. Sobre este tema pronunció, poco después, una conferencia de amplia repercusión en el cine Colón, de Río Gallegos, titulada:

* Ver crónicas de *La Prensa* de Buenos Aires.



El capitán Parodi —a la derecha— con los integrantes de la escuadrilla a su mando, en Comodoro Rivadavia, en ocasión de abrir la ruta al sur, en diciembre de 1922. De izq. a der.: teniente 1º Souvillé, tenientes Castex Lainfor y Paladino, y sargento Carrizo.

“La aviación desde distintos puntos de vista.”

Señala en su prédica de gran visionario la importancia que adquirirá la comunicación aérea y con la debida autorización que antes gestiona ofrece la colaboración de la Aviación del Ejército con su personal y material para unir los pueblos y ciudades de la Patagonia, ya que a una empresa privada le sería imposible ni siquiera tentarlo por los grandes quebrantos que inicialmente le ocasionaría.

Pensar que eso ocurría en 1922! No se puede negar la penetrante inteligencia y aguda visión, que para muchos de sus oyentes fue como el anuncio de una quimera.

Ya que nos hemos referido a la Patagonia deseamos destacar dos hechos de tremenda significación para el futuro.

El primero fue el raid aéreo en escuadrilla (3-XII-1922) que al mando del capitán Parodi realizaron los aviadores militares teniente 1º E. Souvillé, tenientes A. Paladino y Castex Lainfor y suboficial Carrizo hasta Río Gallegos, vuelo no exento de interesantes episodios que dejara puntos de positivo beneficio, abriendo la ruta al lejano Sur.

El segundo tiene también una importante significación. El capitán Parodi transportó correspondencia aérea por vez primera en esas latitudes. Vale la pena transcribir, entre la correspondencia que llevaba Parodi, una carta que el 12 de diciembre de 1922 el director del diario *Sur* de Puerto Deseado le dirigió a su colega del diario *Unión* de Río Gallegos.

Dice en esa carta el señor Ferreiro:

“Por la escuadrilla de biplanos al mando del capitán Parodi le envío esta misiva de salutación a la prensa de *Río Gallegos*, desde este extremo del territorio, haciendo votos porque esta hazaña que llevan a cabo los intrépidos aviadores del Ejército Argentino sirva de estímulo para el establecimiento definitivo de comunicaciones más íntimas, entre los pueblos del Sur y del Norte de la República.”

Director del *Sur*
Fdo. F. Ferreiro

Con aviadores como Parodi, llenos de entusiasmo y dotados de gran destreza y competencia, no obstante la pobreza de los medios disponibles, la Aviación Militar Argentina sale a sus

impulsos de Buenos Aires y sus alrededores, para aventurarse con creciente resonancia hacia todos los rincones de la Patria.

Muchísimo más podríamos escribir sobre la intensa actividad de vuelo que Parodi solo o en escuadrillas a su mando concretara victorioso en esa época heroica, que fuera sin duda el eslabón más importante para asegurar el éxito que una actividad como el vuelo mecánico exigía. Para afianzar, no sólo su conquista indiscutible, sino también la confianza y admiración que hombres como Parodi depositaran en el Ejército y en el país entero.

En agosto de 1914 efectúa su primera ascensión en globo libre, realizando posteriormente otras seis ascensiones. El primer looping de la aviación militar argentina lo ejecuta Parodi en un Bleriot Duperdussin de 50 HP, lo que le acarrea una severa sanción disciplinaria y suspensión de vuelo.

Desde Europa llegaban los ecos del desempeño de la aviación en la guerra. Siguió con avidez los progresos que día a día hacía en la aplicación de sus enormes posibilidades. Surgían ases en esa lucha valiente y decidida por la conquista y dominio del aire.

Poco después del conflicto mundial llegó a Buenos Aires la Misión Francesa que presidía el capitán Fonk, famoso as de la Primera Guerra Mundial. La misión fue debidamente agasajada y el entonces coronel Mosconi, que era director del Servicio Aeronáutico, dispuso para la misión dos invitaciones. La primera consistió en que el capitán Fonk pronunciara ante los aviadores argentinos una conferencia sobre el rol de la aviación militar en la última guerra, disertación que resultó muy ilustrativa para el personal que estaba ávido de conocimientos; saber más y más, para aprovechar todas sus posibilidades que le brindaba el espacio aéreo. La segunda invitación que hizo el coronel Mosconi a la Misión Francesa consistió en que se realizara una demostración en el aire, tarea que estuvo a cargo del segundo del capitán Fonk, el capitán Fronval. Despegó éste a bordo de un Morane Saulnier con motor Rhone de 80 HP, quien efectuó una serie de maniobras acrobáticas y de combate. El público muy numeroso que llegó a El Palomar atraído por el espectáculo que anunciaron los diarios, ávidos de presenciar la demostración aérea, lo premió con manifestaciones de gran entusiasmo; instantes después y según órdenes del coronel Mosconi despegó el capitán Parodi en los mandos de un Nieuport de 165 HP. Las impecables maniobras



El coronel Parodi, Comandante de la Aviación del Ejército, recibe en El Palomar al jefe de la escuadrilla chilena, enviada en adhesión de nuestra fiesta patria, en 1939.

de Parodi arrancaron un entusiasmo delirante del público y las felicitaciones con muestras de gran admiración de los integrantes de la misión aérea francesa.

Así era y así fue Parodi, sin abandonar nunca ese acento característico de su noble personalidad: ¡Sencillez y modestia!

Muchos episodios están adornados con singular brillo, notable eficiencia y en lucha constante por el progreso aeronáutico. Su sinceridad por el bien de la Fuerza alcanzó límites insospechados, sabiendo de antemano que ello motivaría más de una crítica, la expresión de solapada desaprobación. Esto nos trae a la memoria un suceso que define su sana individualidad.

En los ejercicios de Tiro y Bombardeo que se realizaron en Mendoza (Curtiss Hawk III), sufrimos algunas pérdidas de vidas de camaradas amigos en forma tan inesperada y concreta, imposible de comprender en ese momento.

Cuántos han quedado en el camino y con el penoso holocausto de sus vidas jóvenes. Hemos tenido que seguir adelante para reflexionar profundamente sobre sus causas, investigarlas, estudiarlas y llegar así a alguna conclusión por el bien de los que siguen.

Los accidentes de Mendoza, con el agregado del triste recuerdo de los camaradas que se accidentaron en Itacumbú, nos impulsaban, con la pena que nos producía ese lúgubre lamento, a comprometer nuestro empeño en evitar lo evitable.

Parodi, al frente de la Dirección General del Material Aeronáutico hizo efectuar las investigaciones esta vez más que de rutina. Del estudio documentado de sus causas surgió el proyecto de Parodi que germinaba hace tiempo en su mente.

Se inició una etapa de proyecciones beneficiosas, con modernos materiales de vuelo, desarrollándose bajo la dirección de Parodi un programa completo que continuó en los años siguientes, siendo el comienzo de un período de la actividad aeromilitar indispensable para llegar a contar en el más breve plazo con una verdadera Fuerza Aérea, cuyo ponderable progreso inicial estaba ya asegurado y que a través de los sucesivos esfuerzos de sus integrantes ha logrado constituirse en una Institución fuerte, capacitada y progresista de fundamental valor, real garantía de la Soberanía Nacional.

Terminaremos esta breve reseña de la intensa y útil vida profesional del brigadier general Antonio Parodi recordando

las justas palabras que le dedicaron el 12 de noviembre de 1968, en el homenaje que le ofreció el Círculo de San Martinenses de Antaño al ciudadano y militar más esclarecido y glorioso que naciera en ese trozo de tierra argentina.

Se dijo en esa emotiva ceremonia al hacersele entrega de una plaqueta de oro:

...“Conocimos siempre a Parodi como un apasionado del vuelo empeñándose en el perfeccionamiento de su técnica, en conocer las bases científicas que lo regían para servir con mayor eficiencia a la defensa del cielo de su Patria. Fue siempre un estudioso y conciente aviador militar que desde teniente a general brindó el mejor ejemplo a sus alumnos y subordinados.”

Más adelante se dice: “Vuestra vida ha sido siempre un ejemplo de consagración al trabajo, de perseverancia y estudio y habiendo saboreado aún joven los laureles de la gloria seguisteis siempre siendo el mismo sin otro móvil que el cumplimiento del deber”.

Esta plaqueta conteniendo la semblanza de Antonio Parodi fue ordenada por el Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery, sobre texto redactado por el brigadier (R) Eloy G. Aguilera. La presente edición consta de 2.000 ejemplares en papel ilustración. Contiene 7 reproducciones relativas a Antonio Parodi. Las fotografías originales pertenecen al Archivo General de la Nación y a las colecciones del brigadier A. Parodi y comodoro A. M. Paladino. Se terminó de imprimir en los talleres de Palabra Gráfica Editora, Castro 1856/60, Capital, el 9 de marzo de 1980, 60º aniversario del primer doble cruce —sin escalas— de los Andes, efectuado por Antonio Parodi.