

INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

**PIONEROS DE LA AVIACION ARGENTINA
BRIGADIER MAYOR (R)
RICARDO PEDRO OLMEDO**

por **MIGUEL ALEJANDRO SANCHEZ PEÑA**



*PRESIDENCIA DE LA NACION
SECRETARIA DE CULTURA*

INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

Publicación n° 2 - BUENOS AIRES - año 1999

**INSTITUTO NACIONAL
NEWBERIANO**

**PIONEROS DE LA AVIACION
ARGENTINA
BRIGADIER MAYOR (R)
RICARDO PEDRO OLMEDO**

MIGUEL ALEJANDRO SANCHEZ PEÑA

*PRESIDENCIA DE LA NACION SECRETARIA DE CULTURA
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO
Publicación n° 2 - BUENOS AIRES - año 1999*

AUTORIDADES DEL
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

CONSEJO DIRECTIVO - periodo 1999 a 2003

Presidente:	Brig. (R) Ing. Miguel Sánchez Peña
Vicepresidente 1°:	Brig. May. (R) Ing. Carlos Alberto Benavides
Vicepresidente 2°:	Sra. Raquel Esther Zuloaga
Secretario:	Comod (R) Jorge Alejandro Gómez
Prosecretario:	Cte. My Salvador Roberto Martínez
Tesorero:	Comod (R) Carlos Manzur
Pro-Tesorero:	Sr. Aldo Berardi
Vocal 1°:	Comod. Luis Eduardo Ortiz
Vocal 2°:	Cte. Ppal. Rubén Adolfo Cipuzak
Vocal 3°:	Comod (R) Eduardo Julián Canosa
Vocal Suplente 1°:	Sr. Algerio Nonis
Vocal Suplente 2°:	Tte. Cnel. (R) Augusto Golletti Wilkinson
Revisor de cuentas:	Sr. Carlos Alberto Lalín
Revisor de cuentas:	Dr. Horacio David Gregoratti

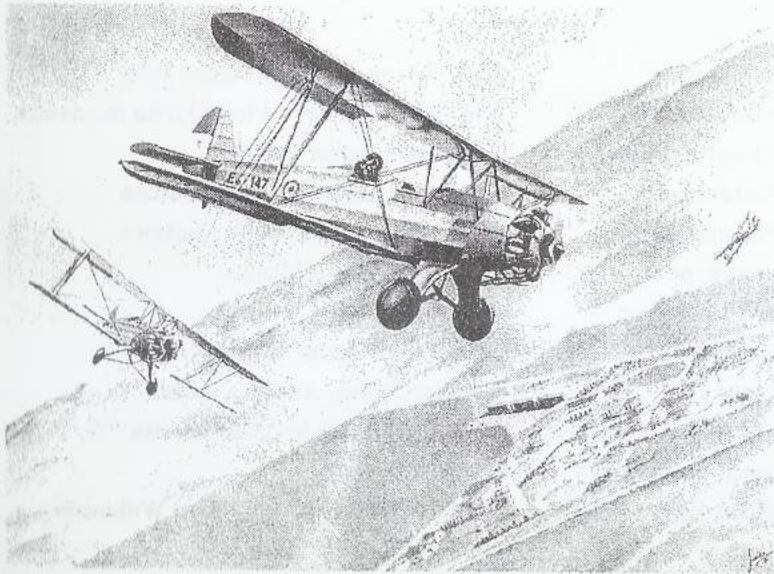
PRESIDENTES HONORARIOS

Dr. Oscar Fernández Brital (Presidente 1995-Oct.1999)
Comod (R) Santos Dominguez Koch (Presidente 1991-1995)
Sr. Av. Luis González Moreno (f) (Presidente 1987-1991)

© 1999 EDICIÓN DEL INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO
Av. Leandro N. Alem 719 - (1001) Buenos Aires
República Argentina

Hecho el depósito previsto por la ley n° 11.723 y sus reformas.
Printed in Argentina - Impreso en Argentina
ISBN 987-97889-0-7

PROLOGO



"Alas del recuerdo", pintura al óleo de Jorge R. Cuello. Original en la Sala de honor del cuerpo de cadetes (E.A.M.)

Dentro del poco frecuente género de entrevista autobiográfica, este modesto pero importante trabajo, nos acerca datos sobre un destacado Oficial Superior de nuestra Fuerza Aérea.

Particularmente interesantes sus dos recuerdos infantiles, la trágica muerte de nuestro Patrono: el Ingeniero Jorge A. Newbery y los vuelos de los Tenientes Parodi, Zanni y Matienzo, todos en su Mendoza natal.

Es imprescindible, la rápida recolección de este tipo de testimonios, dado que el paso del tiempo, nos va haciendo perder a quienes fueron testigos presenciales de importantes hitos de nuestra historia aeronáutica.

De ahí el valor de este trabajo, un nuevo aporte de este joven investigador que ya viera recompensados sus esfuerzos, con premio a sus trabajos, como el otorgado por el Círculo de Escritores de Aeroastronáutica.

DR. OSCAR FERNANDEZ BRITAL
Presidente Honorario Inst. Nac. Newberiano



1. LOS PRIMEROS AÑOS

Una mañana de Junio de 1999 tuve el gusto de conocer al Brigadier Mayor (R) Ricardo Pedro Olmedo, quien me contó sobre su vida aeronáutica y anécdotas que iré relatando.

Nació el 22 de mayo de 1906 en la ciudad de Mendoza, hijo de Don Pedro Olmedo y de Doña María Teresa Marchetto.

Al cumplir 8 años fue testigo de un hecho muy triste para el pueblo Argentino, en la que perdió la vida el Ingeniero Jorge Alejandro Newbery, en Mendoza con el Morane Saulnier de su amigo Teodoro Fels.

Jorge Newbery se encontraba haciendo las últimas observaciones en la cordillera de los Andes, antes de su inminente cruce de la misma, en su aeroplano –un Morane Saulnier que se encontraba en El Palomar– al cual le había realizado unas modificaciones en el motor, que le permitirían alcanzar mayor altura, y poder atravesar las altas cumbres, sueño de todo piloto en aquellos días.

Día de festejo en familia

Un domingo Ricardo P. Olmedo se encontraba almorzando con su familia en casa de sus padres, en Guaymallen cuando sienten el ruido de un aeroplano...

Relata:

“Nací en Mendoza, al pie de los Andes. La cordillera que se convertía en constante desafío, para los que volaban, un imán que atraía a la Gloria.

En mi mente de niño se grabó un nombre: Paillette, era a quien se lo vió volar varias veces en el cielo de Mendoza, tomando altura en dirección a las serranías, la gente toda, dejaban los quehaceres para contemplar sus maniobras. Mi padre, por demás entusiasta admirador, de esta nascente actividad, comentaba con otras personas estos vuelos y por supuesto que muy a menudo, fui yo el destinatario de sus expresiones.

El domingo 1° de Marzo 1914, en almuerzo con familiares, se festejaba el cumpleaños de mi madre. Como es costumbre en nuestras provincias este tipo de reuniones, empezaba con el almuerzo y seguía con la sobremesa y después el té. Transcurría así aquella tarde, cuando sorpresivamente se alteró con el característico zumbido de un motor en el aire y la entusiasta exclamación de mi padre ¡“El Aeroplano”!.

Mendoza, no era lo que es ahora, en aquella época era zona de fincas, propiedades relativamente chicas de cinco a diez hectáreas. Los ruidos ahí no existían, únicamente el grito de algún carrero, que pasaba llevando las cargas a la bodega y no había otro tipo de ruido.

No había automóviles, alguno tenía un Ford a bigotes. De manera que en ese entonces se sintió, un ruido de motor en el aire y llamaba la atención de toda la población.

Mi padre como Mayor retirado del ejército, había visto volar algunos aviones durante unos ejercicios con la tropa. Era un gran entusiasta del aeroplano.

Estábamos de sobremesa, cuando en forma imprevista se interrumpió la reunión, por el ruido del aeroplano. Nos levantamos de la mesa y salimos a cielo abierto, donde se veía el aeroplano. De Guaymallen en línea recta, está cerca el campo de aviación”.

Esa tarde Jorge Newbery y sus amigos se encontraban de regreso al hotel Plaza —luego de un almuerzo con el Gobernador de Mendoza— donde estaban alojados. Unas familias amigas de Jorge —entre las que se encontraban unas damas— le pidieron éstas un vuelo, ante lo cual Jorge Newbery se disculpó por no poder realizarlo, debido a que no tenía su avión.

Su amigo Fels, quien se encontraba haciendo unas exhibiciones con su avión, le ofreció el mismo. Por tal motivo se dirigen a un campo de aviación en Los Tamarindos.

El avión se elevó, con Jorge Newbery como piloto y su acompañante Benjamin Jimenez Lastra, pero un desperfecto en el mismo, convirtió una tarde de fiesta en desgracia.

El cóndor plegó sus alas para siempre, una gloria nacional dejaba este mundo.

Sigue el relato:

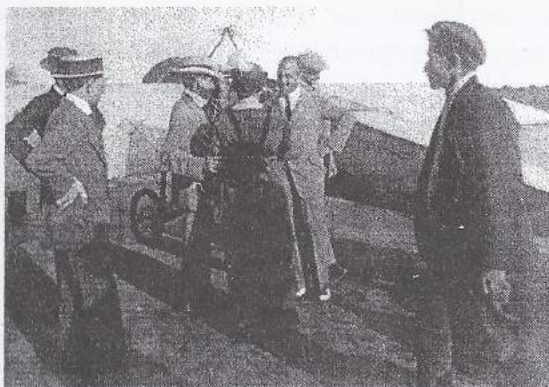
“Fue un vuelo normal, cuando sorpresivamente —mi padre que era el que más entendía— alarmado exclama: ¡se cae, se cae!. Y efectivamente el avión, en pronunciada inclinación sobre su ala izquierda, descendía en forma más rápida de lo normal. Inmediatamente ordena a uno de los peones, dame el coche rápido y con un tío fueron al lugar del accidente.

Yo con 8 años, presencié el último vuelo de Jorge Newbery, no me lo olvidé jamás, lo tuve presente toda la vida. Surgió en mi una vocación, como yo

digo el virus aeronáutico, que todavía conservo a los 93 años”.

Los Aviadores

Cinco años después, el 25 de Mayo de 1919, Ricardo P. Olmedo alumno de la escuela normal, concurría a la plaza San Martín, para los festejos de la Patria.



Sra. de Montaner Beco se ofrece para volar con Jorge Newbery



Jorge Newbery en carlinga del Morane Saulnier

En Mendoza se encontraban: Pedro Zanni, Antonio Parodi y Benjamin Matienzo, oficiales aviadores que como tantos otros, se sentían atraídos por la aventura, de vencer al coloso Andino.

El acto estaba desarrollándose, cuando sintieron un ruido en el cielo, tres aviones volaban en escuadrilla, haciendo vuelos acrobáticos.

Relato:

“Ya en proximidades de la década del 20 y finalizada la Primera Guerra Mundial, empezaron a acudir a Mendoza, numerosos aviadores Argentinos, de aquella época y de otros países. El aliciente o la atracción del lugar, era la cordillera de los Andes.

Para un aviador cruzar en vuelo la cordillera, era toda una hazaña y un desafío.

En 1919 se encontraban intentando el cruce, tres oficiales de los más destacados y activos, de nuestra aviación de entonces: Zanni, Matienzo, Parodi.

El 25 de mayo de ese año, las escuelas y el pueblo de Mendoza, rendían el homenaje a la Patria, con más fervor y entusiasmo, que lo que se hace en la actualidad.

Concurría todo el pueblo a depositar, ofrendas florales al pie del monumento, al Gral. San Martín, en la plaza del mismo nombre, previo a un tedeum en la iglesia.

Concurríamos todas las escuelas, incluyendo la mía, con los guardapolvos blancos y con la escarapela en el pecho, a cantar el Himno Nacional, cuando sorpresivamente aparecieron en el cielo tres aviones en formación, que cada vez que lo recuerdo me emocioño, es una cosa incontenible, no se puede frenar, es toda la emoción de sentir la vivencia de la patria.

Allí el pueblo dejó todo y contemplaba las maniobras de los aviones. Se interrumpió la formación y cada uno tomó un rumbo, Matienzo volando a gran altura, Zanni en altura intermedia y casi al ras de los techos Parodi, —él acróbata de la época— haciendo maniobras que le permitía la máquina, el looping, como decía el periodista del diario Los Andes, quien relató el evento. La caída de la hoja, maniobra simple.

Eso enloquecía al pueblo mendocino, que lo único que pudo hacer fue aplaudir, sin tener en cuenta que los pilotos, no le iban a escuchar”.

¿Qué aviones volaban?

“Los S.V.A.” Biplanos de 100HP de potencia, donados por la Misión Italiana, a la Escuela de Aviación, quienes llegaron al país, al finalizar la Primera Guerra Mundial”.

Al día siguiente en el diario Los Andes, se publicó la crónica de toda la festividad y en un cuadro aparte, había un especial, titulado: “Los Aviadores”, con la descripción del periodista.

*Crónica del diario “Los Andes” de Mendoza, con motivo de los festejos patrios del 25 de Mayo de 1919
“Los Aviadores”*

“Como contribución a los festejos patrios, la escuadrilla de voladores, compuesta por los pilotos Zanni, Parodi y Matienzo, se lanzaron al espacio en momentos en que la manifestación como una inmensa ola se movía pausadamente por la calle San Martín, entre el incesante clamoreo de sus componentes.

Los tres aviadores hicieron derroche de su acrobacia, llegando el teniente Parodi a volar casi rasando los edificios de la calle San Martín, mientras Matienzo y Zanni distribuían desde lo alto proclamas patrióticas y daban libertad a gran cantidad de palomas.

Cuando la columna llegó a la plaza San Martín, el teniente Parodi, tripulando un aparato Nieuport, realizó por repetidas veces el “looping the loop”, la “caída de la hoja” y el vuelo en “tirabuzón”, con una maestría admirable.

La concurrencia, con sus ojos fijos en el espacio, mantenía sus nervios en tensión, ante la posibilidad de una catástrofe. Tal era lo arriesgado de las pruebas.

Una salva de aplausos premió cada esfuerzo de los aviadores y éstos pusieron en el entusiasmo, que en esos momentos demostraba el pueblo, una nota emocionante al par que simpática, como broche de oro en la magnífica demostración patriótica”.

En aquellos días, continua Olmedo,

“Yo con 13 años recorté el artículo, lo tenía en mi mesa de luz y lo leía antes de dormir todas las noches, creo para entender esas maniobras.

Lógicamente terminada la conmemoración de ese día, nuestros voladores continuaron con los entrenamientos y sus intenciones de cruzar los Andes. Diariamente salían a hacer su vuelo”.

¿Vio alguno de esos vuelos desde su casa?

“No sólo yo, sino mucha gente. Pero no sabíamos a que hora salían, hasta era sorprendente, alguno decía

¡los aeroplanos están volando! Pero volaban tan alto, que ya no se los distinguía”.

Lamentablemente 3 días después del 25 de mayo, intentaron un cruce y parece que no les fue posible seguir a Parodi y a Zanni, posiblemente tampoco a Matienzo, quien en cambio insistió, quedando entre las nieves de la cordillera. Se lo encontró sentado en una piedra congelado. Se le acabó el combustible, la máquina estaba intacta, Matienzo aterrizó, bajó del avión y se puso a caminar buscando un refugio, el que no encontró, ya cansado de caminar, se sentó en una piedra, no se despertó más, el frío y el hielo son así”.

Estos dos acontecimientos, que me relató, marcaron su vocación aeronáutica.

Con su familia viaja a Buenos Aires, donde continúa sus estudios, ingresando al secundario en el colegio Mariano Moreno.

2. EL MILITAR

El 1° de marzo 1922, ingresa al **Colegio Militar de la Nación** y el 22 Diciembre de 1925 egresa, como Subteniente del arma de Infantería, integrando la promoción Nro 51.

Siendo su primer destino, el **Regimiento Nro 8 de Infantería Montada**, en Campo de Mayo.

Antes de continuar con esta biografía, haré una breve síntesis, sobre los orígenes de la aeronáutica.

El 10 de Agosto de 1912, fue creada la **Escuela Militar de Aviación** en El Palomar, gracias al empuje de los primeros pioneros: Jorge Newbery, Alberto Mascias, Baron de Marchi, Coronel Arenales Uriburu –su primer director– y el Aero Club Argentino, que donó el material aeronáutico y los globos.

Al principio perteneció al Ejército, a través del Ministerio de Guerra, siendo sus presupuestos bajos, ya que sólo



Avion Avro Gosport

se le destinaba una parte, de todo el presupuesto del Ejército.

Desde 1912 hasta 1919 su actividad fue precaria, formándose algunos pilotos militares, con el consentimiento del Ministerio de Guerra.

Un precedente obligado: la Primera Guerra Mundial

“El uso del avión para el combate hace su aparición en Europa, durante la Primera Guerra Mundial y la evolución técnica del mismo, durante el período 1914-1918, constituyó el precedente necesario, que posibilitó su empleo con finalidad comercial. En la Argentina, el empleo del avión en el combate, no pasó desapercibido para el sector militar. Este, con el lógico retraso en tiempo, sigue la evolución del empleo en la guerra, e inicia en la misma época, la incorporación de este medio a sus dotaciones”.

Servicio Aeronáutico del Ejército

El Ejército tomó conciencia de la importancia de la aviación militar y consideró darle a la Escuela Militar de

Aviación, una importancia mayor, creando en similitud con otros organismos, el Servicio Aeronáutico del Ejército, el 21 marzo 1919.

“En los comienzos de la década del 20 el Ejército, empieza a conocer y experimentar en nuestro País, lo que se había aplicado en Europa, durante el mencionado conflicto.

En campos de Chascomus, Provincia de Buenos Aires, se realizaban maniobras –por primera vez– ejercicios de tiro de artillería, dirigidos desde avión. Intervenia en estas ejercitaciones el entonces Coronel D. Agustín P. Justo, volando como piloto con el Teniente Primero D. Antonio Parodi. Esta experiencia práctica de vuelo, del Coronel Justo, no solo reflejaba su espíritu y su vocación de progreso, sino que además, se puede afirmar que en esa ocasión, reafirmó sus previas convicciones, sobre el potencial de este nuevo medio. Así lo demostró durante su gestión, quien luego fuera Ministro de Guerra y Presidente de la República”.

Grupo 1 de Aviación de Ejército

Con cierta experiencia se ve la necesidad, de cambiar la estructura orgánica y se crea el Grupo 1 de Aviación de Ejército, integrado por 3 escuadrillas –de Caza, Observación y Bombardeo– y por las exigencias presupuestarias, que siempre fueron rigurosas, se consideró conveniente clausurar el funcionamiento, de la Escuela Militar de Aviación. Por el lapso de 3 años –1922/23/24– luego del cual abrió nuevamente sus puertas, en 1925.

Siendo su director, por primera vez un aviador militar: Angel María Zuloaga.

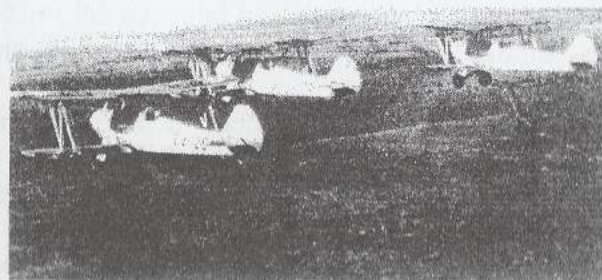
“Durante la Presidencia del Dr. Marcelo Torcuato de Alvear (1922-1928), siendo su ministro de guerra, el general Agustín P. Justo, la Argentina adquiere materiales

aeronáuticos de Francia, entre ellos 39 aviones Bréguet XIX, de exploración y bombardeo liviano, equipados con motor Lorraine Dietrich de 450 H.P, con velocidad de crucero de 150 a 160 kilómetros por hora. También cámaras fotográficas, equipos radiotransmisores y receptores (código Morse) y otros, para equipar a las unidades del Ejército”.

Dirección general de Aeronáutica

Por un decreto del 5 de mayo de 1927, se creó la Dirección General de Aeronáutica, la cual contiene tanto a la aviación militar como a la civil (Dirección de Aviación Civil). De manera que la aviación civil por exigencias de la organización estatal, se la convierte en un organismo semi-militar “por la dependencia”.

3. EL AVIADOR MILITAR



Avión Ae. Me. 1.

El 15 marzo 1928 ingresa a la **Escuela Militar de Aviación**, en El Palomar, integrando el curso de Aviación Nro 12, junto con 16 oficiales del Ejército Argentino, entre ellos los después, Brigadier General Don Carlos Federico Mauriño

y Capitán Don Oscar Cairo, recibiendo los títulos de: Observador Militar el 21 diciembre 1928 y de: Aviador Militar el 30 diciembre 1929.

En 1930 lo destinan a la **Base Aérea Militar Brigadier General Don Justo de Urquiza** (actual II Brigada Aérea), en la ciudad de Paraná, como oficial de escuadrilla, del grupo II de Observación.

En 1932 es destinado a la **Fábrica Militar de Aviones de Córdoba**, siendo su jefe el capitán De la Colina, su actividad en la misma, la realiza como jefe del destacamento de seguridad.

Fue el primer oficial aviador, con destino en Córdoba.

“Durante mi permanencia en la Fábrica, se encontraban en comisión dos destacados aviadores: Martín Cairo y Ossorio Arana, quienes preparaban un vuelo, a través de las 14 provincias Argentinas.

Hasta ese momento, la aviación volaba con combustible provista por Esso y Shell, con el inconveniente de que a veces el presupuesto para el combustible de los aviones, lo cobraban muy de tarde en tarde, porque toda la administración estaba atrasada. —sobre todo en la época del Presidente Yrigoyen— Entonces las empresas, tenían reparo en proveer combustible.

Este problema trascendió y llegó a YPF, quienes se hicieron cargo del problema. En un laboratorio de YPF, camino a La Plata, se realizaron las experiencias y ensayos, para producir el combustible de la Aviación Nacional.

La preparación llegó a su término e YPF, pidió hacer la comprobación de la eficiencia, de su combustible, probándolo en un avión.

Entonces se trasladaron a la Fábrica de Córdoba, donde en un avión Dewoitine monoplaza de caza, de fabricación nacional, se realizaron ensayos en vuelo de 12 horas continuadas, para analizar los efectos del combustible. Al finali-

zar los vuelos, el motor fue desarmado y se estudiaron los efectos del combustible.

Esos vuelos fueron realizados por 3 pilotos: los teniente 1º Martín Cairo, Justo Ossorio Arana y el teniente Ricardo Olmedo.

- 1) Justo Ossorio Arana realizando una exhibición, efectúa 8 ascensos a 4000 metros de altura, con sus respectivos aterrizajes, en 1 hora.30 minutos, con el monoplano Dewoitine.
- 2) Martín Cairo, realizando una exhibición, efectúa 328 loopings, 89 vueltas inmelman y 30 tonneau, con el monoplano Dewoitine D. 21 C.L.
- 3) A continuación vuelo de 3 horas, en el mismo avión a 4000 metros, por Ricardo Olmedo.

Al día siguiente el avión fue totalmente desarmado y los técnicos de YPF, e ingenieros de la fábrica, comprobaron cual había sido el efecto del combustible, en las distintas piezas del motor. Fue aprobado totalmente, empezando YPF a proveer combustible a la aviación”.

En 1934/35 lo destinan como ayudante, en la Escuela Militar de Aviación y Profesor de la materia bombardeo.

En 1936 se crea el **Comando de la División Aérea I** en El Palomar, y es destinado como jefe de organización y movilización.

“El Comando de Aviación del Ejército, que a su vez dependía del Estado Mayor del Ejército, es el lugar donde tuvimos nuestras serias peleas, para lograr primero que nos entendieran —no era culpa del Ejército, sino que era una cuestión lógica, ellos actuaban como comandantes del arma— y nos incluía a nosotros en

todas las directivas y normas, que se establecían, debiéndolas cumplir, pero en nuestro caso era imposible. Porqué eran exigencias, que dadas las características de las tareas, que debíamos cumplir, no se podía”.

El Comando se traslada a la Capital Federal y en el año 1940/41, vuelve a El Palomar, y es destinado como segundo Jefe de Base Aérea.

Vientos de Independencia

En 1943 el Coronel Juan Domingo Perón, ocupa el cargo de Jefe de la Secretaría del Ministerio de Guerra. Esta circunstancia fue favorable, ya que los pilotos más antiguos conocían al coronel Perón, inclusive algunos tuvieron una amistad con él. Lo que posibilitó una entrevista, en la que se le planteó la posibilidad de lograr una aviación argentina independiente, en igualdad de condiciones y con los nuevos avances, en materia aeronáutica. Por su parte Perón, estuvo de acuerdo y pidió a un aviador, para que trabaje con él, sobre estos asuntos a encarar, siendo elegido por unanimidad, el Mayor César Raúl Ojeda, profesor de aviación de la Escuela Superior de Guerra.

En 1944 vuelve a la **Escuela de Aviación Militar** en Córdoba, a donde fue trasladada, con el grado de Mayor y Subdirector accidental. El 30 junio 1944 pasó a integrar, los cuadros del Personal Militar Superior, de la recién creada Aeronáutica Militar y es dado de baja del Ejército Argentino.

Olmedo cuenta:

“En el comando, surge el escalafón propio de aviación y asciendo a Vicecomodoro (el primer grado que tengo como aviador aeronáutico) al ser aplicado,

dejé de ser oficial de infantería, hasta ese momento en el escalafón, había sido mayor de infantería y aviador militar”.

Secretaría de Aeronáutica

El 4 de Enero de 1945 se firmó, el decreto de la creación de la Secretaría de Aeronáutica, siendo su primer secretario el brigadier De La Colina, organismo que se separa del Ejército y se convierte en un arma autónoma, la que posteriormente se convierte en, la Fuerza Aérea Argentina.

4. DIRECTOR DE AVIACIÓN COMERCIAL

A los 20 días de creada la Secretaría de Aeronáutica, se reestructura la Dirección de Aviación Civil, nombrándose:

- * Secretario de la Dirección General de Aviación Civil al Vicecomodoro Aristides Fredes
- * Director de Aviación Deportiva al Vicecomodoro Francisco Velez
- * Director de Aviación Comercial al Vicecomodoro Ricardo P. Olmedo

—1945 regresa a Buenos Aires, y lo nombran Director de Aviación Comercial, quien al asumir su cargo, encontró solo cinco aviones biplaza —los cuales se encontraban en cinco ciudades del interior— y cumplían un pobre servicio de correo, entre lugares apartados. Además notas y expedientes, no diligenciados, provenientes de casi todas las empresas extranjeras, referidos fundamentalmente, a consultas, solicitudes y reclamo de pago de facturas, por pasajes de funcionarios.

Con el establecimiento de las líneas aéreas, sociedades mixtas del estado, se hace un mejor y más lógico aprovechamiento, de los cinco aviones biplaza, que tiene la aviación comercial, en distintas ciudades del interior. En coordinación con correos y telégrafos de la Nación, combinando los horarios de cinco recorridos, se logró ubicar en la Mesopotamia y en el mismo día, toda la correspondencia aérea proveniente de Buenos Aires.

“A esta altura de los acontecimientos, ya se sienten los efectos del retraso, aparece la necesidad de resolver problemas aeronáuticos, que estaban sin considerar. Entre ellos, la imprescindible necesidad, de fijar una política Aeronáutica Argentina; prestando atención a las conclusiones, a que llega el convenio de aviación civil internacional.

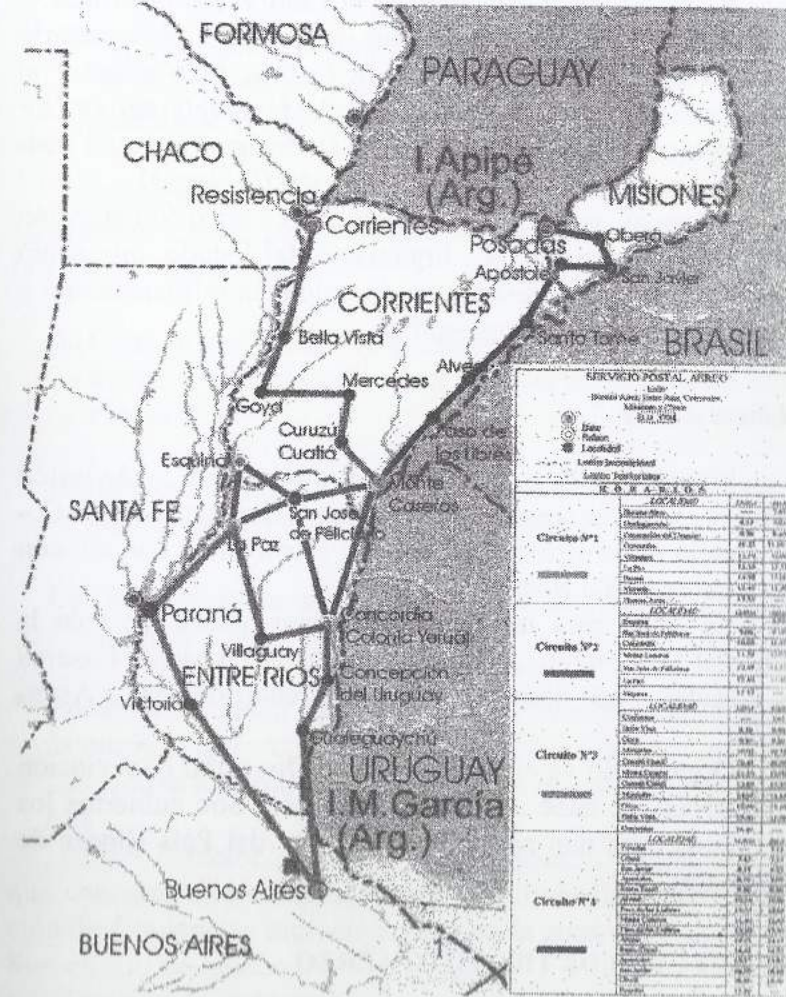
El 7 de Diciembre de 1944 se firmaba, en Chicago EE UU, el convenio de la organización provisional internacional de aviación civil, para resolver la problemática del Tráfico Aéreo mundial (P.I.C.A.O.). A un mes escaso de este acontecimiento, se creaba la Secretaria de Aeronáutica.

Para las autoridades Aeronáuticas Argentinas, que debían resolver estos problemas, en el orden nacional, resultó ventajoso basarse en las conclusiones a las que habían arribado, las naciones líderes, sobre la materia.

La Dirección de Aviación Comercial, que terminaba de organizarse, se dedicó de inmediato a la identificación y análisis de estos problemas, dando solución a varios de ellos”.

Transcurridos cinco meses, desde la asunción del cargo de Director de Aviación Comercial, el Vicecomodoro Olmedo, presentó y expuso al Secretario de Aeronáutica, las conclusiones a las que había arribado, después de la identificación y análisis de los problemas.

Destacó como prioridad fundamental, la necesidad de designar al frente de este organismo, a un abogado experi-



Mapa de la Mesopotamia

mentado y especialista en derecho internacional y —si fuera necesario también— asesores en economía y transporte.

El Vice-Comodoro Olmedo, era sólo Aviador Militar.

Antes de que transcurrieran quince días, el Secretario de Aeronáutica, Brigadier De la Colina, hizo conocer al Vicecomodoro Olmedo, la respuesta favorable del Doctor D. Enrique A. Ferreira, aceptando su designación para ocupar, el cargo de Director de la Aviación Comercial.

Ahora sí, se podía decir: “Ha sido creada la Dirección de Aviación Comercial”, organismo del Estado, que debió ser dirigido por profesionales, completo en infraestructura y riguroso en su misión específica.

Líneas Aéreas

“Desde 1940, con personal y aviones de la Aviación Militar, se había creado la línea aérea al Suroeste —L.A.S.O.— haciendo el recorrido: El Palomar, Bariloche y Esquel, con escalas en Santa Rosa y Neuquén.

En 1943 para la ruta, El Palomar-Iguazú, se crea la línea al Noroeste —L.A.N.E.— con escalas en Monte Caseros y Posadas. Poco después continuaba recorridos hasta Asunción.

Organizado ya el ente estatal, la Dirección de Aviación Comercial, se hace un notable progreso. Son cubiertos los servicios, que dan solución al interior del País (líneas de cabotaje)”.

5. DIRECTOR DE TRANSITO AÉREO

“Este organismo estatal, dependiente de la Secretaria de Aeronáutica, fue creado obedeciendo a las siguientes razones”:

- 1) La necesidad por parte del Estado, de ejercer el derecho soberano, de controlar el propio espacio aéreo.
- 2) Por imposición de una misión, proveyendo a la seguridad y protección de la aeronavegación, en salvaguardia de la vida humana.

Tres especialidades, tres elementos orgánicos correspondientes, a otras tantas funciones, integran al tránsito aéreo y son:

- A) Control de Vuelo:** responde a la necesidad de controlar, el espacio aéreo y a proveer seguridad en los vuelos.
- B) Meteorología:** responde exclusivamente a la provisión de protección a la aeronavegación.
- C) Telecomunicaciones:** responde a las dos finalidades anteriores.

* *Palabras de suma importancia que tienen actualmente la misma vigencia, que en el año 1945, escritas por el Comodoro Ricardo P. Olmedo, Director de Tránsito Aéreo.*

Como Director encabezó la Delegación Aeronáutica, que concurre a la conferencia sobre, utilización y distribución de frecuencias radioeléctricas, en la zona del Atlántico Sur, en Río de Janeiro.

También la delegación Argentina, que concurre a las conferencias realizadas, en Lima Perú. En las que se tratan las normas a aplicar, en el desarrollo de los vuelos, en la zona del Pacífico Sur.

La misma comisión, encabezada por el Comodoro Ricardo P. Olmedo, concurre a similar conferencia, realizada en Río de Janeiro, en la que se trataron, los problemas de la actividad aérea, en la región del Atlántico Sur.

“La Dirección de Tránsito Aéreo habilitó: setenta y dos aeroestaciones, instaladas en otros tantos aeropuertos y aeródromos del interior, e integrando la red radioeléctrica aeronáutica, con cinco cabeceras, que respondían a las cinco regiones, de distintas características geográficas:

Salta para el N.O,
Resistencia el N.E,
Córdoba el centro,
Mendoza el oeste,
Bariloche el S.O y Río Gallegos el sur.
La central general se establecía en Ezeiza.

En 1951/52 es destinado a **Londres** como Agregado Aeronáutico Militar, en la Embajada Argentina de ese país y trabajó como Jefe de la misión de compras. Estando en el extranjero viaja a las Olimpiadas en Helsinki.

El 16 enero 1953, pasó a situación de retiro, siendo Brigadier Mayor.

Cabe destacar que el Brigadier Mayor Olmedo, junto con el Brigadier Lauro Alejandro Lagos, que le antecede y nacido el 24 octubre 1904, y el Brig. Mayor Pedro Rosas Dominguez, son los tres únicos oficiales de mayor edad que existen en la Fuerza, ocupando los dos primeros los órdenes de Nro 138 y 113 respectivamente, de los 5048 que egresaron, de los 20 Cursos de Aviación y de las 64 Promociones, de la Escuela de Aviación Militar, en el periodo 1912 a 1998 y escalafón histórico, que por decisión del entonces, Comando de las Fuerzas Aéreas del Ejército Argentino, encabeza desde el año 1937, el Ingeniero Jorge A.

Newbery, como indiscutido Fundador de la Aeronáutica Argentina y Padre del Poder Aeroespacial.

6. EL HOMBRE

Además del Militar, el Aviador, el Funcionario, también está el Ser Humano, que se emociona al contarme, sobre ese vuelo que hicieron: Zanni, Parodi y Matienzo, allá por 1919.

Contrae matrimonio con la Sra. Blanca Mascaro y tienen dos hijos: Ricardo Emilio y Jorge Pedro.

Ricardo ingresó a la Escuela de Aviación Militar y se recibe de Alférez, del Escalafón Técnico, primero de su promoción Nro. 19, egresada el 10 diciembre 1953, actual Vicecomodoro (R).

Jorge Pedro estudió en la Universidad Argentina de la Empresa y se recibe de licenciado en Relaciones Industriales.

Al retirarse de la Fuerza Aérea, con el grado de Brigadier Mayor Ricardo P. Olmedo, vivió durante 20 años en San Rafael Mendoza, donde trabajó sus campos como agricultor —el viejo sueño de San Martín que no pudo lograr— y transformó un campo natural, en tierras cultivables, donde sembró cebolla, tomate y frutales.

Homenaje al Brigadier Mayor. César Raúl Ojeda

Invitado por el Brigadier Mayor Ricardo P. Olmedo, viajamos a la ciudad de San Luis, en septiembre 1999, con motivo de descubrir una placa recordatoria, en honor al Brigadier Mayor César Raúl Ojeda —Primer Ministro de Aeronáutica de la Nación— cuyo aeropuerto pasó a llamarse con su nombre.

Por tal motivo, viajamos desde la I Brigada Aérea en El Palomar, en un Fokker F-28, junto a oficiales retirados de la Fuerza y familiares.

Al llegar, esperaban el Jefe del aeropuerto y Personal de la Fuerza Aérea.

El Brigadier mayor (R). Ricardo P. Olmedo como compañero de armas de César Raúl Ojeda, dijo unas breves palabras alusivas a su vida Militar –como oficial del Ejército primero y después como Aviador Militar y Oficial de Aeronáutica– además como precursor junto a otros, del inicio de la Aviación Militar como arma independiente del Ejército y posterior evolución, constituyéndose, en la Fuerza Aérea Argentina.

Y dijo:

“la Aviación Civil vivió también su impulso creador; se crearon con él 100 Aeroclubes que llegaron a formar 1000 pilotos aerodeportivos”.

“Gobierno y querido pueblo hermano de San Luis, los oficiales aviadores argentinos retirados, os felicitan y dan las gracias por imponer el nombre de nuestro querido “Gran Capitán” D. César Raúl Ojeda a vuestro Aeropuerto. En rigor, licencias afectivas aparte, “Brigadier Mayor D. César Raúl Ojeda”.

Luego de estas palabras, habló el Sr. César R. Ojeda –hijo– con palabras muy emotivas. Acto seguido se descubrió la placa, por parte de los señores Olmedo y Ojeda.



R. P. Olmedo junto al nieto de César Ojeda



Familia Ojeda junto a R. P. Olmedo en San Luis

Finalmente para terminar este trabajo biográfico y anecdótico, sobre un pionero de nuestra Fuerza Aérea Argentina. Vayan estas palabras de homenaje y agradecimiento del autor, y del Instituto Nacional Newberiano, al Brigadier Mayor. Ricardo Pedro Olmedo.

BIBLIOGRAFIA

1) *Origen de la Aviación Comercial Argentina (1920-1950)*. BRIG.MY.(R) RICARDO PEDRO OLMEDO. Revista de la Escuela Superior de Guerra: 4º Trimestre 1996/Nº 195/página 30

2) *Los orígenes de la Fuerza Aérea Argentina*. BRIG. MY. CÉSAR OJEDA. Publicación: Hechos e Ideas: Año XIV Nro 17-18/3º y 4º Bimestre año 1987.

3) *Efemérides Fuerza Aérea Argentina*. Dirección de Estudios Históricos. Leandro N. Alem 719 Entrepiso.

4) *Crónicas Históricas de la Aeronáutica Argentina*. Tomo II. ANTONIO M. BIEDMA RECALDE. Colección Aeroespacial Argentina Volumen 1 -Año 1969.

5) *Promociones Egresadas de la Escuela de Aviación Militar 1912-1998*. COMODORO (R) SANTOS DOMÍNGUEZ KOCH. Edición oficial del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina (en prensa), Bs. As, 310 páginas, año 1999, 1era edición.

6) *La Dirección de Tránsito Aéreo*. COMODORO RICARDO P. OLMEDO. Revista Nacional de Aeronáutica Año I. Enero-Febrero-Marzo de 1948.

Se terminó de imprimir en Impresiones Dunken
M.T. de Alvear 2337 (1122) Buenos Aires
Telefax: 4826-0148 - 4826-0141
E-MAIL: dunken@house.com.ar
www.dunken.com.ar
Diciembre de 1999