

ACTO ACADEMICO

27-V-82

107º aniversario del nacimiento de Jorge Newbery

**CONFERENCIA DEL DOCTOR OSCAR
FERNANDEZ BRITAL: JORGE NEWBERY
Y LA CREACION DE LA ESCUELA DE
AVIACION MILITAR**

**Instituto Argentino de Historia Aeronáutica
Jorge Newbery**

Comisión Directiva

Presidente	Brigadier Mayor (R) César A. Guasco
Vicepresidente 1º	Comodoro (R) Juan José Güiraldes
Vicepresidente 2º	Señor Luis González Moreno
Secretario	Comodoro (R) Santos A. Domínguez Koch
Pro-Secretario	Señor Mario Alfredo D'Ursi
Tesorero	
Pro-Tesorero	Doctor Julio A. Luqui Lagleyze
Director de Difusión	Señor Arquímedes García Díaz
Director de Rel. Públicas	Señor René F. Fernández
Director de Biblioteca y Publicaciones	Doctor Oscar Fernández Brital

Comisión Revisora de Cuentas:

Ingeniero Antonio Blanchi
Brigadier (R) Alfredo R. González Filgueira

OTRAS PUBLICACIONES

1. JORGE NEWBERY, el fundador; 1973 y 1980.
2. ENRIQUE MOSCONI, propulsor de la Aeronáutica; 1976 y 1979.
3. FRANCISCO DE ARTEAGA, el creador de la Fábrica Militar de Aviones; 1977 y 1981.
4. ALBERTO ROQUE MASCIAS, el olvidado; 1977.
5. AARON DE ANCHORENA, el iniciador; 1977 y 1979.
6. VICENTE ALMANDOS ALMONACID, fundador de la aviación comercial argentina; 1977 y 1981.
7. Una guerra aérea singular. A 30 años de la eliminación de la langosta voladora; 1978.
8. A los cincuenta años de la iniciación de los vuelos de la Aeroposta Argentina S.A.; 1979.
9. ANTONIO PARODI, el aviador militar; 1980.
10. PEDRO ZANNI, el cruzado del aire; 1980.
11. MARCOS A. ZAR, fundador de la aviación naval. 1980.
12. Los 35 años de la aeronáutica integrada; 1980.
13. Los primeros vuelos traspolares; 1980.
14. Plaqueta conteniendo la reproducción de la tapa, Introducción, Conclusión e Índice del libro EL PETROLEO, por Jorge Newbery y Justino C. Thierry; 1910; 1976 y 1980.
15. Misiones Aeronáuticas Extranjeras; 1980.
16. ANGEL M. ZULOAGA, primus inter pares; 1981.
17. ACTO ACADEMICO
 - I. Homenaje al ingeniero Ambrosio L. V. Taravella por sus 70 años de servicios aeronáuticos.
 - II. Conferencia del ingeniero Teófilo M. Tabanera: "La universalidad del aerospacio y sus beneficios a la humanidad"; 1981.
18. Creación de la Escuela de Aviación Militar, 10 de agosto de 1912; 1982.
19. I. Sitios de volación en Buenos Aires.
II. La conquista del cielo patrio (una epopeya porteña); 1982.
20. AMALIA CELIA FIGUEREDO DE PIETRA, primera aviadora argentina y sudamericana; 1982.

ACTO ACADEMICO

27-V-82

107º aniversario del nacimiento de Jorge Newbery

CONFERENCIA DEL DOCTOR OSCAR FERNANDEZ BRITAL: JORGE NEWBERY Y LA CREACION DE LA ESCUELA DE AVIACION MILITAR

ACTO ACADÉMICO

27 - V - 82

Presidió la reunión el señor representante de S. E. el señor comandante en jefe de la Fuerza Aérea brigadier Julio César Bengolea, Jefe I del Estado Mayor General, a quien acompañaban en el estrado los miembros de número fundadores doctor Julio César Gancedo, secretario de Cultura de la Nación; brigadier mayor (R) César A. Guasco, presidente del Instituto; y el doctor Oscar Fernández Brital, conferenciante.

Como en ocasiones anteriores tomaron asiento en lugar preferencial los señores miembros de número y correspondientes, encontrándose presentes entre éstos el brigadier general Tydeo Larre Borges y el señor Alberto Márquez Vaeza, ambos del Uruguay. A continuación lo hicieron el ex comandante en jefe y miembro de la Junta Militar brigadier general Orlando R. Agosti; el asesor jurídico general de la Fuerza Aérea brigadier Dr. Roberto O. Marconi; miembros de la C. D. de Aero Club Argentino, encabezados por su presidente el señor Jorge L. R. Acerbo y su vicepresidente el señor Juan R. Cecere; el presidente de la Bolsa de Cereales de Buenos Aires, señor Jorge Cort, acompañado por el vocal de la misma señor José M. Gogna; los ex cursantes de la Escuela de Aviación Militar de El Palomar (1912-36) brigadieres Claudio A. Mejía, Raúl O. Pizales, Armando E. Bustos Videla, César Paradelo Malcolm, Enrique R. Gau; señores oficiales superiores y jefes en actividad y en retiro; representantes de empresas aerocomerciales, de instituciones culturales afines y del periodismo; y otros invitados especiales, enmarcados por una selecta concurrencia.

Palabras del presidente del Instituto, brigadier mayor (R)
César A. Guasco

Con la autorización del señor representante de S.E. el señor comandante en jefe de la Fuerza Aérea, doy por iniciado el presente acto académico.

Señores miembros del Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery; señoras y señores:

Los argentinos, apoyados por nuestros hermanos de América latina, estamos defendiendo la soberanía de nuestra Patria y, por extensión, la del Nuevo Mundo, especialmente la de las naciones que hablan lenguas romances y autóctonas.

Sus pueblos han alcanzado la mayoría de edad y están decididos a romper los últimos eslabones de la cadena colonial que los sujetó —en distintas formas—, a algunas potencias europeas. Y lo están haciendo con dignidad y grandeza, sin el odio y la soberbia que caracteriza a los opresores, odio y soberbia que tanto ofenden a Dios y al género humano.

Y mientras rogamos al Altísimo por una pronta paz —honorable y justa— los argentinos continuamos cumpliendo con nuestro deber cotidiano, enmarcados en la consigna de esta hora difícil: cada uno en lo suyo defendiendo lo nuestro, hasta lograr nuestros objetivos.

Es por eso que hoy y aquí estamos celebrando el centésimo séptimo aniversario del nacimiento del Fundador de la Aeronáutica Argentina, el ingeniero Jorge Newbery, y el séptimo de la creación de nuestro Instituto, con el pensamiento puesto en nuestros valientes oficiales, suboficiales y soldados que combaten por la Patria en las inhóspitas regiones del Atlántico Sur, escribiendo nuevas páginas de gloria para su historia. A todos ellos les dedicamos este acto con gran admiración y profundo agradecimiento.

Señoras y señores: En la 6ª Asamblea Ordinaria, realizada el día 15 de octubre del año pasado, los miembros del Instituto resolvieron por unanimidad, la incorporación como Miembro de Número del señor Guillermo Rossiter Allen, en mérito a su importante labor cumplida en el campo de nuestra disciplina.

En efecto, el señor Guillermo Rossiter Allen, caballero cabal y destacado valor del ambiente aeronáutico, se desempeñó como

piloto aviador civil y docente técnico aeronáutico, a través de una larga y proficua trayectoria, la que comenzara en el año 1939, culminando su brillante carrera como Comandante de Aeronave de línea aérea internacional en los aviones Boeing 707, de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado.

Fue piloto aviador instructor de la ex Dirección General de Aeronáutica Civil, actuando en aeroclubes de Neuquén, Comodoro Rivadavia, Trelew, Esquel y el Gran Buenos Aires.

Posee los brevets de aviador militar de la Fuerza Aérea, piloto aviador naval y piloto aviador militar del Ejército.

Es primer teniente Aviador Militar de la Reserva de la Fuerza Aérea.

Su actividad docente lo llevó a ejercer cátedras de inglés técnico, de Geografía Argentina, de Seguridad Aeronáutica e Industrial, etc., habiendo sido director de la Escuela de Capacitación de Personal de Vuelo del Lloyd Aéreo Boliviano, en Cochabamba, Bolivia, dentro del plan de las Naciones Unidas/OACI, para el desarrollo técnico de países en desarrollo.

Asistió a congresos de interés aeronáutico en San Pablo (Brasil); en Montreal y Toronto, Canadá; en Toulouse, Francia; en Madrid, España; en Caracas, Venezuela y en nuestro país.

Es autor de artículos periodísticos y charlas públicas y radiales sobre temas de aviación.

Entre sus distinciones honoríficas podemos citar: medalla de bronce al Mérito Aeronáutico del Gobierno de Italia; diploma de honor de la OACI por su actuación como experto en Bolivia; y diplomas de honor del Ejército Argentino por su contribución al progreso de la Aviación del Ejército.

En el campo de la Historia ha sido investigador y traductor del Archivo General Histórico de la Nación; integrante de la Comisión de Estudios Históricos de la Municipalidad de San Fernando y de la Comisión de Trabajos Históricos de la Parroquia de Aránzazu de dicha localidad; encargado del Museo Histórico y colaborador de la Biblioteca Histórica y Archivo Histórico del Centro Argentino de Estudios Históricos Aerocomerciales.

Es, por otra parte, miembro de la Asociación Aeronáutica Argentina y socio activo del Círculo de Escritores de Aeroastronáutica, del Instituto Aeronaval y del Círculo de Oficiales de Reserva de la FF.AA., siendo el encargado de su archivo histórico.

El señor Rossiter Allen no ha podido hacerse presente en

este acto por haber sido convocado por la Fuerza Aérea a prestar servicios. En su nombre, recibirá el diploma que lo acredita como miembro de número del Instituto, el miembro de número fundador y vicepresidente 2º del mismo señor Luis González Moreno.

Señoras y señores: el 10 de agosto próximo se cumplirá el septagésimo aniversario de la fundación de la EAM de El Palomar, cuna de la FAA, cuya brillante y decisiva actuación en el actual conflicto armado desatado por Gran Bretaña, acompañada por los EE.UU. del Atlántico Norte, ha suscitado los más elogiosos comentarios, hasta de nuestros enemigos.

Con motivo de los 70 años de la EAM, la C.D. del Instituto previó para el año en curso efectuar dos homenajes: 1º Editar un folleto referido a la "Creación de la EAM", consistente en la reproducción parcial del capítulo 1º "AÑO 1912", del libro "Génesis de la Aviación Argentina - 1910-1915", del MNF Julio V. Lironi, folleto aparecido el 4 de enero ppto.; y 2º, dedicar la disertación correspondiente a este acto a la fundación de dicha escuela, relacionándola con la intervención capital que le cupo entonces a nuestro ilustre patrono, el ingeniero Jorge Newbery. Este segundo agasajo estará a cargo del MNF el doctor Oscar Fernández Brital, quien nos brindará sus apreciaciones sobre el tema "Jorge Newbery y la creación de la EAM".

Por otra parte, cumplo en informar a los señores miembros, que en la última reunión de la C.D. del Instituto se resolvió instituir, por unanimidad, una medalla "al mérito aeronáutico", con la imagen de Jorge Newbery, para ser otorgada al personal que se haya distinguido en la lucha por nuestras Islas Malvinas.

Curriculum del doctor Oscar Fernández Brital

1. Formación:

- Abogado, UBA.
- Doctor en Derecho, Universidad Central de Madrid.
- Diplomado en Derecho Comparado, Universidad Internacional de Derecho Comparado, Estrasburgo.
- Diplomado en Derecho Español e Iberoamericano, Universidad Central de Madrid e Instituto de Cultura Hispánica.
- Egresado del Curso Superior de Defensa Nacional, Buenos Aires.

— Cursos de especialización en Derecho Marítimo Internacional, Derecho Aeronáutico, Derecho, Atómico y Transporte Aéreo.

2. Cargos docentes en ejercicio:

- Profesor titular de Derecho Internacional Aeronáutico en el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial.
- Profesor adjunto de Derecho de la Navegación, en la Facultad de Derecho de la UBA.
- Subdirector del Centro de Derecho Aeronáutico y Espacial de la UBA.
- Profesor invitado en la Universidad de Utrecht y en la de Miami.
- Ex profesor adjunto de Derecho Aeronáutico y Espacial en la Universidad de El Salvador.
- Ex profesor de Derecho Internacional Público en la Universidad de Morón.
- Ha producido 50 trabajos, relatos y estudios sobre derecho aeronáutico espacial.
- **Es miembro de:**
- Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial.
- Instituto Iberoamericano de derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial.
- Instituto Internacional de Derecho Espacial.
- De la Asociación Aeronáutica Argentina.
- Miembro de Número Fundador y Director de Publicaciones y Biblioteca del IAHA JN.
- Miembro correspondiente de la Sociedad Brasileña de Derecho Aeronáutico y del Espacio; y del de la Universidad Centroamericana.

3. Periodismo aeronáutico:

- Fundador, ex secretario y ex presidente del Círculo de Escritores de Aeroastronáutica.
- Redactor de la Revista de Aviación y Astronáutica.
- Actual director de la Revista del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio y de la Aviación Comercial.
- Autor de 40 trabajos sobre temas históricos y de divulgación técnica aeronáutica, en revistas argentinas y extranjeras.

para la aventura de ese día, a quien se convertiría, de su discípulo, en el gran maestro de todos, Newbery.

Su elección no fue antojadiza, ni lo llevó a ella seguramente ningún motivo sentimental, lo hizo en forma razonada. La actividad aeronáutica requiere, entre muchos, dos requisitos fundamentales, válidos aún hoy en plena época de accesorios mecánicos y electrónicos. Son éstos, formación científica adecuada y capacidad física óptima.

En los principios de este siglo, en la Buenos Aires que dejaba de ser la gran aldea y quería convertirse en urbe, un sólo hombre reunía ambas con largueza.

Jorge Newbery había obtenido su título de ingeniero electricista, en el país de Edison. ¿Qué significaba ésto en esos años? Una especialización, en lo más moderno de la época, algo mucho más avanzado que ser físico atómico en nuestros días.

Pensemos tan sólo, que cuando se hace cargo en 1900 de la Dirección de Alumbrado de Buenos Aires, gran parte de ésta era a gas, y que luego en su excelente estudio sobre la evolución de la iluminación en Buenos Aires publicado diez años después, todavía ésta se realizaba por ambos medios, el gas y la electricidad.

Ya había dado muestras de su capacidad científica con siete estudios aparecidos en la publicación técnica más importante de la época, los Anales de la Sociedad Científica Argentina.

La lectura detenida de los mismos, nos muestra en primer término un profundo conocer de los temas que aborda, un enfoque metódico y sagaz deducción de las conclusiones que le permiten sugerir aplicaciones prácticas.

Aborda así temas referentes a la iluminación, al transporte y a las comunicaciones, más adelante y dedicado ya de lleno a sus tareas de funcionario y a su pasión aeronáutica, concretará con la colaboración del ingeniero JustinoThierry un importantísimo trabajo sobre petróleo, elemento fundamental en el desarrollo de la actividad.

Poseía en consecuencia, la formación académica necesaria para aproximarse a todo tema nuevo, con el bagaje del rigor y la metodología que sólo brindan los estudios superiores.

Pero esto sólo no basta para destacarse en el quehacer aeronáutico, y menos aún en aquellos años iniciales.

Hay que poseer un físico apto y adiestrado para el gran esfuerzo o la sutileza del movimiento.

El doctor Carlos Delcasse, a su muerte recordará, que habiendo él mismo dedicado muchos años a la práctica de los más

díversos deportes, nunca encontró en tanto tiempo un físico tan privilegiado por Dios como el de Newbery.

Físico privilegiado y mente adiestrada, dos ingredientes difíciles de superar, que en él se dieron.

No debe extrañarnos pues, que en cuanta actividad deportiva interviniera se destacara de inmediato, y más aún, que fuera capaz de pasar un mismo día, y con igual éxito de una exquisita pedana florete en mano, a las ardorosas y violentas tomas de la lucha greco-romana.

Es que esa mente adiestrada en la investigación de gabinete, que sabía luego llevar a la realidad lo estudiado, captaba de inmediato los aspectos esenciales de determinada disciplina, poniendo luego a su servicio ese magnífico don natural.

Es esta su capacidad de adaptación, la que despertará la admiración de los aviadores europeos que lo ven volar por primera vez distintos aparatos y la que lo lleva en determinado momento de su vida a optar por el avión como el medio más idóneo para la conquista verdadera del espacio aéreo por el hombre.

Concretado aquel histórico vuelo en el "Pampero" el paso siguiente será la fundación, juntamente con un ilustre grupo de visionarios, del Aero Club Argentino, entidad motora de este quehacer y en consecuencia impulsora de las tres primeras ramas de lo aeronáutico en el país; la civil, militar y naval.

Este importante hito, se concreta tan sólo veinte días después de aquel vuelo, así se sintieron urgidos nuestros pioneros.

El mencionado Club centralizará durante varios años todo lo importante que se realiza en este aspecto y recibirá al mismo tiempo, como sucede habitualmente cuando hay algún fracaso, todas las críticas.

Estas críticas se producen luego del desgraciado accidente del mismo globo que marca el inicio, la desaparición del Pampero con el hermano de Newbery, Eduardo y el Sargento Romero.

A poco de esa desgracia, Newbery escribirá en un importante matutino porteño un artículo titulado "Aeronáutica", donde juntamente con varios conceptos fundamentales sobre la actividad, señalará su pensamiento pionero en materia de aplicación militar.

En este aspecto que nos importa hoy dirá, luego de referirse al factor único en el transporte aéreo, cual es el de no requerir ni vías ni caminos para su desarrollo: "...la nación poseedora de la máquina más perfecta, será en lo sucesivo el árbitro supremo y absoluto de las demás, por el inmenso poder que pondrá a su disposición".

Palabras estas pioneras y proféticas.

Pioneras por ser uno de los primeros, que dá el verdadero valor al poder aéreo, pues califica al país que tenga la aeronáutica más perfecta como de árbitro de todos los demás.

Proféticas, porque hoy, la defensa de nuestra soberanía está cifrada en nuestro poder aéreo.

Completando su idea, señala más adelante, que además de ser en un futuro factor decisivo en lo bélico, en tiempo de paz se convertirá en el único medio eficaz de control de nuestro dilatado perímetro fronterizo.

Por la época en que se pronuncia, la claridad con que lo hace y el verdadero alcance que da el poder aéreo bélico, se convierte en un verdadero avanzado de tan modernas concepciones.

Recordemos tan sólo, que recién en 1921 y luego de la Primera Guerra Mundial, el por todos reconocido como primer teórico del poder aéreo, Giulio Dohuet, publica su clásico libro "El dominio del aire".

El primer paso para lograr aproximarse a esa supremacía, debía ser dado por medio del adiestramiento de personal idóneo o para cumplir con el cometido.

No puede extrañarnos entonces, que entre los fines que se asigna al Aero Club, según los estatutos aprobados por la Asamblea General del 2 de octubre de 1909, aparezca su futuro colaboración en la organización de un Servicio de Aerostación y Aviación Militar y la creación de sendas escuelas de aerostación y aviación militar a concretarse con el patrocinio del Ministerio de guerra.

La entidad toda se hacía eco así, de la propuesta similar que el ingeniero Horacio Arasagasti presentara a la Comisión Directiva del mismo el 14 de agosto de 1909.

Al celebrarse en julio de 1910, el Congreso Científico Americano, máximo conclave técnico realizado en nuestro país hasta esa fecha y en conmemoración del centenario de nuestra Independencia, encontramos en él y seguramente incluido por Newbery que fuera uno de sus ardorosos organizadores, una sección de Ciencias Militares dentro de la cual se estudian cinco temas referidos a aerostación y aviación militar.

Hasta aquí ideas y conceptos de enorme importancia, que señalaban ya un camino de acción.

Faltaba sin embargo un hecho concreto, que modificara pre-conceptos y demostrara en forma palpable la realidad del posible empleo de estos aparatos tan nuevos.

Habiendo realizado Newbery a lo largo de estos años múlti-

ples ascensiones, algunas notables batiendo records, y en conocimiento de las próximas maniobras de la Escuela Superior de Guerra en Campo de Mayo, ofrece al Ministerio de Guerra, concurrir a las mismas en globo y demostrar la utilización bélica de estos aparatos.

El Ministerio acepta su ofrecimiento y designa un oficial, para que lo acompañe en el vuelo, al no presentarse éste, Newbery invita al ingeniero Alberto Mascias y a Manuel Ramos Vivot, partiendo a bordo del globo "Patriota", desde el Parque Aerostático. Favorecido su viaje por un buen viento oeste y gracias a las hábiles maniobras de su piloto, desciende a pocos metros de la Escuela de Tiro en Campo de Mayo donde es recibido por su jefe, el entonces Teniente Coronel Agustín P. Justo, quien lo felicita por haber cumplido su anunciado propósito, partiendo de un lugar y llegando a otro predeterminado.

Sus hábiles maniobras merecen el caluroso elogio del Ministro de Guerra, General Gregorio Vélez, quien el día siguiente le envía una nota que dice, entre otros conceptos, que le felicita "...por el plausible empeño demostrado para utilizar los elementos con que cuenta en los ejercicios que se han practicado, no dudando que este primer ensayo será de benéficos resultados para demostrar la utilidad y los servicios que ese Club puede aportar a nuestra institución armada, en el caso que ellos fueran requeridos".

Demostrada así la teoría con los hechos, sólo faltaba dar concreción a la primera meta que se habían fijado aquellos visionarios, la creación de las escuelas aerostáticas y de aviación.

Habría que vencer muchas dificultades aún, pues como acertadamente recordaba en un artículo que en noviembre de 1911 publicaba la Revista Militar, el posteriormente destacado oficial de la especialidad Anibal Brihuega "...nosotros no tenemos aparatos para volar, ni avisadores y aún más: hay poco entusiasmo y casi indiferencia para su implantación".

Colaborará en romper esa indiferencia la tenaz acción del entonces mayor Arturo P. Luisoni, quien interesa a varios de sus camaradas en la idea de comprar un dirigible con fines militares.

Debemos recordar, que en aquellos años, la aeronáutica avanzaba en forma casi pareja por tres vías distintas, el globo libre, los dirigibles y los aviones, hasta la final consagración de éste último.

Con motivo de esas reuniones a las que se suman Newbery y el Presidente de la Sociedad Sportiva Barón Antonio De Marchi,

se piensa en organizar una colecta para obsequiar al ejército un dirigible.

Antonio De Marchi discute con el Ministro Vélez esta posibilidad y según informan los periódicos de la época, durante esta conversación se toma una decisión de suma importancia, textualmente consta: "En lo que se refiere al tipo de aparato, el General Vélez se manifestó partidario del aeroplano y no del dirigible, en virtud del notable resultado de ese tipo de aparato en la guerra italo-turca..."

El Brigadier Zuloaga juzga con acierto esa elección "la periplicacia de este gran soldado evitó que se cometiera el error de iniciar en el país una política aérea cuyo fracaso quedó probado tres años después durante la primera contienda mundial, en la que el dirigible como instrumento de guerra fue nulo y hasta redundó en perjuicio de los mismos que lo emplearon, pues distrajo un poderoso sector técnico industrial que pudo ser aplicado al avión".

Newbery se hace eco de esta posición y según manifestara en reunión de la Comisión Directiva del Aero Club, las ascensiones en globo libre, serán un paso tendiente al acostumbramiento del personal al medio aéreo, y a la familiarización de los mismos, con la observación, como paso previo al avión.

Careciendo el gobierno de los medios necesarios para introducir esta nueva actividad, se acepta otra de los ideas de Luisoni, la de recurrir a una colecta popular.

Se organiza así una Comisión Pro-Flotilla Militar, que centralizará todos los esfuerzos en ese sentido, presidida por Newbery:

Importantes firmas del país suministraron el grueso de los medios requeridos. La Compañía Argentina de Tabacos ofreció 3 aviones y los honorarios del instructor por 3 meses; Piccardo y Cía. un aparato y el señor Eduardo Castex otro; el Jockey Club de Lomas de Zamora, otro que da lugar a una anécdota recogida por Zuloaga que da muestras del temple de los hombres que colaboraron en esos primeros años.

Este aparato era un Demoiselle, diseño de Santos Dumont, y se caracterizaba por la supuesta facilidad de su manejo.

El ingeniero Carlos Irmischer sin haber recibido instrucción previa en él, decide volarlo.

Lee detenidamente el manual, practica en tierra con los mandos y se lanza al aire.

Sube lentamente, describe una pequeña curva y cae violentamente al suelo al perder sustentación.

Del grupo que corre a socorrerlo, se desprende Newbery,

que le pregunta ansioso al observar su pierna fracturada "sufre mucho Irmischer".

El aludido responde en forma tajante, con su fuerte acento alemán: "yo sufro cuando quiero".

La obra de la Comisión fue verdaderamente enorme, no sólo contribuyó a formar el conjunto primordial del equipamiento de la Escuela, sino que corrió con los gastos de la misma, hasta que ésta fue integrada al presupuesto del Ministerio de Guerra.

Todo el país se voló en esta tarea de suministrar una nueva arma a nuestras fuerzas, y lo hizo por un medio muy sencillo, la compra de tarjetas postales editadas al efecto.

Así, y como no podía ser de otra manera, la creación de la Escuela fue obra de todos los argentinos, guiados por un grupo de verdaderos patriotas.

El 10 de agosto de 1912 se firma el decreto de fundación de la Escuela de Aviación Militar, la que es inaugurada el 8 de setiembre de ese año en El Palomar.

Con razón Newbery destaca en nota cursada a los integrantes de la Comisión, que ese día será "...una fecha histórica en los anales de nuestra evolución militar".

Y así lo fue en efecto.

El acto inaugural, concitó la atención de todo el mundo y una verdadera multitud acompañó a las autoridades en El Palomar.

En su discurso, Newbery puede decir con real orgullo, que uno de los principales objetivos del Aero Club desde el mismo momento de su fundación, se ha cumplido.

Recuerda asimismo, el reconocimiento de la obra realizada por la institución, al ser incorporada a la Federación Aeronáutica Internacional, por la seriedad deportiva y los estudios sobre la atmósfera que en ella se venían realizando.

Por su parte el General Vélez al agradecer en nombre del gobierno la labor realizada por la Comisión recolectora de fondos pronuncia palabras que hoy más que nunca merecen recordarse.

"Este, señores, es un día fausto no sólo para los gestores de esta obra, sino también para el Ejército y la Armada y para el país entero: la Escuela de Aeronáutica Militar es un monumento levantado por el patriotismo y consagrado a la defensa de la Nación; es un altar donde los buenos hijos podrán ofrendarle el sacrificio de su vida por su fama, por su honor y por su gloria".

Y para demostrar su verdadera integración con la tarea emprendida, realiza un vuelo en el biplano Farman tripulado por

el instructor Marcel Paillette, el ejemplo propio es siempre el mejor maestro.

La Escuela se pone en marcha, con su jefe militar el teniente coronel de ingenieros Arenales Uriburu y con Newbery como director técnico y profesor, colaborando en las enseñanzas y tal como se lo había ofrecido y corroborado por el respectivo decreto, un grupo destacado de socios del Aero Club, los ingenieros Duclout, Anasagasti, Mascías e Irmscher, y los doctores Davis y Schultz, todos en forma honoraria y el mecánico-aviador Paillette como profesor rentado.

La Comisión Técnica que presidía Newbery, redacta un reglamento provisorio que es aprobado con fecha 14 de setiembre de 1912. De los 39 artículos que lo componen, destacamos dos disposiciones, una que centraliza en ella lo aeronáutico militar al decirse que la Escuela será la asesora del Ministerio de Guerra en todo lo concerniente a la navegación aérea, instruyendo y reclutando el personal necesario a los servicios de la aviación que determine la organización de guerra, y en segundo término otra que nos demuestra la plena conciencia de los redactores de estar regulando una actividad esencialmente dinámica, al establecer que para obtener el diploma de aviador militar, se debía cumplir con los requisitos del Aero Club que lo hacía en base a las normas de la Federación Aeronáutica Internacional y luego "... efectuar una serie de pruebas determinadas de un programa confeccionado cada año por la Comisión Técnica, según los progresos de la aviación".

El 5 de noviembre se inaugura el curso de aerostación, desde el Parque Aerostático del Aero Club, que había sido dado en uso a la Escuela.

Newbery en compañía del teniente de fragata Melchor Escola y del teniente primero Raúl E. Goubat, se eleva en el globo "Buenos Aires".

Fue aquella, una accidentada ascensión, en la cual la capacidad técnica de Newbery y su extraordinaria resistencia física, fue puesta de manifiesto una vez más.

El día había amanecido desapacible y además se iba a utilizar por primera vez un aparato llamado "variómetro" que indicaba la velocidad del ascenso y descenso en forma automática.

En un momento del viaje, son llevados sobre el día, el piloto maniobra la válvula para mantenerse a una altura determinada, observando atentamente las indicaciones del instrumento, pero éste falla y caen pesadamente, siendo arrastrados por el viento.

El agua comienza a penetrar en la canasta obligándolos a pararse sobre su borde y luego pasar al aro al llenarse ésta. El gas se perdía por el apéndice, a pesar del intento de Newbery por cerrarlo, divisan de pronto la Catedral de San Isidro a unos ocho kilómetros.

Newbery decide aligerar la barquilla y buceando dentro de ésta, arroja fuera de ella los instrumentos y todos los elementos que contenía, cortando la lona que la recubría internamente.

Comienza así a salir el agua y finalmente cortando algunas de las sogas que la unen al globo, al inclinarse ésta se libera totalmente de su carga.

El sol que aparece entre las nubes, calienta el gas y le brinda más fuerza ascensional.

Comienza ahora a aparecer otro peligro, pues suben rápidamente, mojados, extenuados y en posición incómodísima. Llegan así hasta los 5.100 metros, momento en que según el relato que hará luego Goubat, Newbery tenía la cara demacrada, Escola, los labios violáceos y él sentía un gran decaimiento y sueño irresistible por efecto de la falta de oxígeno. Comienzan felizmente el descenso.

A pocos metros sobre el agua, y habiendo avistado la costa cercana, Newbery produce el desgarre del globo.

El impacto es fortísimo y la barquilla se sumerge cayendo sobre Goubat, Newbery se zambulle en su búsqueda, apareciendo sin embargo éste que había permanecido asido a una cuerda por el otro lado. La poca profundidad de nuestro río, por una vez fue útil y pueden llegar a la costa distante unos ochocientos metros, con el agua casi al cuello.

¡Así aprendían a volar nuestros primeros pilotos!

La tarea diaria se desarrollaba sin tropiezos, con las lógicas alternativas de una actividad que estaba naciendo.

Los vuelos debían cumplirse en las primeras horas de la mañana y en las últimas de la tarde, procurando la calma, dado que las máquinas muy frágiles y los motores de escasa potencia, no resistían fuertes corrientes.

Profesores y alumnos, para un mejor aprovechamiento del tiempo pernoctaban en las precarias instalaciones en muchas ocasiones. Newbery como siempre, impulsaba con su constante accionar a todo el mundo.

Recuerda Carlos Borcosque, que en ocasiones le acompañó por diversas casas mayoristas de combustible, donde solicitaba donaciones de éste para la Escuela, que él mismo cargada en

su automóvil diciendo "...les muchachos no pueden dejar de entrenarse..." agregando luego "...hay que pedir y exigir sin miedo, pero la causa por la cual se pide debe ser buena y limpia..."

Poco a poco todos estos esfuerzos van dando sus frutos y la actividad diaria, que merece crónica aparte en los principales diarios de la época, va dando cuenta de ella en forma pormenorizada.

De todos estos acontecimientos, que sería prolijo enumerar, rescatemos uno como ejemplo, que puso de manifiesto el alto grado de preparación logrado por todos, dado que siempre el profesor continúa aprendiendo al lado de su alumno.

Con motivo de la parada militar celebratoria de un aniversario más de la Revolución de Mayo, el Director Coronel Uriburu decide la concurrencia en vuelo de una representación de ésta.

El 25 de mayo de 1913, los habitantes de Buenos Aires, ven con asombro sobrevolar a las tropas en desfile una escuadrilla comandada por Newbery e integrada por el ingeniero Mascias llevando como pasajero al teniente 1º Aníbal Brihuega, el teniente 1º Goubat y el teniente Agneta.

Autoridades y público aclaman aquel verdadero protento, con razón podrá decirse luego en la crónica publicada en el Boletín del Aero Club, que ese día "La Escuela Militar de Aviación ha recibido su consagración definitiva como unidad integrante de nuestro ejército y el Aero Club el homenaje de su patriótica labor con el aplauso de cien mil personas que admiraron la primera actuación militar de la nueva arma que obedece ya a órdenes y reglamentos disciplinarios".

Al día siguiente, el Director de la Escuela, en la Orden del Día proclamará con justeza: "Los señores profesores de la Escuela, ingenieros Jorge Newbery y Alberto Mascias, se han hecho acreedores a una felicitación especial, pues debido a ellos y a su perseverante esfuerzo y entusiasmo, se ha llegado al grado de adelanto que se ha mostrado y esta Dirección quiere hacer constar esta felicitación especial en la Orden del Día de la Escuela".

Una vez aprobada por decreto la insignia que en el futuro distinguiría a los aviadores militares recibidos, diseñada por orden de Newbery, por otro decreto del Poder Ejecutivo se resuelve otorgar a Newbery y Mascias el diploma de Aviadores Militares "...con derecho al emblema adoptado, por la preparación que han demostrado y en reconocimiento de los importantes servicios que tienen prestado con desinterés y patriotismo..."

Estos merecidos honores, no detienen la actividad de Newbery, por el contrario le sirven de acicate, enseña a volar y él mismo lo hace a diario.

Preparándose para su gran intento, el cruce de los Andes, vuela cada día más alto, hasta lograr batir, aunque en forma no oficial, el record mundial de altura.

Sin embargo su obra no quedará limitada a este aspecto fundamental, intencionalmente aunque sea en forma colateral, con el desarrollo de la industria aeronáutica.

El año pasado, en este mismo aniversario, en este mismo lugar, nuestro Instituto y la Asociación Aeronáutica Argentina, homenajearon al ingeniero Ambrosio Taravella con motivo de sus ininterrumpidos 70 años al servicio de la aeronáutica nacional.

Recordó en esa oportunidad el ingeniero Taravella, el origen de su vinculación a lo aeronáutico, cuando por indicación de Newbery, comenzara como mecánico del Aero Club y luego también por intermedio de éste, pasara a integrar el grupo de primeros argentinos que repararon aparatos y luego construyeron éstos.

Así nuestro patrono aparece ligado por su elección de las personas a nuestra industria aeronáutica, pues el ingeniero Taravella, como muchos otros pasó de la Escuela a la Fábrica Militar de Aviones de Córdoba, donde técnicos argentinos diseñaron y construyeron el "Pucará", cuya maqueta aquí contemplamos y que como su nombre lo indica, se ha convertido en estos días en la fortaleza que defiende nuestros derechos.

Como es sabido, Newbery acuciado por el ansia de vencer los Andes, se traslada a Mendoza para recorrer por tierra su futura ruta aérea, conocer por sí mismo las futuras condiciones de su planeado vuelo, con aquella minuciosidad que le era característica.

En el vuelo cumplido por complacer a un grupo de amigos, caerá con las alas rotas.

Repuestos sus compañeros del dolor de su pérdida, la actividad de la Escuela y de todo lo aeronáutico continuará con renovados esfuerzos.

Es que sus discípulos, tomaran el testigo, para llevarlo hasta la meta final, que hoy las circunstancias impredecibles del devenir histórico nos han brindado el privilegio de vivir.

En 1909 como ya recordamos y adelantándose al pensamiento de los futuros teóricos, nos anunció que la nación poseedora de máquina aérea más perfecta sería el árbitro.

Hoy a 70 años del comienzo de nuestra actividad aeronáutica militar, por él creada, confiamos seguros en el triunfo de nuestra causa, puesto el destino patrio, en manos de nuestros heroicos pilotos militares de las tres armas, que están escribiendo a bordo de las máquinas construidas por sus hermanos una de las páginas más gloriosas de nuestra historia toda.

Los herederos intelectuales, en segunda generación de Jorge Newbery, están demostrando a diario, el valor de sus enseñanzas.

Recordando a quienes forjaron las primeras etapas de nuestra aeronáutica, honramos a nuestros héroes de hoy en nuestras Malvinas.

Una vez terminada la conferencia, el presidente del Instituto dio por finalizado el acto académico, agradeciendo una vez más la presencia de las altas autoridades y de los distinguidos oyentes.