

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO EN JEFE PERSONAL
ESCUELA DE COMANDO Y ESTADO MAYOR

CURSO DE APLICACION

HISTORIA DE LA AERONAUTICA ARGENTINA

Nota:

El presente apunte se ha realizado extractando los aspectos más destacados y de interés para este curso; de la obra escrita por el Brigadier General Don Angel María ZULOAGA, "La Victoria de las Alas".

- Año 1948 -

I N D I C E

	<u>Paq</u>
<u>- PRIMERAS MANIFESTACIONES</u>	
- Antecedentes	1
- Origen de nuestra aviación. Primer Club Aéreo	3
- El Pampero	4
- Primer vuelo del "más pesado que el aire"	5
- La Aeronáutica en el centenario de la Revolución de Mayo ..	6
- Escuelas de Aviación	8
- Tentativas del cruce aéreo de LOS ANDES	10
- Escuela de Aviación Militar	10
- La travesía del RIO DE LA PLATA	13
- El cruce de LOS ANDES	14
- Preparativos y material	14
 <u>- LA AVIACION MILITAR Y CIVIL</u>	
- Misiones Aeronáuticas Europeas	23
- Creación de la Fuerza Aérea y del Ministerio de Aeronáutica	25
- La Aviación Naval	29
- La Aviación Civil	29
- Industria Aeronáutica	33
- Vuelos notables cumplidos con los primeros aviones de fabri- cación nacional	36
- Penetración aérea Argentina en la ANTARTIDA	37
 <u>- LA AERONAUTICA COMERCIAL</u>	
- Cruceros Transatlánticos e interamericanos previos al esta- blecimiento de rutas aéreas	38
- Líneas Aéreas Argentinas	41
- Servicio Meteorológico Nacional	42

PRIMERAS MANIFESTACIONES

Antecedentes

1. De la ecuanímne consideración de las causas, caracteres y consecuencias de nuestra Aeronáutica a través de su historia, fluirán naturalmente el sustrato filosófico en que se funda, así como la lección moral y de progreso implícita en su incorporación a la vida nacional y de relación con los demás pueblos de la tierra.
2. Las primeras manifestaciones de la aviación argentina no se remontan más allá de la segunda mitad del Siglo XIX. Pero en tan corto proceso histórico ha puesto de relieve el espíritu progresista y fácil a las solicitaciones de alta cultura de los que bregaron y bregan impertérritos en la gran batalla por la conquista del espacio.
3. Hombres de elevado prestigio intelectual mostraron entre nosotros, desde hace más de una centuria, particular interés por el vuelo mecánico, realizando estudios y sacando conclusiones que, de haberse hecho en un medio apropiado, podrían haber tenido aplicación práctica; pero la poca o ninguna comunicación de entonces con los centros científicos de EUROPA y NORTEAMERICA impidió correlacionar nuestra obra con la de los sabios que en aquellas tierras habían emprendido valiosas investigaciones desde siglos atrás.
4. El ilustre médico y político, Don Guillermo RAWSON, estudiando en 1854 el vuelo de las grandes aves de rapiña, se preguntaba si la mecánica no podría imitarlo "para resolver el problema imposible de la navegación aérea". En 1876, el Profesor Don Elías O'DONNELL presentó una memoria a la Facultad de Ciencias Físico-Naturales de la Universidad de BUENOS AIRES sobre una máquina aerostática de su invención. En un "Estudio teórico-práctico sobre la dirección de los globos", publicado en CORDOBA en 1894, describe el Doctor Rufino MALDONADO un aerotato de forma alargada que navegaría a voluntad del piloto mediante el movimiento de planos que aprovecharan la fuerza y dirección del viento. Como vemos, estas grandes figuras fueron precursoras de la ciencia aérea en el país.
5. Persiste en su idea, y con fundada clarividencia, RAWSON, durante su estada en EUROPA en 1878, donde había ido impulsado por su amor al estudio y observación. Se interesó igualmente por el vuelo humano, relacionándolo con el de las aves; y en este sentido confió sus lucubraciones en carta dirigida desde ROMA, el 23 de enero del año mencionado, al Doctor Santiago LARROSA.
6. En nuestros días podemos valorar la idea central de nuestro gran hombre de ciencia, al ver confirmada la supremacía del "más pesado que el aire" sobre el "más liviano que el aire", y cómo la ciencia aerodinámica ha resuelto el problema del vuelo mecánico.
7. Como uno de los primeros casos de aplicación aérea en nuestro medio podríamos referir el hecho singular de haberse empleado en algunas acciones de la Guerra de la Triple Alianza, contra el PARAGUAY, un globo cautivo de 351 m³, que el comando brasileño había adscripto al ejército en operaciones. Con él se cumplían misiones de observación sobre los movimientos del enemigo, siendo tripulado por el Capitán de Ingenieros del Ejército Argentino Roberto A CHODASIEWICZ y el Capitán paraguayo, al servicio de los aliados, Ignacio CESPEDES.

8. La primera acción en que intervino fue la del potrero "Piris", el 6 de julio de 1866. Al año siguiente se realizaron ascensiones los días 8, 12, 13, 20, 21 y 22 de julio, esta última durante la marcha del flanco de los aliados desde TUYUTI a TUYUCUE, en la cual el globo inflado acompañó a la vanguardia. El día 25 del mismo mes, el Marqués de CAXIAS, General en Jefe de las fuerzas brasileñas, ordenó un nuevo reconocimiento aéreo, pero la orden no pudo cumplirse a causa de haberse terminado el ácido sulfúrico (el gas hidrógeno lo obtenían tratando el hierro con este reactivo), razón por la cual fue retirado el esférico a TUYUTI. Cuando se recibió la provisión de ácido, fue llevado nuevamente a TUYUCUE, el 14 de agosto, donde realizó otras varias ascensiones, hasta que, el 25 de setiembre, el comando desistió de su empleo. El manejo del aerostato se efectuaba más o menos como en la Batalla de FLEURIS de 1794, durante la guerra franco-austríaca; es decir, que se le hacía ascender a cien o más metros, y a esa altura permanecía fijo o era desplazado, según las circunstancias, mediante tres cuerdas; al extremo inferior de cada una de ellas había diez remales retenidos firmemente por sendos hombres. El Capitán de Ingenieros CHODASIEWICZ relata todo esto con pormenores, diciendo, entre otras cosas interesantes, que el globo fue cañoneado varias veces, siempre sin éxito, ante lo cual los paraguayos, para cubrirse del observador aéreo, hacían "grandes humaredas en las líneas de trincheras y avanzadas".

9. Agrega que el "tiro sobre la superficie es más seguro que el tiro al aire". Reiteradamente los aeronautas presentaron a sus superiores iniciativas tendientes a un empleo más activo del esférico; pero éstas no tuvieron eco favorable.

10. De la relación escrita del patriota polaco surge evidentemente que el comando superior aliado no explotó convenientemente la inmensa ventaja de poseer en aquellos tiempos un aerostato para la observación del enemigo.

11. Entre 1864 y 1902 visitaron la ARGENTINA algunos aeronautas extranjeros; pero sus ascensiones eran solamente de carácter espectacular, y para ganarse la vida con este elemento novedoso en nuestro país o en otros. Uno de ellos fue el mejicano CEBALLÓS, que actuó también en el URUGUAY. En esa misma época el norteamericano WELLS despertó curiosidad en el público, porque anunciaba antes de cada ascensión que se lanzaría en paracaídas después de remontarse a un centenar de metros y, más aún, por haber divulgado la idea de sobre volar en aerostato la CORDILLERA DE LOS ANDES, de la ARGENTINA a CHILE. A principios de 1868 el piloto francés BARAILLE realizó una serie de exhibiciones empleando naturalmente el globo libre, hasta que un día, al abatirse éste sobre un barco en el estuario del PLATA, provocó una catástrofe causando víctimas a bordo. Años después, en 1887, el aeronauta ruso PEDROWSKY tuvo una actuación fugaz, igual o parecida fue en 1898 la del italiano CETTI y su ayudante VALERIOUS, quienes no infundieron entusiasmo como para formar prosélitos de la aerostación.

12. Hasta 1902, año en que llegaron de ITALIA José SILIMBANI y su esposa, Antonietta CIMOLINI, no hubo mayor curiosidad popular por las demostraciones aéreas. Ellos lograron despertarla y mantenerla viva con sus muchas y espectaculares ascensiones, tanto en la CAPITAL FEDERAL como en las provincias. Utilizaban con preferencia como fuerza ascensional el aire caliente, por ser más económico y fácil de producir en cualquier lugar. Solían reemplazar la barquilla por una escala de cuerdas, o por un simple trapecio, en el que realizaban toda suerte de acrobacias mientras el Montgolfier navegaba a merced del viento, hasta que el fluido, perdiendo temperatura, los obligaba a volver a tierra, muchas veces con brusquedad y peligro de su vida.

13. La señora de SILIMBANI tuvo un fin trágico, al caer en una de las ascensiones en el RIO DE LA PLATA, el 13 de marzo de 1904, y morir ahogada. El esposo continuó las exhibiciones hasta 1907.

Origen de nuestra aviación. Primer Club Aéreo

14. Al coordinar acontecimientos y detalles para la historia de la aviación argentina, trataremos de reconstruirlos fielmente y en la forma más completa posible, "redimiendo nuestra deuda con el pasado, cuya continuidad espiritual entraña nuestro más grande tesoro", si se nos permite aplicar aquí la acertada expresión del pensador Jacobo BUCKHARDT.

15. Vamos a considerar la personalidad de ANCHORENA, NEWBERY, DE MARCHI, y otros grandes hombres de la Aviación Argentina, "relacionada con la eficiencia social" de su obra, cuya trascendencia ha motivado un renacer de las relaciones individuales y colectivas, en nuestro país y con el exterior. Trataremos de poner en relieve en nuestra historia aeronáutica, como lucharon, en que ambiente, con qué intensidad y persistencia y como alcanzaron su objetivo. Así conoceremos a fondo la noble conducta y la altura de mira del pensamiento de estos hombres.

16. En suma, nos esforzaremos por ofrecer una historia inteligible de nuestra aviación, cuya filosofía creemos que es común, mutatis mutandis, a todos los países.

17. Finalizado el año 1907, regresó de FRANCIA el joven argentino Aarón de ANCHORENA, quien había hecho allá práctica de ascensiones aerostáticas, en compañía de Marcelo T de ALVEAR, después presidente de la Nación y gran entusiasta del deporte aéreo.

18. ANCHORENA trajo consigo un globo de 1200 m³, que fue bautizado con el nombre de "Pampero". El 25 de diciembre del mismo año, y para celebrar las fiestas de Navidad, invitó al ya conocido deportista Jorge NEWBERY a realizar una excursión aérea, en la cual le demostraría las particularidades del pilotaje y navegación en globo libre. El "Pampero" fue inflado en el estadio de la "Sociedad Sportiva Argentina", en PALERMO, con gas de alumbrado, cuya fuerza ascensional es muy superior a la del aire caliente. Convenientemente lastrado, se elevó con serenidad en presencia de un público numeroso, que seguía con entusiasmo su marcha. Un ligero viento del sudoeste fue impulsando a los aeronautas en dirección al estuario del PLATA, a 300 m de altura, hasta que se perdieron de vista, lo cual produjo gran nerviosidad y expectación entre los amigos y curiosos reunidos en el estadio y sus alrededores. Después de navegar dos horas, aterrizaron normalmente en CONCHILLAS, distrito de COLONIA, REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY. Este suceso determinó en Jorge NEWBERY la dedicación completa de su vida a la actividad aérea.

19. La primera ascensión, tan feliz, del "Pampero" en tierra argentina atrajo la atención del ambiente deportivo, dos de cuyas figuras simpáticas habían cumplido un hecho alentador y ejemplar.

20. Jorge NEWBERY, notable deportista desde el año 1900, sobresaliente en esgrima, natación, boxeo, unía a su fortaleza física prendas morales e intelectuales de inestimable valor, y con este excelente caudal se propuso de acuerdo con ANCHORENA interesar a sus compatriotas en los problemas y prácticas de la aeronavegación. Reunidos rápidamente un grupo de cuarenta y un adeptos, fundaron con ellos, el 13 de enero de 1908, el Aeroclub Argentino, que había de ser la vanguardia de nuestra aeronáutica civil, seno fecundo que dió vida a la aviación de las Fuerzas Armadas y primer club aéreo de toda AMERICA. Sus autoridades quedaron constituidas de la siguiente manera:

Presidente	Aarón de ANCHORENA
Vicepresidente 1º	Coronel Arturo M. LUGONES
Vicepresidente 2º)	Jorge NEWBERY
Secretario Tesorero	Alberto de BARY
Vocales	Barón Antonio de MARCHI
	Mayor Waldino CORREA
	Sebastián LEZICA
Suplentes	Roberto D. ZIMMERMANN
	Isaac de OLIVEIRA CEZAR

21. Durante el primer año de labor, la Comisión Directiva, entre cuyos miembros vemos figurar a Antonio de MARCHI, que después tuvo actuación descollante en pro de la aviación militar, se dedicó a hacer proselitismo por la causa aérea.

22. Si bien el club contaba con exiguo material, poseía, en compensación, gran fe y entusiasmo. Se hicieron frecuentes ascensiones en globo, y diariamente había nuevos iniciados en la novedosa actividad, en cuya práctica empezaron a sobresalir algunos aeronautas por su arrojo y pericia: Mayor Waldino CORREA, Horacio ANASAGASTI, Eduardo NEWBERY, Lisandro BILLINGHURST, Nicolás BESTIO MORENO, después ilustre profesor universitario.

23. El Aeroclub Argentino, institución madre de nuestra aviación civil y propulsora de la aeronáutica militar y naval, ha continuado cumpliendo su arduo lado con fe y patriotismo, y al celebrar su 50º aniversario, el 13 de enero de 1958, el pueblo de la nación lo ha reconocido benemérito en grado máximo.

El Pampero

24. Pero la vida aérea depara no pocas veces sorpresas tan dolorosas que llegan al sacrificio máximo. Cuando era mayor el optimismo reinante entre los socios, sobrevino la catastrófica desaparición del "Pampero", en el que Eduardo NEWBERY, hermano de Jorge y el Sargento ROMERO, "envueltos en una bandera de inmortalidad", caían inmolados en aras de la conquista de nuestro cielo.

25. El 17 de octubre de 1908 se elevó el "Pampero" del parque aerostático próximo a la fábrica de gas existente en BELGRANO, con Eduardo NEWBERY como piloto y el Sargento Eduardo ROMERO, encargado del palomar que proveía palomas mensajeras para esta clase de ascensiones, sobre todo cuando se tenía el deseo de ejecutar alguna de importancia, como lo era ésta, por intentarse de noche o de alcanzar un "record". El globo soltó amarras a las 18 horas del día mencionado, y con suave viento algo variable, del cuadrante norte, siguió rumbo general sudeste. Poco a poco se fue perdiendo de vista, hasta que las sombras de la noche lo ocultaron totalmente, para no devolverlo nunca más.

26. El pueblo entero se llenó de terrible angustia. En su inmenso dolor, deseaba aportar un indicio, un dato, una vislumbre que pudiera despejar el misterio de los aeronautas desaparecidos. Afanosamente fueron buscados en nuestro territorio y países vecinos, a la vez que en el mar. Pero todo resultó en vano.

27. Las alas argentinas se plegaron momentáneamente, en actitud de supremo homenaje a sus dos protonártires. Y desde entonces se les tributa sentido recuerdo, año tras año, en nuestro mundo civil y militar. En 1950 fue instituido, por resolución del Ministro de Aeronáutica, el premio anual "Sargento Eduardo ROMERO" para el mejor alumno que egresara de la Escuela de Clases y Especialidades. Este estímulo y otros más fueron actualizados al crearse, por Decreto Nº 23.203 de fecha de setiembre de 1953, la Escuela de Suboficiales de Aeronáutica (BAR 888).

Primer vuelo del "más pesado que el aire"

28. La celebración del primer centenario de nuestra independencia mantuvo vibrante de entusiasmo al pueblo argentino todo el año 1910. Naturalmente, la Semana de Mayo constituyó el período de máximo fulgor y exaltación.

29. La aeronáutica, como una de las más novedosas expresiones de progreso, también contribuyó a dar calor y brillo a las fiestas. Merece especial mención el hecho de que justamente entonces se haya realizado el primer vuelo del "más pesado que el aire", en la ARGENTINA.

30. Desde principios de año arribaron a nuestro país aviadores extranjeros, trayendo aviones de bien merecida fama en EUROPA. En enero desembarcaron Ricardo PONZELLI, italiano, y Enrique BREGI, francés. Traían sendos VOISIN, de 60 CV y se les dio toda clase de facilidades a fin de que pudieran iniciar cuanto antes demostraciones aéreas.

31. PONZELLI vino por iniciativa del barón de MARCHI. Tan pronto desembarcó su máquina, el 26 de enero, se trasladó a los terrenos del Club deportivo de HURLINGHAM, cuyas autoridades pusieron a su disposición el hipódromo, procediendo a retirar las barreras y a construir un tinglado, apoyándolo también el aeroclub y la Sociedad Sportiva Argentina. Se acordó dar libre acceso al público para que presenciara las demostraciones que, como anticipo de la semana de aviación, iban a empezar el 30 de enero. Se hizo saber, además, que en la estación RETIRO, del entonces FCP, se anunciaría con un gran letrero la suspensión de los vuelos en caso de impedimento. El sábado 29, PONZELLI había "puesto en punto" el Voisin, después de comprobar el buen funcionamiento del motor y de los órganos de comando. No obstante tal comprobación, se limitó en este día a pruebas de "carreteo", dejando para el siguiente el vuelo inaugural.

32. Pero luego, habiendo estimado, sin duda, que la pista de HURLINGHAM no era suficientemente amplia, decidió, previa venia de las autoridades militares, trasladar la máquina por tierra hasta el polígono de tiro de CAMPO DE MAYO. En la mañana del día 30 pudo verse en el entonces polvoriento camino de HURLINGHAM un animado y pintoresco desfile hacia dicho polígono. Delante, el Voisin tirado por varios ayudantes y su piloto al frente; detrás del avión, un centenar de personas que lo seguían ansiosas de presenciar el maravilloso espectáculo. Puesta la proa contra el viento en el nuevo terreno, PONZELLI corrió aproximadamente 120 m, hasta desprenderse del suelo y ganar 10 m de altura. Los espectadores seguían con ansiedad; pero no bien hubo volado 200 m, la máquina se inclinó sobre un costado y tocó tierra, lo que produjo la rotura del tren de aterrizaje y de algunas otras partes de menor importancia, sin causar daño al piloto.

33. Este explicó que una racha de viento había soplado con alguna violencia justamente en el sentido de rotación de la hélice y que, inclinado el aparato por esta causa, no había podido restablecer su horizontalidad, máxime teniendo en cuenta que la "cupla" de reacción de la hélice favoreció el hecho.

34. El día 6 de febrero, en presencia de una comisión oficial de socios, constituida por Jorge NEWBERY, Alberto R. MASCIAS, Gervasio VIDELA DORNA, Jorge M. LUBARY, y de crecido público, BREGI efectuó en LONGCHAMPS cuatro vueltas de pista en dos vuelos: uno por la mañana y otro por la tarde, con una permanencia total en el aire de 16 minutos 45 segundos. En el de la tarde consiguió una altura máxima de 60 m y una velocidad de 50 km/h.

35. El primer vuelo del "más pesado que el aire", oficialmente verificado, quedaba inscripto en nuestra historia aeronáutica.

36. Tales éxitos repercutieron de manera extraordinaria en el pueblo y en los aficionados, dejándoles una sensación de realismo y de seguridad alentadora, lo que trajo como secuela inmediata los vuelos con pasajeros. Iniciaron la serie de éstos Enrique A ROGER, Raúl F ZIMMERMANN, Carlos Alfredo TORNQUIST, Jorge NEWBERY, Raúl MEJIA y Dubois LONGEPIE.

La aeronáutica en el centenario de la Revolución de Mayo

37. No había desaparecido aún la emoción producida por los primeros vuelos en aeroplano, cuando llegaron al país nuevos pilotos extranjeros, trayendo consigo aviones HENRY FARMAN, BLERIOT y VOISIN. Eran ellos Alfredo VALLETON, Emilio AUBRUN, Leopoldo DOLPHYN, Enrique PEQUE y Jorge NIECÉET.

38. El francés VALLETON fue el primero en alistar su FARMAN y el 15 de febrero, en CAMPO DE MAYO, efectuó un vuelo de ensayo, mostrando gran pericia en el manejo. Con autorización del Ministerio de Guerra, había levantado un cobertizo próximo a la "Escuela de Clases", después llamada de Suboficiales, donde disponía de una fracción de campo apropiada para su actividad. En los días siguientes realizó otros vuelos, en los cuales llevó como pasajeros, sucesivamente, al Teniente Raúl Eugenio GOUBAT, a quien poco después veremos figurar de manera prominente, a Jorge NEWBERY, alma del movimiento aeronáutico argentino, y a Gervasio VIDELA TORNA, conocido deportista. VALLETON se trasladó seguidamente a LONGCHAMPS, donde continuó con gran actividad.

39. La aeropista que usaba VALLETON había sido destinada para escuela de pilotaje por la "Compañía Aérea Argentina", fundada el mes anterior sobre la base del disuelto "Sindicato Aéreo"; pero luego, habiéndose cambiado de idea, dicha escuela se estableció en EL PALOMAR, como podrá verse más adelante.

40. Jorge NEWBERY infundió gran confianza haciendo su vuelo bautismal en avión el 3 de marzo, como pasajero de VALLETON. Desde este día continuó recibiendo lecciones de pilotaje del aeronauta AUBRUN, en BLERIOT con motor Anzani, de 25 C V, y, tras breve práctica, obtuvo su diploma el 20 de junio de 1910. Igual y simultánea actividad desplegaron Carlos GOFFRE, Juan Alberto ROTH, Florencio PARRAVICINI, Enrique ROGER, y otros entusiastas y distinguidos deportistas. El primero había adquirido un Blériot IX y, en días continuados con diligencia y bajo la dirección de AUBRUN, mostraba particular aptitud para el vuelo. Fue así como le correspondió el honor de ser el primer argentino en realizar el denominado "vuelo solo", el 18 de abril en VILLA LUGANO. Este entusiasta deportista obtuvo su diploma de piloto el 20 de junio bajo el N° 5, y fue de los primeros en importar material de vuelo, del cual cedía muchas veces repuestos indispensables para continuar volando y que no se podían adquirir por falta de recursos. Su actuación aérea en los festejos del Centenario de la patria llamó muy justamente la atención.

41. Los diarios y revistas, especialmente los de BUENOS AIRES, hacían eco entusiasta de esta incipiente actividad aérea. Las crónicas diarias encierran en su fondo la exaltación del trabajo cotidiano, modesto y heroico. Son, además, la fuente de la cual manaba incesante la savia que hacía germinar la conciencia aeronáutica del país. Este ejemplo persistente y abnegado de nuestros diarios en el nacimiento de nuestra aviación, podemos creer que es único en el mundo. Además, se debe remarcar que los cronistas debían soportar inclemencias del tiempo, incomodidades de todo orden y muchas veces exponían su vida participando en vuelos en las frías máquinas de entonces, manejadas, más que con técnica, con habilidad y audacia.

42. Con el fin de evitar la dispersión de los pilotos en aeródromos separados y aprovechar de una manera más efectiva las enseñanzas que ellos aportaban con su actividad aérea, y también para mejor organizar los festejos en homenaje al primer centenario de nuestra independencia, se resolvió crear un aeródromo oficial próximo a BUENOS AIRES. El Aeroclub tomó a su cargo esta tarea, y el 23 de marzo lo inauguró oficialmente en VILLA LUGANO. En sus hangares construidos con antelación se encontraba ese día el Blériot, adquirido por Gervasio VIDELA DORNA y Felipe MADARIAGA y las máquinas de los visitantes extranjeros, inclusive la de PONSELLI ya reparada.

43. Con motivo de la inauguración, el club organizó varias justas aéreas, precursoras de las de mayor lucimiento e importancia de la "Semana de Aviación del Centenario". Durante toda una quincena se llevaron a cabo pruebas de despegue, altura, duración y aterrizaje, entre ellas el primer vuelo nocturno en nuestro país, al unir el piloto AUBRIN, después de las 21 horas, a VILLA LUGANO con VILLA BINGALOW, sin aterrizar en este punto. Tal hazaña fue realizada en Blériot, motor Anzani 25 C V, el día 30 de dicho mes.

44. Para celebrar la "Semana de Mayo" se fijaron los días comprendidos entre el 29 de este mes y el 5 de junio. Promoviéndose con ello una expectación extraordinaria en el pueblo argentino, que, como ya hemos dicho, vivía en esos momentos en permanente jubileo patriótico.

45. Entre los números del programa oficial de festejos figuraba el de "juegos olímpicos", que comprendía toda clase de deportes, incluso el aéreo. Su desarrollo quedó bajo la presidencia del Barón Antonio DE MARCHI, hombre de condiciones insuperables para llevar a feliz término tan complicado propósito. Una subcomisión de Aeroclub, presidida también por él, servía de enlace para ultimar los pormenores y detalles técnicos relativos a los concursos de aviación y aerostación.

46. Fueron establecidas bases y reglas, así como premios a la mayor altura, velocidad y distancia. Actuaría como jurado una comisión del Aeroclub, compuesta por relevantes figuras del mundo universitario y del aeronáutico: Jorge DUCLOUT, Lisandro BILTINGHURST, Juan Carlos PALACIOS, Horacio ANASAGASTI, Alejandro AMORETTI como jueces de salidas y, además, algunos alumnos de la facultad de ingeniería como cronometristas.

47. El programa se desarrolló dentro de un clima de gran entusiasmo y en presencia del público, dando comienzo el día 30 de mayo, por haber sido el 29 de mayo malas condiciones atmosféricas. El resultado fue el siguiente: altura máxima alcanzada 230 m, ganador DOLPHYN, con avión Voisin; el premio de distancia fue obtenido por VALLETON, con un Henry Farman, después de recorrer 82 km, haciéndose merecedor a la vez, del trofeo de velocidad con 62,7 kilómetros por hora.

48. ¡Cuánto esfuerzo, carácter y energía encerrados en las modestas conquistas iniciales de nuestra actividad aérea con el "más pesado que el aire", y qué remotas, qué diminutas se ven estas expresiones numéricas en la marcha impetuosa del vuelo mecánico, que hoy se enorgullece de haber superado la velocidad del sonido y escalado la alta atmósfera, aboliendo prácticamente las distancias y abocándose inclusive al estudio y exploraciones previas para vuelos interplanetarios!

Escuelas de Aviación

49. El 14 de enero se había organizado la "Compañía Aérea Argentina". Esta empresa inauguró el 28 de julio un centro que denominó "Escuela Aérea Argentina", en campos de EL PALOMAR, cedidos por el Ministerio de Guerra, con el objeto de fomentar el vuelo mecánico. Allí fueron construidos entonces un cobertizo y un pequeño taller anexo. La entidad contaba con un avión HENRY FARMAN, motor Gnome, de 50 CV y un Antoinette con motor de igual nombre y potencia, y había contratado temporariamente los servicios del excelente piloto VALLETON, quien debía impartir lecciones de perfeccionamiento a los tres alumnos inscriptos: Francisco HENTSCH, Adolfo DE BRUYN, a la sazón soldado conscripto del Ejército, y Eduardo BRACHT, quienes ya tenían práctica anterior de vuelo.

50. El número de alumnos de esta primera Escuela de Aviación fue aumentado el 14 de diciembre con la incorporación de los dos primeros oficiales del Ejército y uno de la Marina de Guerra que abrazaron el arma aérea: Teniente Raúl GOUBAT y Ramón MARTINEZ PIÑÓN, quien se retiró de la escuela pocos meses después, y Teniente de Fragata Melchor Z ESCOLA. Este marino unía a su entusiasmo por el vuelo una sólida preparación técnica, que difundió en publicaciones de particular interés, como "La hélice aérea", y otras sobre meteorología.

51. A estas manifestaciones, en las cuales se iba plasmando el alma aeronáutica nacional, les puso un sello vibrante el arribo al país del célebre aviador Bartolomé CATTANEO. Precedido de fama desde EUROPA, despertó un entusiasmo indescriptible con vuelos espectaculares y muchas veces temerarios, como por ejemplo al ascender el 5 de noviembre sobre la CAPITAL FEDERAL con su dócil Blériot de 50 CV a 1.000 m de altura, o al unir BUENOS AIRES con COLONIA (URUGUAY) el 16 de diciembre.

52. En 1910, en EUROPA se cumplieron proezas que estimularon nuestro entusiasmo en acción, destacándose la del aviador peruano Jorge CHAVEZ DARNELL, que subió al cielo de la gloria después de sobrevolar los ALPES el 23 de octubre, y antes de finalizar el año desembarcaron en BUENOS AIRES, personajes de la aviación francesa: Marcelo PAILLETTE, Max PARIS LE CLERC y Claudio ANDRE, quienes se incorporaron inmediatamente a las actividades aéreas del país. PAILLETTE, muy avezado, prudente y de notable preparación técnica, hizo su presentación aérea el 12 de enero de 1911, con un vuelo en Blériot sobre la CAPITAL FEDERAL. LE CLERC había sido contratado por la "Compañía Aérea Argentina" como instructor oficial de la escuela de EL PALOMAR, la que ya contaba con nuevos alumnos, entre ellos Sergio GARCIA URIBURU y Eugenio PASSEBON.

53. Los resultados del enorme esfuerzo cumplido en él se hicieron visibles en 1911 en una creciente actividad, matizada con magníficas proezas que ponían de relieve la fina sensibilidad del argentino para captar todo lo referente a la aeronáutica, y su aptitud para incorporarse a ella armónicamente, con éxito, y muchas veces con verdadero lucimiento.

54. Se hizo más intenso el espíritu de aventura y romanticismo aéreo, y este sutil aleteo del alma sintió el grato calor aportado a nuestra incipiente aeronáutica por quienes, aunque dedicados a otras actividades, apoyaron a la falange, interpretando el significado y las proyecciones que la conquista del aire tendría para la patria. Y así vemos siempre presentes a Alfredo L PALACIOS, ilustre político, profesor y estadista; a Julio A QUESADA, fino escritor; a Juan Alberto ROTH, catedrático y magistrado, a SEVERO VACCARO, banquero y hombre de negocios, a Jorge DUCLOUT, sabio profesor de la Universidad, a Horacio ANASAGASTI, director y propietario de la primera fábrica argentina de automóviles; a César VIALE, distinguido abogado y deportista.

55. La actividad aérea irradiaba desde tres centros principales: VILLA LUGANO, en donde la recia figura de nuestro primer constructor de aeroplanos, Pablo CASTAIBERT, había instalado un taller de reparaciones; EL PALOMAR, en donde el destino gestaba la aeronáutica militar; el "parque aerostático" de BELGRANO, situado en la intersección de las calles GUANACACHE y ONCE DE SEPTIEMBRE, CAPITAL FEDERAL, y que contaba con cinco globos, bajo la custodia permanente de Ernani MARZZOLENI cuya devoción del deber, gran competencia y probados conocimientos del "más liviano que el aire", hacían a todos los pilotos superarse en audacia.

56. En este ambiente de lucha por la noble causa aérea actuó de manera descollante Bartolomé CATTANEO, quién se presentó a competir por el trofeo del diario "La Nación", instituido como premio al primero que uniera por el aire la CAPITAL FEDERAL con ROSARIO de SANTA FE. El aviador italiano salió triunfante de la prueba realizando un magnífico vuelo el 25 de junio entre ambas ciudades (iniciado en ROSARIO, con aterrizaje en CAMPANA), en tres horas siete minutos, a razón de casi 100 km/hora. El pueblo porteño, alborozado, le tributó un entusiasta recibimiento al verlo descender en la pequeña pista de la Sociedad Sportiva, en PALERMO.

57. Mientras tanto, dentro del animoso grupo de jóvenes argentinos que proseguía su adiestramiento en las escuelas de VILLA LUGANO y EL PALOMAR, se perfilaban ya las grandes figuras del porvenir. El 2 de abril había volado "solo" el Teniente GOUBAT, quien el 23 de octubre del año siguiente recibió la patente N° 16 de piloto aviador. Igual actividad desplegaron Pablo Teodoro FELS, Italo Eduardo PEROTTI y Sergio GARCIA URIBURU. En la misma época, aviadores extranjeros realizaban proezas considerables en el interior del país. Constituyó una de ellas el vuelo de ANDRE del 13 de agosto con su alumno Enrique A ROGER, desde MAR DEL PLATA hasta la capital de la provincia bonaerense en varias etapas y a 60 km/hora. El activísimo PAILLETTE hacía demostraciones casi diarias, que despertaban admiración por su seguridad y pericia. En el mes de setiembre llegó a las provincias del Norte el hábito renovador de la aviación, y tras haber tenido que afrontar diversos contratiempos, remató su mala ventura un temporal que destruyó la máquina que tantos triunfos le había proporcionado en los muchos vuelos cumplidos en SALTA y TUCUMAN.

58. Jorge NEWBERY, como presidente del Aeroclub, no se daba tregua. Entre otras iniciativas, trató de interesar a las autoridades militares para que emplearan el globo y el aeroplano en sus ejercicios reglamentarios, ofreciéndose él mismo para hacer ver las posibilidades de ambos medios. El día 30 de setiembre cuando finalizaban los trabajos prácticos de la Escuela Superior de Guerra, en CAMPO DE MAYO, NEWBERY realizó una ascensión con el globo "Patriota", partiendo del Parque Aerostático, en BELGRANO, y aterrizando con suma maestría cerca de uno de los cuarteles del mencionado campo de maniobras, con lo que demostró cuán factible era su empleo. Compenetrado de la capital importancia de la aeronáutica aplicada a la defensa nacional, aprovechaba toda coyuntura para invitar a los oficiales del Ejército y de la Marina a participar en ascensiones aerostáticas y vuelos en avión, y, con este criterio, el 5 de noviembre efectuó con el Teniente Raúl E GOUBAT y el Teniente de Fragata Melchor Z ESCOLA una ascensión en la que establecieron la mayor marca sudamericana de altura, 5,100 metros, no sin haber sufrido algunas peripecias casi trágicas, pues el globo "BUENOS AIRES" se abatió primero en el RIO DE LA PLATA, en donde incluso se sumergió la barquilla para ascender luego, al calentarse el gas por el sol, hasta la altura indicada. Finalmente, al acuatizar frente a MAGDALENA, ribera argentina, se hubiera ahogado GOUBAT a no haber intervenido el generoso temple de NEWBERY.

Tentativas del cruce aéreo de LOS ANDES

59. Jorge NEWBERY, cuyo espíritu vibraba permanentemente en noble afán de superación, cuando tuvo la seguridad del completo dominio de la conducción del aerostato, lo que había evidenciado, por otra parte, en repetidas ascensiones, alimentó la idea de cruzar la mole andina en su parte más alta, entre SANTIAGO DE CHILE y MENDOZA. Con tal propósito, se trasladó a CHILE en el mes de diciembre, a fin de estudiar las condiciones meteorológicas y las facilidades técnicas para la ascensión misma. A su regreso, manifestó que consideraba factible la empresa, siempre que se adoptasen las precauciones necesarias, ya que era cuestión de vida o muerte.

60. Ya en 1864 el aeronauta norteamericano WELLS había presentado a consideración del gobierno argentino su proyecto de ascender en globo libre en nuestro territorio para aterrizar en CHILE. Pero WELLS ignoraba algo fundamental: la existencia de los vientos permanentes que soplan del cuadrante del oeste sobre las altas cumbres, lo que hacía y hace impracticable su idea. El diario "Los Andes" de MENDOZA, de fecha 12 de agosto de 1925, publica dicho proyecto y reproduce extensas y curiosas apreciaciones del Dr Manuel Rogelio TRISTANY sobre el asunto.

61. Veremos más adelante por qué resolvió NEWBERY emplear el avión en vez del globo libre, para su audaz intento.

62. El año 1911 finalizaba para los aeronautas argentinos pleno de renovadas esperanzas.

Escuela de Aviación Militar

63. Reavivóse en 1912 la llama sagrada que fulguraría en el espíritu de los FELS, de los NEWBERY, de los ZANNI, de los CASTAIBERT, y que llegaría al sacrificio de la vida en NEWBERY, en ORIGONE, en EUSEBIONE, rimbando de gloria las alas argentinas.

64. En este año se recogieron óptimos frutos de tantos desvelos, afanes y trabajo. Fueron otorgados los primeros diplomas de aviador de acuerdo con las nuevas normas de la Federación Aeronáutica Internacional. Consistían éstas en la ejecución de dos series de vuelos, en cada una de las cuales debía describirse cinco veces en el aire la figura de la cifra ocho, con aterrizaje entre una y otra serie a una distancia no mayor de 50 metros de un punto indicado en el terreno. La maniobra se guiaba mediante dos pilones colocados a 500 metros uno del otro. Agregábase una prueba de altura de 50 metros como mínimo, si bien podía eximirse de ella el que ya hubiera alcanzado esa marca en alguna de las series de cinco ochos.

65. El primero en rendir las pruebas, el 23 de mayo, y obtener el diploma en tales condiciones, fue el conscripto Pablo Teodoro FELS, a quienes siguieron en los meses posteriores un número siempre creciente de aeronautas civiles.

66. Los militares GOUBAT y ESCOLA, que hemos visto actuando en EL PALOMAR desde 1910, rindieron examen también de piloto aviador el 23 de octubre, y ese mismo día les fue otorgada la patente. Ello constituyó un gran acontecimiento para la flamante Escuela de Aviación Militar, cuyos cursos regulares no se iniciaron prácticamente hasta el 4 de noviembre, según veremos más adelante.

67. En VILLA LUGANO, el Ingeniero Antonio G BORELLO creó un breve curso de pilotaje en el mes de mayo, de común acuerdo con CASTAIBERT, quien, como ya hemos dicho, había instalado en este aeródromo talleres de construcción y reparación de aviones. BORELLO impartía lecciones en un biplano de su propia invención a los tres alumnos inscriptos: Carlos Francisco BOROCSQUE, Alberto M BAILLON y Alejandro STEER. Los ejercicios consistían en corridas en línea recta y despegues, con elevaciones de diez a quince metros, para aterrizar prudentemente segundos después, luego de una o dos vueltas de pista, con suaves virajes. Demos estos pormenores para mostrar la conciencia del instructor al emplear una máquina de cuyo funcionamiento él era el único responsable.

68. Relataremos de paso el siguiente hecho simpático: el número 13, para unos indiferente y para muchos signo de mala suerte, había sido suprimido en el otorgamiento de certificados de piloto de globo libre en el Aeroclub Argentino; pero el Ingeniero Augusto BANA reclamó para sí dicho número, el que naturalmente le fue otorgado al cumplir las pruebas que lo hicieron acreedor a su diploma el 23 de octubre de 1912.

69. Hemos visto cómo algunos jefes y oficiales del Ejército y de la Marina participaban en ascensiones aerostáticas y en prácticas de vuelo en avión, mientras otros, entre ellos el Mayor de Artillería Arturo P LUTSONI, contribuían con su fervor y espíritu de iniciativa. Este Jefe sugirió la idea de adquirir un dirigible militar por suscripción pública. Tan patriótico proyecto fue recibido con calor por la prensa y las asociaciones presididas por NEWBERY y DE MARCHI. Presentado al entonces Ministro de Guerra, General Don Gregorio VELEZ, éste lo acogió con simpatía pero hizo presente que resultaría más útil y práctica una flotilla de aviones por las ventajas que, según él, ofrecían éstos para los fines militares. La perspicacia de este gran soldado evitó se cometiera el error de iniciar en el país una política aérea cuya vida eficaz fue muy breve, como quedó probado tres años después durante la primera contienda mundial, en la que el dirigible, como instrumento de guerra, fue prácticamente 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. Años después fue totalmente desechado aún en los usos pacíficos, dado el triunfo completo del "más pesado que el aire".

70. NEWBERY y DE MARCHI, absolutamente de acuerdo en su propósito de crear una escuela de aviación militar, emprendieron entonces la más fecunda obra de aeronáutica de nuestra historia: la de echar los incommovibles cimientos de la fuerza aérea argentina. Empezaron por organizar una comisión provisional que tendría a su cargo el desarrollo del plan de trabajo.

71. La prensa en general, y particularmente los escritores especializados en temas aeronáuticos, tales como Italo Eduardo PEROTTI, Angel BOHIGAS, Ismael BUCICH ESCOBAR, Alfredo S CALISTO, Josué QUESADA, Francisco BOROCSQUE, Juan F ZIANICH, Genaro RONGO, Manuel RAMOS VIVOT, Severo VAOCARO, Manuel ARES de PARGA, Ramón ADSARIAS, Alejandro WEBER, Julio QUESADA, Angel S ADAMI y otros alentaron unánimemente esta cruzada e infundieron por ella gran fe y entusiasmo.

72. Los dueños de la "Compañía Aérea Argentina", representados por la importante casa "Mantels y Cía", que espontáneamente habían concedido becas a oficiales del Ejército en su plantel de EL PALOMAR, significaron al Aeroclub, y éste a su vez al Ministerio de Guerra, que, a fin de facilitar la creación de la nueva escuela, ellos dejarían la empresa y donarían al gobierno todas las instalaciones del aeródromo, que representaban un capital apreciable. Aceptando tan generosa oferta, el Ministerio resolvió fundar en ese mismo campo el primer instituto aeronáutico militar.

73. Entretanto, las reuniones aéreas que se realizaban en VILLA LUGANO y en el estadio de la "Sociedad Sportiva Argentina", cobraron especial realce con la llegada al país, en el mes de marzo, de tres famosos aviadores extranjeros. Rolando GARROS, una de las más grandes figuras de la aviación mundial, Eduardo AUDEMARS, que se había distinguido conduciendo con extraordinaria habilidad del Demoiselle de SANTOS DUMONT y Renato BARRIER, asombró del público norteamericano por su maestría.

74. NEWBERY y DE MARCHI, mientras se terminaba de organizar la comisión susodicha y de trazar el programa respectivo, visitaron personalmente las grandes casas de comercio, fábricas y otras entidades que pudieran contribuir de manera efectiva a la formación de una flota aérea. La acción de estos dos hombres no tardó en dar su fruto.

75. La comisión directiva del Aeroclub Argentino, que también cooperaba en las múltiples tareas previas a la ya próxima creación de nuestro primer instituto aeronáutico, estaba ahora constituida entre otros, por los siguientes caballeros: Ingeniero Jorge NEWBERY, Mayor Waldino CORREA, Ingeniero Horacio ANASAGASTI, Lisandro BILLINGHURST.

76. El 27 de abril quedó formada la Junta Nacional Provisional, bajo la presidencia de Antonio DE MARCHI. El 1º de mayo se recibió la importante contribución de la "Compañía Argentina de Tabacos", por intermedio del Aeroclub, el que con fecha 11 del mismo mes se elevó a conocimiento oficial del Ministerio de Guerra. Este rasgo de patriotismo fue aceptado por Decreto del día 18 y acogido por el pueblo con los más calurosos aplausos. El constituía de por sí el logro de los propósitos de NEWBERY y de DE MARCHI, y aseguraba el éxito de la "Comisión Central Recolectora de Fondos pro Flotilla Aeronáutica Argentina", cuya organización definitiva quedó determinada el 1º de junio, y cuyo reconocimiento oficial se hizo por Decreto de fecha 19 del mes siguiente.

77. Eran los hombres ideales para esta grande y delicada tarea. Había que interesar a las fuerzas vivas del país, había que reunir mucho dinero para hacer frente al compromiso moral contraído con la nación.

78. Iniciado oficialmente el mismo 1º de junio el generoso movimiento popular, se coronó con el éxito más rotundo. El Poder Ejecutivo dio en consecuencia el superior Decreto de fecha 10 de agosto, que veremos en seguida, por el que se creaba la Escuela de Aviación Militar, primer instituto de esta índole en SUDAMERICA, convertida en honrosa y palpitante realidad el 8 de setiembre de 1912, día de su inauguración. La comisión previó infinidad de detalles para impulsar la idea, interesando espiritualmente al público, y con este fin, entre otras iniciativas, se imprimieron estampillas especiales de correo y tarjetas postales alusivas, a cuya ejecución concurren muchos pintores y dibujantes. Autorizada por la comisión central ejecutiva, se constituyó una subcomisión en MENDOZA, la cual, habiendo llevado a feliz término su cometido, adquirió con los fondos recaudados un Morane-Parasol de 80 C V, el mismo en que años después el Teniente Luis CANDELARIA cruzaría la CORDILLERA DE LOS ANDES.

79. NEWBERY fue quien hizo entrega solemne de la Escuela al Ministerio de Guerra, y en la ocasión pronunció un vibrante discurso en el que señalaba especialmente el agradecimiento hacia los hombres que más se habían distinguido por su munificencia al respecto.

80. A las emotivas palabras de NEWBERY contestó el General VELEZ, Ministro de Guerra, con expresiones, cuyo hondo significado fue un anticipo de la realidad de nuestros días.

81. "La Escuela Aeronáutica Militar es el fruto de vuestra labor patriótica por dar al Ejército y de consiguiente a la Nación, el personal y elementos que han de constituir la futura flota aérea, nuevo órgano bélico que, completando la organización de nuestras instituciones armadas, afianzará el prestigio de la Patria entre propios y extraños".

82. Las palabras del General VELEZ vibrarán para siempre con la victoria de las alas, que por millares surcan hoy el espacio de la nación, asegurando su soberanía, y dilatándose al exterior como mensajeros de paz. A este ilustre soldado, que, aunque ajeno a la actividad aérea, supo interpretar tan anticipadamente las proyecciones de la aviación para la defensa de la Patria y como factor de progreso social, le fue tributado un homenaje consagradorio el día 8 de setiembre de 1951 al inaugurarse un busto suyo en la Escuela de Aviación Militar, CORDOBA. En esta ocasión el director del Instituto, Comodoro Armando E BUSTOS VIDELA, pronunció un bello y emotivo discurso en presencia del señor Ministro de Aeronáutica y de numerosa y calificada concurrencia.

83. El vaticinio de NEWBERY se ha cumplido, y de los históricos campos de EL PALOMAR, ya consagrados por la epopeya de CASEROS el 3 de febrero de 1852, han ido surgiendo año tras año los navegantes militares del aire, hasta 1937, en que la escuela fue trasladada a CORDOBA, como veremos más adelante.

84. Confióse la dirección técnica de la Escuela de Aviación Militar al Ingeniero Jorge NEWBERY, a quien secundaría el Ingeniero Alberto R MASCIAS, y la instrucción práctica de pilotaje al aviador francés Marcelo PAILLETTE, que se hermanó para siempre con sus camaradas argentinos. Dado el carácter del nuevo instituto, se nombró director militar al Teniente Coronel ARENALES URIBURU.

85. El cuerpo de profesores, ad honorem, para las materias técnicas quedó formado por verdaderas autoridades científicas: Ingeniero Horacio ANASAGASTI; profesor Guillermo SCHULZ; Ingeniero Gualterio G DAVIS; etc.

86. Jorge NEWBERY y Antonio DE MARCHI vieron así convertida en tangible realidad su idea de forjar el ala argentina. Ambos habían sido respaldados por el pueblo en su esfuerzo por construir los cimientos del magnífico templo de nuestra aviación militar, erigido en EL PALOMAR para el culto del trabajo, del sacrificio y de la gloria. De él surgió nuestro personal navegante año tras año, hasta que en 1937 la escuela fue trasladada a CORDOBA, para continuar formando allí la magnífica y vigorosa juventud, guardiana del cielo immaculado de la Patria.

La travesía del RIO DE LA PLATA

87. Este mismo año 1912, registró una hazaña estupenda en la historia del país, como un rayo de proyección hacia nuestros grandes destinos aeronáuticos. El conscripto Pablo Teodoro FELS, que cumplía sus deberes militares incorporado al cuerpo aéreo, unió de un trazo por los aires las dos capitales del PLATA. En la mañana brumosa del 1º de diciembre, y ante la sola presencia de los fieles amigos, Alfredo CALISTO y Juan F ZUANICH, FELS orientó la proa de su Blériot, desde EL PALOMAR, rumbo a MONTEVIDEO, y después de dos horas veintidos minutos de vuelo aterrizó en un lugar próximo a la capital uruguaya para retornar al día siguiente con los laureles de la victoria.

88. ¡La ARGENTINA acababa de obtener un triunfo de resonancia mundial, que cubría de gloria sus alas!

89. La proeza llenó de igual satisfacción y alegría a las dos naciones hermanas; pero nuestras autoridades militares se vieron en la necesidad de imponer a FELS una sanción disciplinaria por haber salido del país sin permiso. Una vez cumplida esta exigencia de los reglamentos fue ascendido a Cabo.

El cruce de LOS ANDES

90. En el mes de marzo de 1916 invitó el gobierno chileno al de la ARGENTINA a participar en el "Primer Congreso Panamericano de Aviación", con el fin de echar las bases de una "Asociación Aeronáutica Panamericana", que tendría por objeto unificar el pensamiento y la acción aérea en el continente. Asistieron delegaciones de los países de toda AMERICA. Integraban la del nuestro, el Ingeniero Alberto R MASCÍAS; D Eduardo BRADLEY y los Tenientes Iros Pedro ZANNI y Angel María ZULOAGA. El delegado de méxico relievó fue el ilustre hombre de ciencia Ingeniero Alberto SANTOS DUMONT, que representaba al BRASIL y a ESTADOS UNIDOS y que con su gran autoridad aeronáutica constituyó una guía para arribar a soluciones prácticas y de orden técnico en los temas y ponencias allí tratados.

91. Terminadas las tareas del congreso, permanecieron en CHILE, autorizados por el gobierno argentino, BRADLEY y ZULOAGA, quienes el 24 de junio lograron cruzar LOS ANDES en globo, hecho el cual se detalla a continuación.

Preparativos y material

92. Para dicha travesía se tuvo especialmente en cuenta la elección del material, los antecedentes meteorológicos de la AMERICA DEL SUR, y en particular de la zona andina, imponiendo un plan de estudios que comprendía: dirección e intensidad de las corrientes de aire y sus propiedades físicas a diferentes alturas a partir de 5000 metros; radiación solar; temperatura; humedad y otros fenómenos. Además ambos tripulantes se sometieron a esmeradas observaciones psicofísicas.

93. Se creyó conveniente emplear un globo esférico, con capacidad para poder elevarse por lo menos a 9000 metros, el cual debía ser inflado con hidrógeno, cuya fuerza ascensional es prácticamente de 1150 gramos por metro cúbico.

94. Según estudios realizados con ayuda de las oficinas meteorológicas de SANTIAGO DE CHILE y BUENOS AIRES, quedó establecido sin lugar a dudas que, salvo factores imprevisibles de la naturaleza, podría aprovecharse la circulación permanente de la gran masa atmosférica circumpolar del cuadrante oeste sobre las altas cumbres. Respecto a ésta y otras premisas científicas se recibió muy valiosa información del profesor KNOCHE, quien en carta de fecha 10 de junio, decía -entre otras cosas- lo siguiente:

95. "Después de haberlos conocido a ustedes, y darme cuenta de la preparación que tienen en esta materia, me he puesto completamente a sus órdenes, porque los creo capaces de realizar tan hermosa empresa, de la cual la ciencia meteorológica y aeronáutica puede sacar grandes beneficios; y créame que estoy admirado del tesón y firmeza con que ustedes se han abocado al problema de la fabricación del hidrógeno, que de haber tenido la ayuda de alguna institución poderosa, como creo es el Aeroclub Argentino, se hubiera resuelto hace ya mucho tiempo.

96. "Ya saben lo que les he manifestado cuando hace un año el doctor SCHULZ, miembro del Aeroclub Argentino, me consultó sobre las probabilidades de éxito en esta empresa. Los estudios y observaciones de la oficina meteorológica realizados durante varios años demuestran claramente que la dirección de los vientos altos es favorable para el propósito de ustedes, eso sí, que es una empresa erizada de peligros. Pero sobre este punto no debo aconsejarles, pues tienen bastante práctica para vencerlas".

97. Junto con la extensa e inestimable carta, enviaba un resumen de las observaciones del Instituto Meteorológico chileno llevadas a cabo durante muchos años, diagramas y esquemas de los vientos a distintas alturas y especialmente de su dirección en la troposfera, sobre la región de SANTIAGO, con las pequeñas desviaciones (siempre dentro del cuadrante del Oeste) debidas a la influencia de los centros ciclónicos y anticiclónicos.

98. Se llevó a SANTIAGO DE CHILE dos globos: uno para pruebas, de 1600 m³ de capacidad; y otro mayor, el "Eduardo NEWBERY", de 2200 m³, para el vuelo definitivo.

99. Fue necesario transportar también todos los elementos y maquinaria imprescindible para la producción de hidrógeno. El hecho de haber elegido el método del tratamiento del hierro por el ácido sulfúrico, si bien traía aparejadas ciertas facilidades económicas, presentó graves tropiezos para la generación del fluido en estado de pureza utilizable.

100. Desde la fábrica de gas de SAN BORJAS, en las cercanías de SANTIAGO don de se había establecido la base aérea, se realizaron varias ascensiones de carácter experimental, las cuales por la deficiente calidad del fluido y por desfavorables condiciones atmosféricas, no fueron del todo satisfactorias. Esto dio pábulo a las más severas críticas por parte de sus connacionales.

101. No obstante, en una de esas pruebas, hecha con gas especial, debido a la inteligente colaboración de Don Alberto SPIKEN, noble caballero inglés administrador de la fábrica, se logró alcanzar 5800 m de altura. ZULOAGA fue acompañado por Armando VENEGAS, secretario del Aeroclub de CHILE y Carlos DOCE OBLIGADO, deportista argentino. BRADLEY no participó debido a otros compromisos. Al llegar a la altura mencionada, empujados hacia el este, lo que constituía una alentadora experiencia. Tuvieron la suerte de aterrizar en los campos de MAIPO como si las manos de los soldados de la libertad que allí habían combatido un siglo antes, hubieran señalado el histórico lugar.

102. A los dos meses de persistentes ensayos, en que su crédito ante la opinión argentina iba sufriendo grave desdoro, pudieron concretar una fórmula de fluido mezclando una gran parte proporcional de hidrógeno con gas de alumbrado obtenido en condiciones especiales, todo ello gracias al aliento y cooperación del gobierno y pueblo chilenos.

103. También se dispensó especial reconocimiento hacia el Ingeniero Pablo GUNTHER, director de la fábrica de gas de BERNAL, Provincia de BUENOS AIRES, quien envió a CHILE preciosas instrucciones técnicas para elaborar fluido de gran ascensional.

104. Impelidos por los acontecimientos y seguros de que, si conseguían elevarse rápidamente a 6 ó 7000 metros, serían arrastrados por las corrientes aéreas hacia nuestra patria, procedieron a la tentativa con el "Eduardo NEWBERY" el 24 de junio de 1916. Al rayar el alba, empezaron los preparativos: inflación del esférico, acondicionamiento a bordo del instrumental de observación y de navegación, carga de provisiones para el caso de aterrizaje forzoso en medio de la cordillera.

105. A las 8 y media todo estaba listo, y Dios, apiadado de sus sufrimientos morales, había dispuesto un tiempo espléndido, en contraste con una precedente serie de días tempestuosos y de grandes nevadas.

106. Ernani MAZZOLENI, el veterano preparador de aerostatos los acompañó hasta el último instante, ayudando febrilmente en los menores detalles. Algunos íntimos amigos chilenos, impuestos con la mayor reserva de la decisión de partir, los colmaron con su "bella y horrosa amistad".

107. Ex profeso, la inflación se dejó a medio concluir. Con ello se propusieron alcanzar rápidamente de 5500 a 6000 metros, pues a dicha altitud se observa la mitad de la presión barométrica de 760 mm al nivel del mar, lo que impulsaría al globo a buscar su zona de equilibrio, con el resultado previsto: su inflación total y espontánea. Así podrían economizar hasta dicha altura el lastre, consistente en bolsas de arena. Para aumentar la provisión de este precioso auxiliar, cambiaron la barquilla por otra más pequeña y dejaron en tierra el ancla.

108. Libre ya el "Eduardo NEWBERY", hasta ese momento sostenido con firmeza por varios ayudantes, se elevó majestuosamente en una atmósfera límpida y serena. Alguien les gritó como despedida: "Adiós, cabezas duras". Minutos después, a 4000 metros, les era dado contemplar la inmensa cordillera de LOS ANDES, totalmente cubierta por una espesa capa de nieve. A partir de entonces comenzaron el registro y anotaciones de las novedades reveladas por los instrumentos, así como el examen del estado físico, incluso con extracción de sangre, que colocaron sobre pequeños portaobjetos.

109. Hasta los 4.500 metros siguieron una línea casi vertical, pero al aproximarse a los 5.000 fueron empujados poco a poco en dirección Sudeste. En sólo 15 minutos habían alcanzado 6.000 metros, y ya se notaban las fuertes corrientes del cuadrante del Oeste. Allí el globo se detuvo en su ascensión, pero lo forzaron a seguir subiendo, mediante deslastres de arena. A los 6.500 metros debieron recurrir, poniéndose caretas especiales, al uso del oxígeno, del que llevaban un tubo de 10 metros cúbicos, a 140 atmósferas de presión. A los 7.000 metros entraron de lleno en una corriente huracanada rumbo a la ARGENTINA, y sintieron la emoción indecible de ver deslizarse a nuestros pies la parte más alta de la cordillera, con su immaculado manto de armiño y sus dos gigantescos vigías: el ACONCAGUA y el TUPUNGATO.

110. Nuevamente el esférico se estabilizó, y en seguida tendió a descender; mas, en el afán de subir y subir, para alcanzar con mayor rapidez su meta, continuaron el deslastre hasta consumir totalmente la arena. Ya sobre las nieves perpetuas del Macizo Andino, era forzoso seguir adelante a toda costa. La suerte esta echada, y sólo tenían dos posibilidades: el triunfo o la muerte.

111. En la imperiosa necesidad de nuevos deslastres, se desprendieron primero de las provisiones de boca, luego de un revólver y de municiones, y finalmente, ¡oh, dolor! fueron arrojados sobre la gran cordillera los instrumentos científicos, el máspreciado tesoro en aquella exploración atmosférica. Tan sólo quedaba el barógrafo registrador de altura y temperatura, que había sido sellado y colocado por las autoridades chilenas sobre sus cabezas en el aro del globo.

112. En condiciones tan excepcionales y ya a 8.100 metros sobre el nivel del mar, se registraba una temperatura de 33 grados bajo cero. El ACONCAGUA y el TUPUNGATO habían quedado a sus espaldas. Allí abajo, muy abajo, se abría el amplio valle de USPALLATA, con sus filamentos de enhiesta y armoniosa silueta y el generoso río mendocino corría hacia la planicie fecundada por la bendición de su riego.

113. Sin dilación empezaron a preocuparse del descenso y aterrizaje, para cuyas maniobras se veían privados de los elementos normales, y el terreno era abrupto. Habían bajado a los 4000 metros con excesiva velocidad, y eran impelidos violentamente y en giros vertiginosos por los vendavales tan característicos de las altas quebradas, debido al efecto dinámico de la cordillera sobre el torrente de vientos circumpolares del oeste y a la acción térmica del lugar. Finalmente, después de una serie de peripecias, aterrizaron a las 12, hora chilena, al borde de un abismo, peligrosa situación de que los sacaron algunos valientes criollos llegados en mula desde la estación de USPALLATA.

114. El día siguiente, representantes del gobierno de la provincia y de la guarnición militar, y estudiantes y deportistas en gran número, fueron a buscarlos en un tren especial. En MENDOZA el pueblo los acogió con alborozo, llevándolos hasta la sede del Jockey Club, en donde se formalizó la bienvenida. En otro tren especial salieron 24 horas después para BUENOS AIRES, y en todas las estaciones de tránsito se les dispensaron manifestaciones de simpatía. Llegados a la estación RETIRO una impresionante concurrencia popular los recibió con muestras de jubiloso entusiasmo. El Club de Gimnasia y Esgrima había dispuesto lo necesario para agasajarlos en su sede de la calle CANCALLO, y allí fueron conducidos en andas, previa detención en el Círculo Militar, entonces en la calle FLORIDA, por pedido especial de su ilustre presidente el General D Pablo RIOCHIERI. Durante dos meses fueron objeto de agasajos y honores de parte de instituciones sociales, colegios y escuelas. La Honorable Cámara de Diputados de la Nación les otorgó sendas medallas de oro, y el Ministerio de Guerra "brevet" especial de aviador militar. Una comisión nacional de homenaje presidida por D Jorge A MITRE, hizo colocar una placa recordatoria de bronce en la estación de USPALLATA y los distinguió en nombre del pueblo argentino, con sendas medallas y pergaminos.

115. Invitados por el gobierno de CHILE, fueron sus huéspedes oficiales durante una semana. Allí, a la recepción en el palacio de La Moneda siguieron la del Círculo Militar y otras instituciones, habiendo sido honrados con la Orden de Mérito en su grado máximo, la misma orden creada por el libertador O'HIGGINS.

116. Justamente a los 100 años de la proclamación de la Independencia Argentina y de la gran epopeya en que nuestro insigne Capitán había atravesado la más elevada cordillera del mundo con el Ejército Libertador, por deliberada voluntad y en el cielo virgen de las más altas cumbres fue abierta la ruta del espacio que uniría en pocas horas a dos países separados antes por días de penosa marcha. Vibran perennemente en el corazón del autor las palabras que a él y a su compañero BRADLEY les dirigió entonces, en pública demostración, Belisario ROLDAN: "Felices de vosotros que habréis refrendado con una rúbrica hecha en el firmamento la fraternidad de los pueblos vecinos, trazando sobre su bóveda común la curva simbólica del arco iris, que si es presagio de calma cuando lo finge el sol, tiene que ser anuncio de ancor seguro cuando lo pinta el hombre".

117. Además de lo que como antecedente aéreo y de fraternidad entre dos países significó esta primera travesía, ella aportó una valiosísima contribución a la ciencia meteorológica sobre el misterio de la circulación general del aire en la REPUBLICA ARGENTINA a gran altitud, y el efecto dinámico de LOS ANDES sobre la gran masa atmosférica circumpolar del cuadrante oeste.

118. A las nuevas generaciones tiene que resultarles sin duda muy difícil conocer e interpretar el desarrollo esplendoroso de nuestra aviación. Pero ellas deben recordar siempre que tal desarrollo se produce principalmente sobre las bases morales o espirituales que son los valores permanentes del hombre, y los más fructíferos, sobre todo si van acompañados de un trabajo asiduo e intenso. "Es indudable que sólo se puede sacar frutos de la verdad", y la verdad en aquellos tiempos era la fe inquebrantable en el porvenir, al luchar sin armas adecuadas, o sea sin el respaldo de una verdadera técnica, hoy tan adelantada, y de una generalizada conciencia aérea.

119. La travesía aérea de LOS ANDES, ya realizada de CHILE a la ARGENTINA en 1916 en globo libre, había vuelto a ser el tema dominante en el mundo aeronáutico de ambos países, pero esta vez, para ejecutarse en aeroplano. En el mes de febrero de 1917 el 1er Teniente Pedro ZANNI, aprestándose para tal proeza se trasladó a MENDOZA con el Morane-Saulnier de 80 C V especialmente adquirido en EUROPA por NEWBERY para dicha travesía. Con él realizó varios vuelos infructuosos sobre la precordillera, tratando de sobrepasar el Macizo Andino, pero siempre tropezó con vientos frontales de gran intensidad. En una de las pruebas debió aterrizar por desperfectos del motor en PUNTA DE VACAS, cuando ya estaba cerca de la meta. Estos contratiempos acicateaban el afán de vencer los obstáculos técnicos, ya que sobraba coraje en los pilotos empeñados en tal empresa.

120. El pueblo argentino se interesaba apasionadamente por este vuelo internacional, de modo que la idea de adquirir un avión de mayor potencia fue recibida con simpatía unánime. Organizóse con tal motivo una "Comisión pro aeroplano travesía de LOS ANDES", presidida por el ilustre General Don Pablo RICOCHIERI, la cual tuvo pleno y rápido éxito en la reunión de fondos. Hecha la gestión oficial pertinente ante el gobierno francés, éste, no obstante el estado de guerra en que se hallaba su país, permitió con amplio espíritu de amistad hacia la ARGENTINA, exportar en 1918, un Spad motor Hispano-Suiza de 220 C V. Esta máquina le fue asignada para que intentara el cruce de LOS ANDES al arriba mencionado suboficial Luis BARRUFALDI, quien, cuando ya había cumplido un minucioso programa de vuelos preparatorios, sufrió con ella un accidente mortal el 14 de octubre de 1921.

121. El bravo Teniente Luis CANDELARIA aspiraba también, entre muchos otros, a realizar el vuelo trasandino en aeroplano, para lo cual hizo estudios en la zona de NEUQUEN, hasta que finalmente coronó sus anhelos con el triunfo. El mismo describe su hazaña con la emoción, la sencillez y el realismo propio del héroe. Los siguientes fragmentos muestran como el espíritu infundió vida a la materia, porque sólo así se explica que un endeble Morane-Parasol de 80 C V tipo 1916, haya transpuesto aquellas ingentes montañas.

122. "A las 2 y 30 a m, el mecánico SORIANO y los aprendices dieron comienzo a la tarea de transportar el aparato fuera del pequeño galpón que le servía de reparo y procedieron a armarlo. La tarea hecha bajo un frío intenso y a la simple luz de dos linternas eléctricas de bolsillo, resultó en extremo pesada para los únicos tres hombres del destacamento. Esa misma noche (del 12 al 13) cayó en la cordillera una fuerte nevada (la tercera desde la llegada a ZAPALA).

123. "La mañana del 13 se presentó radiante el sol, fría, sin una nube en la cordillera y con alguna brisa a intervalos. La fuerte nevada había esta vez hecho su efecto."

124. "Pero sucedió que el "tensor" del último cable que debía ser ajustado, tenía en su interior algunos granos de arena, arrastrada por el viento durante los días 11 y 12. Al hacer girar el "tensor" éste se "engranó", y ya no hubo poder humano que lo hiciese tirar más en sentido alguno. Se probaron sopletes, braseros, etc, a fin de facilitar la tarea por calentamiento, y sólo se consiguió que el "tensor" se rompiera. Los relojes dieron las 9 de la mañana; la brisa ya se hacía más sostenida y no teníamos "tensor" apropiado para el repuesto. El personal del destacamento se esmeró como nunca, y a las tres de la tarde el aparato estaba ya en la pista, listo para partir.

125. "La atmósfera continuaba despejada, pero en ZAPALA soplaba viento sostenido y del este. Sobre la cordillera veíanse asomar algunas nubes blancas, indicio seguro de viento del cuadrante S O N O en las alturas y de agitación atmosférica en las montañas.

126. "Hice el descolaje hacia el este. Desde el primer momento noté la atmósfera agitada y presentí que iba a sostener una fuerte lucha. Gané 2000 metros de altura y me dirigí hacia los cerros CARRERE resueltamente. Recuerdo que en esos momentos me consideraba satisfecho con poder llegar a CHILE, aunque debiese estrellarme.

127. "Desde el cerro CANZINO hasta haber pasado la cordillera del CHACHIL parecíame estar, en cierto modo, a merced del destino. A las dificultades propias de estos vuelos se agregaba la característica agitación por los vientos encontrados que parecían luchar por el predominio en los altos picos: el del este a merced del cual había salido de ZAPALA, y el del sudoeste, que traía en lo alto y a lo lejos, algunas nubes.

128. "El aparato no lograba mantenerse sino breves instantes en cada altura alcanzada, la que perdía y recuperaba sensiblemente y sin que en ello media se mi voluntad y provocando mi inquietud.

129. "Al pasar a poca altura sobre los nevados picos de la Cordillera del CHACHIL parecíame, al mirar abajo, que las ruedas se deslizaban sobre la nieve. Todos los grandes o pequeños cambios de altura eran acusados por el altímetro y por el contador de revoluciones que pulsando la marcha del motor, hacía marcar a su aguja una diferencia de 20 y hasta 40 revoluciones.

130. "En ciertos momentos parecíame moverme en el vacío y que en algunos de esos aplastamientos iba a quedar ensartado en los agudos picos o en altísimos árboles del fondo de las quebradas. La cadena de la SIERRA NEVADA y el LLAJMA, que a lo lejos veía y que me había propuesto cruzar parecíame situada a una enorme distancia de la Cordillera del CHACHIL. La dificultad en la apreciación de las distancias sobre el terreno montañoso, la ansiedad provocada por algunos momentos en extremo difíciles para mí y la perspectiva de probables situaciones peores cuanto más me internase en la Cordillera, hacíame creer en ciertos momentos que el Parasol no avanzaba. Aún las pequeñas distancias y los más cortos espacios de tiempo aparecían a mis ojos multiplicados asombrosamente.

131. "Cuando hube pasado la línea de los más altos picos la cadena del CHACHIL sólo estaba a los 2950 metros sobre el nivel del mar, y vi hacia el frente y a ambos costados una inmensa sucesión de serranías de ingrato aspecto, las más próximas de las cuales me parecieron cubiertas, en partes, de una vegetación cuyo carácter no pude definir. La agitación atmosférica, fue entonces un poco menos intensa y eso me permitió decidir, con más tranquilidad la ruta a seguir.

132. "Tenía ante mi vista el lago ALLMINE tras el cerro PIGHILONCOLOAN en territorio argentino y, Cordillera del ARCO por medio, más al norte, poco visibles, los reflejos del lago HUEYELTUE en territorio chileno.

133. "Me dirigí resueltamente al HUEYELTUE, con lo que me aseguraba algunas ventajas; tener un punto fijo de dirección y la seguridad de que después de cierto tiempo de vuelo, habría de hallarme sobre territorio chileno. Es indudable que en caso de descenso obligado me hubiese resultado más de mi agrado hacerlo más allá del límite internacional.

134. "De los 2950 metros pasé a los 3150 metros de altura, mientras volaba al norte del cerro COCHICO. Al sudoeste de este cerro se extiende el valle llamado PAMPA LONCOLOAN por las gentes poco exigentes en materia de llanuras de la región...

135. "Antes de llegar al límite internacional alcancé los 3500 metros de altura...

136. "Observé nuevamente el terreno en sus detalles. Al oeste y a lo lejos el LLAJMA con sus dos puntas blancas hacia el cielo, majestuoso e imponente, parecía servirme de faro entre el inmenso mar de picos en que me hallaba...

137. "Vi perfectamente marcada la división de las aguas ...

138. "El momento fue para mí solemne. Después de las angustias pasadas, de toda mi ansiedad, y ante la expectativa de lo que podría sucederme más adelante, sentí honda, muy honda, una emoción tan grande que aún hoy, al recordarla, viva satisfacción me embarga.

139. "¡Por fin cruzaba el límite argentino-chileno en su ave mecánica!

140. "A los cincuenta y tres minutos después del descolaje y previo un recorrido de 95 kilómetros pasé el límite al nordeste del PASO DEL ARCO y a 3500 metros de altura. Eran las 4,27 p m ...

141. "Continué mi ruta hacia el HUEYELTUE sobre la misma Cordillera del ARCO al principio y luego sobre las abruptas montañas que desde el ICALMA hasta el BIO-BIO arrojan sus aguas. Ya entonces pude divisar hacia el sudoeste el lago ICALMA entre un conglomerado de montañas oscuras y áridas y de faldas casi cortadas a pique ...

142. "Antes de llegar al HUEYELTUE pasé los 3650 metros de altura. De ese modo me preparaba para un nuevo trance difícil.

143. "El lago HUEYELTUE hállase situado a 1180 metros de altura sobre el nivel del mar y entre tres macizos (con numerosos picos que yo veía demasiado agudos) de pronunciadas pendientes, cubiertas de altísimos árboles y que forman verdaderas paredes al lago, cuya orilla menos quebrada y difícil parecióme ser la del sudeste por el cauce del BIO-BIO. Los ríos del noroeste (Cordillera LITRANCURA) y del sudoeste (cordón CHENE) llevan sus aguas al lago pasando por dos profundas quebradas estrechas y de paredes tan próximas a la vertical que dejaron en mi retina la impresión de dos oscuros "zaguanes" sin techo, cuyo piso blanco fuese formado por los mismos ríos citados ...

144. "Alcancé los 400 mts pocos momentos después de pasar sobre la laguna QUILILO. Héllase esta laguna situada a 1114 mts sobre el nivel del mar y en un estrecho cajón formado por las cadenas del LLAIMA, SIERRA NEVAIDA y la Cordillera de LAS RAICES. Dada la enorme diferencia de cota entre el fondo del cajón y las montañas que lo forman, dada la situación del sol ya en su ocaso y la altitud a que sobre la laguna yo volaba, sólo vi el cajón como una profunda boca oscura en medio de la cual, semejando la superficie de un espejo, se notaba la laguna ...".

145. "Viré a la derecha y, con ruta al sudoeste, inicié un vuelo picando a fin de avanzar en gradual descenso ...

146. "Sobre el primer impulso sufrido por el aparato y al sentirlo "dormido" decidí el aterrizaje en el terreno que tenía abajo, y, en espiral pronunciada a la izquierda, cerré las llaves de alimentación del motor y corté el contacto.

147. "El terreno resultó pequeño y limitado por un arroyo barrancoso a la izquierda de la dirección de aterrizaje (norte) con grandes árboles a la derecha (sur) y cercos al frente (este). Luché (aún teniendo viento de cola) por aminorar la velocidad del aparato con el timón de dirección y acción de estabilidad lateral, consiguiendo algo, pero sin poder virar por los obstáculos muy próximos. Llegué hasta pocos metros del cerco y en una dirección oblicua al mismo. Tuve el tino suficiente para maniobrar, y, accionando todo el timón de dirección, encaré normalmente el cerco al mismo tiempo que apoyaba instintivamente la mano izquierda (con el brazo tendido) en el "capot" y con el brazo de recho protegía la cara ...

148. "Una vez detenido bruscamente al aparato, me vi cabeza abajo, colgado de las correas, mientras de las tapas de los tanques salía la nafta en abundancia. Con algunos esfuerzos y colgándome del asiento pude desprender, presuroso, las correas y deslizarme entre el fuselaje y las alas, llegando a tocar tierra primeramente con las manos. Me hizo el efecto de volver gateando a la vida.

149. "La primera mano que estreché fue la del señor Eustaquio ASTUDILLO, quien se hallaba acompañado de otras personas. El señor ASTUDILLO no pudo menos de expresarme su admiración, al mismo tiempo que me sacaba de dudas, diciéndome:

150. "Es Ud el primero que pasa, señor. Es muy grande lo que ha hecho..."

144. "Algunos los 400 son pocas unidades después de pasar entre las lagunas
 GUILLO. Hemos esta laguna situada a 1115 mts sobre el nivel del mar y en un
 estrecho cañón formado por las cordones del LAMB, SIERRA NEVADA y la Cordillera
 de LAS RAJAS. Entre la enorme distancia de costa entre el fondo del cañón y
 las montañas que lo forman, dada la elevación del mar en su ocaso y la alta-
 tud a que está la laguna se volaba, esto es el cañón como una profusa flor
 como un sector de la cual, semejante la repetición de un espacio, se insinúa la
 laguna..."

145. "Viví a la derecha y, con vista al horizonte, bricé un vuelo piadoso
 a fin de encontrar un general desconocido..."

146. "Dices el primer tiempo debido por el viento y el maripío "de-
 modo" desde el aterrizaje en el terreno que está seco y, en especial pro-
 nunciado a la izquierda, entre las líneas de alimentación del agua y corré
 el contacto."

147. "El terreno resultó pedregoso y lizo debido por un mayor batimiento a la
 izquierda de la dirección de aterrizaje (norte) con grandes bridas a la dere-
 cha (sur) y corcos al frente (este). Justo (este) lado (este) viento de cola por
 mantener la velocidad del aparato con el viento de dirección y acción de estabi-
 lidad lateral, convenientemente alio, pero sin poder vivir por los obstáculos que
 quedaban. Llegué hasta pocos metros del suelo y en una dirección oblicua al
 suelo. Por el tipo de terreno que mantenía, y, accionando todo el tipo de
 dirección, mantuve fuertemente el control al mismo tiempo que seguía instintiva-
 mente la línea izquierda (con el viento favorable) en el "cañón" y con el viento de
 todo protegía la cola..."

148. "Las tres detenciones inmediatamente al momento, se ve detrás estado, color-
 do de las curvas, mientras de las partes de los terrenos sobre la retina en una
 deriva. Con algunas estiradas y colgaduras del aparato para despegarse, rean-
 mos, las curvas y deslizar entre el hueco y las alas, llevamos a comen-
 zarse primeramente con las alas. He sido el efecto de volver pateando a la
 vida."

149. "La primera parte que estuche fue la del señor Batallón ASTILLIO,
 quien se hallaba acompañado de otros pasajeros. El señor ASTILLIO no pudo re-
 nunciar de expresarse su satisfacción, al mismo tiempo que se decía de él:
 Cien años..."

150. "La 14 el primer día que, señor. La mar grande lo que se ve..."

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE PERSONAL
ESCUELA DE COMANDO Y ESTADO MAYOR

LA AVIACION MILITAR Y CIVIL

Misiones aeronáuticas europeas

151. Desde mediados de 1919 se abren para nuestra aviación nuevos derroteros en su marcha ascendente, jalados por la experiencia aérea de la primera contienda mundial en sus dos expresiones clásicas: como arma de guerra y como elemento de paz. En abril, la escuela de EL PALOMAR se había visto favorecida con la incorporación de su Spad de 180 CV y dos Nieuport de 165 CV, productos del gran esfuerzo francés en materia de aviones de caza.

152. En seguida se pensó que esas máquinas tornaban factible la travesía de LOS ANDES, de MENDOZA a SANTIAGO DE CHILE, y con tales perspectivas, ZANNI, PARODI y MATIENZO obtuvieron la autorización necesaria para intentarla. Los tres llevaron a MENDOZA el material y el personal auxiliar. En una serie de vuelos de sondeo de las altas capas atmosféricas, siempre encontraron violentísimas corrientes del cuadrante del Oeste.

153. Mientras tanto, los pilotos chilenos trabajaban con tesón por cumplir igual propósito de Oeste a Este.

154. El Teniente aviador GODOY FUENTEALBA, vio el cielo abierto al disponer ahora de estas nuevas máquinas. Efectivamente, el breve oficial logró convertir su quimera en halagüeña realidad, uniendo SANTIAGO DE CHILE con MENDOZA. El acontecimiento tuvo jubilosa repercusión en toda AMERICA, y especialmente en la ARGENTINA y CHILE.

155. El 5 de abril de 1919, aniversario de la gloriosa batalla de MAIPO, repitió la proeza otro aviador chileno, el Capitán CORTINEZ MUJICA, con un aeroplano similar al de GODOY y, días después, volaba hacia su patria en sentido inverso. El mes siguiente y en el mismo escenario, el heroico Teniente MATIENZO cumplía el sacrificio de su vida en igual demanda. En 1920 nuestros esforzados aviadores Antonio PARODI y Pedro ZANNI transvolaron el macizo andino, ida y vuelta, sin aterrizar en CHILE, habiendo partido de MENDOZA. El 29 de marzo, el Capitán argentino Vicente ALMAMOS ALMONACID, agregado a la misión francesa, realizaba el primer cruce aéreo nocturno de LOS ANDES.

156. El 28 de mayo de 1919 se consumó el sacrificio heroico del Teniente Benjamín MATIENZO, quien, al transponer la CORDILLERA DE LOS ANDES en su parte más elevada, quedó apresado por las nieves eternas, a causa de la insuficiencia de la aeronave elegida para tan ardua empresa.

157. Desde los prolegómenos de ésta, en la que intervinieron también otros dos exitosos pilotos militares, los Tenientes Pedro L. ZANNI y Antonio PARODI, se pudieron advertir las casi insolubles dificultades técnicas para lograr el éxito. Los tres oficiales poseían más que suficiente capacidad y práctica, pero el material no respondió en la amplitud necesaria.

158. El día 28 se mostró aparentemente favorable para el vuelo y ello indujo a los tres pilotos a realizar una nueva tentativa. Pero cuando, ya a más de 4.000 m, se internaban en la alta montaña, encontraron vientos huracanados y advirtieron pésima visibilidad del lado chileno. ZANNI y PARODI, estimando que no tendrían probabilidades de cumplir su propósito, regresaron, mientras que MATIENZO, prosiguiendo el temerario intento, sobrepasó los más elevados picos y, sin poder alcanzar pueblo alguno, debió aterrizar sobre la masa de nieve, de donde vino a pie hacia la ARGENTINA hasta un lugar próximo a la ciudad de LAS CUEVAS. Allí, según parece, resolvió descansar al amparo de una roca por breves momentos, que fueron fatales para su fatigado organismo, pues el frío le produjo la paralización paulatina de la vida. Casi seis meses después, el 18 de noviembre, fue encontrado su cuerpo.

159. El gran progreso técnico e industrial aéreo alcanzado en EUROPA a fin de la guerra 1914/18, se desbordó como natural consecuencia hacia los cauces de comercio constituidos por los demás países del mundo. La aviación militar había demostrado su empuje independiente, y la comercial iniciaba desde ese momento una era de evolución.

160. Los países europeos de afinidades con AMERICA LATINA fueron los primeros en enviar misiones aeronáuticas encargadas de estrechar vínculos y mostrarnos sus últimas conquistas en materia de aviación.

161. ITALIA se adelantó a todos por medio de una numerosa y brillante embajada presidida por el Barón Antonio DE MARCHI, que había ascendido al grado de Capitán durante la guerra.

162. La Escuadrilla, al mando del Capitán GIOVANARDI, constaba de 22 unidades. Había trimotores Caproni, Bimotores Fiat, unos y otros de bombardeo pesado, Balilla de caza, SVA para reconocimiento, hidroaviones Macchi para cooperación con la marina, y Farman Savoia de escuela.

163. Los aviadores italianos establecieron dos bases para llevar a cabo las demostraciones que se proponían: una terrestre, en EL PALOMAR, y otra aeronaval, en SAN FERNANDO, a orillas del RIO DE LA PLATA.

164. La escuadrilla inició sus actividades de acuerdo con un variado y atractivo programa, al que agregó un número especial el 25 de mayo, pues ese día volaron en correcta formación y con gran lucimiento una veintena de máquinas sobre el centro de la CAPITAL FEDERAL. Pero el entusiasmo del público fue ensombrecido el 10 de junio por un trágico accidente, al chocar dos máquinas en vuelo, conducidas una por el Capitán GIOVANARDI, acompañado del mecánico SARTORELLI, y la otra por el aviador naval argentino Alférez de Fragata Mario SARMIENTO, todos los cuales sucumbieron instantáneamente.

165. Aparte de las demostraciones diarias, en las que se distinguió el piloto BO por sus acrobacias magistrales, otros miembros de la misión realizaron verdaderas proezas. Mencionamos el crucero de LOCATELLI a CHILE, con aterrizaje previo en MENDOZA.

166. Poco después, el Teniente de Navío DE RISEIS unía BUENOS AIRES con ASUNCION DEL PARAGUAY, en hidroavión Macchi, y regresaba al punto de partida, la Base Aeronaval de SAN FERNANDO.

167. La misión permaneció en el país hasta los primeros días de setiembre, habiendo proporcionado muy fructífera enseñanza al personal argentino, al mismo tiempo que dejaba para nuestra aviación militar aviones SVA, gran cantidad de piezas de repuesto, armamento muy variado, tanto de abordó como antiaéreo, y para la Escuela Aeronaval, cuatro hidroaviones y un pequeño dirigible denominado "El Plata".

168. Todavía resonaba en el ámbito aeronáutico argentino el eco de la actuación de la embajada italiana, cuando llegó, en setiembre, la procedente de FRANCIA. Sumábase a ellos el Capitán Vicente ALMAMOS ALMONACID, argentino.

169. Traían consigo variado material de vuelo y el más representativo de su industria aérea: cuatro bimotores Farman 50, cuatro Farman de 90 CV para escuela elemental, cuatro Breguet de bombardeo y otros cuatro de transporte de pasajeros, cuatro Spas de caza y cuatro hidroaviones Tellier.

170. En el aeródromo de EL PALMAR se lucieron los franceses con una serie de demostraciones aéreas que culminaron en vuelos de gran significación y aliento para nuestro futuro aeronáutico.

171. Antes que saliera del país esta misión, llegó, al finalizar el año 1919, la inglesa, igualmente con una muestra de su adelanto aéreo. Venía integrada por personal representativo de su alta industria y hombres de gran experiencia en el vuelo mecánico. Las más famosas fábricas de aeronaves de GRAN BRETAÑA están aquí presentes: Handley Page, Vickers, Avro, Bristol. Un grupo de ases de la aviación inglesa tuvo a su cargo la presentación y las demostraciones prácticas.

172. La misión inglesa regresó a su patria a fines de 1920, después de haber donado a la escuela de EL PALMAR, un avión Bristol de guerra y un Avro de escuela, que fueron bautizados con el nombre "Handley Page", en homenaje al gran constructor.

173. A los ya palpables beneficios recibidos como consecuencia de las visitas precedentes, se añadieron los aportados por la denominada "Misión Junkers", alemana, que llegó en 1924. Por el Tratado de VERSALLES le era vedado a ALEMANIA desde 1918 construir aeronaves de guerra. Así pues, esta misión trajo solamente material de transporte aéreo, de la reconocida casa Junkers, a saber: siete aviones F-13, con capacidad para siete personas cada uno y un biplaza destinado a transporte de correspondencia.

174. La eficiencia del material alemán y de su empleo como elemento de transporte quedó ampliamente demostrada, y su resultado práctico, después de varios vuelos individuales al interior del país, fue el establecimiento de tres líneas aéreas: BUENOS AIRES-MONTEVIDEO; CORDOBA-VILLA DOLORES y CORDOBA-RIO CUARTO.

Creación de la Fuerza Aérea y del Ministerio de Aeronáutica

175. La aeronáutica militar nació del esfuerzo generoso de nuestro pueblo, el que con la guía de un puñado de civiles, secundados por militares, forjó en 1912 la célula prolífica que marcaría derroteros hacia su grandioso porvenir.

176. La Escuela de Aviación Militar se fundó con el amplio criterio de que fuese también naval, y así lo establece su primer reglamento. Por esta causa, ingresaron en ella oficiales de Marina. Pero bien pronto la aviación naval creó escuela aparte.

177. El reclutamiento de alumnos para el cuerpo del aire se inició y continuó por algunos años sobre la base de oficiales y suboficiales de Ejército, los cuales, una vez instruidos en el pilotaje de aviones y materias de aplicación militar, eran reintegrados a las unidades de su procedencia en el ejército.

178. Previóse el 10 de noviembre de 1919 el servicio aeronáutico del Ejército, dependiente de la Dirección General de Ingenieros. Otorgábasele así a la nascente Fuerza Aérea una estructura algo más amplia y de mayor categoría, aunque siempre con sujeción a instancias sucesivas entre el Ministerio de Guerra y la Dirección del nuevo servicio.

179. La creación del servicio aeronáutico significó un paso adelante. El nuevo organismo tenía bajo su dependencia la Escuela y constaba de: un departamento militar que entendía en todo lo relativo a organización, reglamentos, instrucción, reclutamiento y movilización; uno técnico para estudio de materiales aéreos; uno de construcciones; otro de aviación civil y, finalmente, un parque central de almacenamiento y provisión de materias.

180. Entre 1919 y 1922 recibieron su despacho de aviador, y también algunos de observador militar, un selecto grupo de oficiales y suboficiales que han sido, a través de años de proficua labor, elementos de gran valía.

181. La mayor parte de ellos debió afrontar desde su egreso de las aulas la gran tarea de renovación, tanto en el campo técnico como en el de los servicios, de la primera unidad de guerra, el Grupo N° 1 de Aviación, creado en 1922, para lo cual se estimó conveniente disolver la Escuela. Lógicamente, las funciones del plantel disuelto fueron transferidas a la nascente unidad, la que además debía desarrollar el programa de instrucción correspondiente a la aplicación militar.

182. El servicio médico de aviación, imprescindible para el cuidado y atención sanitaria del personal navegante, tuvo la buena suerte de ser iniciado y mantenido en constante progreso por un hombre que, a su calidad científico-profesional, unía las grandes virtudes de bondad y comprensión humanas, el Doctor Agesalao MILANO. Puesto al servicio de la Escuela de Aviación Militar desde 1914, se hizo cargo del gabinete psicofisiológico creado en 1922, asegurando la actividad aérea regular del personal navegante por medio del examen oportuno de su estado psicofísico. El gabinete atendía igualmente a los aviadores civiles, cuyo número iba creciendo día a día.

183. Nuestro servicio de sanidad aérea recibió gran impulso al crearse el Instituto de Medicina Aeronáutica en 1945, elevado luego a la categoría de nacional.

184. La unidad-escuela, con asiento en EL PALOMAR, para cumplir su doble función, tuvo una labor llena de dificultades de los años 1923 a 1925, no obstante lo cual se graduaron aviadores, pilotos y observadores.

185. No obstante el gran esfuerzo que se realizaba para satisfacer las exigencias del variado servicio, se advirtió prontamente que la dualidad de funciones del grupo no podía seguir adelante. Era impostergable el restablecimiento de la escuela y unidades por separado, y así se hizo en 1925.

186. Las necesidades técnicas de nuestras alas se hacían cada vez mayores. La tentativa hecha en 1916 de crear un órgano director se concretó en 1924/26. Para ello se adquirió en EUROPA en esos años la maquinaria e instrumental "más indispensable para el funcionamiento del Centro Aerotécnico Militar". Con este paso tan importante se brindaba positivo respaldo técnico al funcionamiento de los talleres, con proyección hacia el futuro de nuestra industria aeronáutica. Esto se hizo aún más efectivo al inaugurarse el 10 de octubre de 1927 la primera Fábrica Nacional de Aviones y Motores del país.

187. En 1926 recibió la aviación militar una treintena de aparatos Breguet XIX, fabricados en FRANCIA. Enteramente metálicos y sólo revestidos de tela, estaban considerados en esos momentos como óptimos para misiones de reconocimiento y bombardeo liviano. No obstante, aquí fueron sometidos a una serie de pruebas de rendimiento, lo que puso de relieve a la vez la maestría de nuestros aviadores y su facilidad de adaptación a las máquinas modernas.

188. Volando como pasajero en uno de dichos aviones Breguet, que como sabemos eran de cabina abierta, afrontó el entonces Ministro de Guerra, General Agustín P JUSTO, un inesperado descenso en paracaídas. El episodio ocurrió así: El Breguet volaba sobre una de las regiones desérticas de la Provincia de LA RIOJA, en donde se producen turbulencias de extrema intensidad. La máquina, conducida por el Capitán MARTINEZ de ALEGRIA, fue brusca y violentamente succionada por una corriente descendente. El pasajero se vio de pronto arrancado de su asiento y, gracias a que felizmente se abrió el paracaídas, pudo llegar a tierra sin novedad. El Ministro acababa de salvar su vida. El piloto no tuvo otro remedio que seguir vuelo hasta la base más próxima, desde la cual informó a su jefe sobre esta peregrina aventura, en los siguientes términos: "Perdí, Ministro ALEGRIA". Este texto es tradicional entre los aviadores y si bien pudiera no ser del todo exacto, tiene, en cambio, "sense of humor".

189. Las relaciones de la dirección del servicio aeronáutico con las reparticiones del Ejército se desenvolvían en un plano incompatible con el desarrollo alcanzado por la aviación militar, a la que a su vez se subordinaba la civil. Fue necesario entonces dar a dicha dirección mayor categoría, facilitando como consecuencia, los trámites internos y externos. Así se creó, el 4 de mayo de 1927, la Dirección General de Aeronáutica, con lo cual pasaba a ser el "órgano asesor del Ministro de Guerra" en todo lo relativo a la aeronáutica. Asignáronse además a la nueva entidad como funciones específicas: la preparación de reglamentos, el reclutamiento y estímulo del personal, su instrucción y preparación para la guerra, la adquisición y administración del material volante y terrestre, etc.

190. Siempre con el criterio de que la aviación constituía la quinta arma del Ejército, se organizó el 1º de enero de 1928 el Grupo Nº 4 de Observación, fijándosele como asiento un aeródromo improvisado en EL PLUMERILLO, lugar próximo a la ciudad de MENDOZA.

191. El aumento de servicios auxiliares y unidades y su dispersión territorial trajeron consigo una acertada medida orgánica: la de crear las Bases Aéreas Militares que servirían de asiento a los núcleos existentes y futuros. En el año 1929 se fundaron las de EL PALOMAR y PARANA.

192. En 1935 se subió a duras penas un peldaño, al conseguirse la estabilidad definitiva de dicho personal por medio de una ley del Congreso sobre "el escalafón de oficiales del arma de Aviación del Ejército".

193. Al año siguiente, se formó en el Colegio Militar de la Nación una compañía aeronáutica sobre -a base de cadetes de los cursos tercero y cuarto, y comandada por oficiales aviadores.

194. Simultáneamente con los prolegómenos de la creación de esta compañía, se propuso a la superioridad el traslado de la Escuela de EL PALOMAR a CORDOBA, por razones de mejor aprovechamiento del tiempo hábil para vuelo, mayores facilidades para el necesario desarrollo, etc. A principios de 1937 fueron ocupados los espaciosos y modernos edificios, así como la superficie de franjas y pistas para vuelos, de la nueva escuela, que ofrecía grandes posibilidades de ampliación, Inicióse el primer curso con los cadetes de cuarto año del Colegio Militar que ya habían recibido instrucción aérea preparatoria. Nos acercábamos cada vez más al reclutamiento directo, el que se hizo efectivo desde 1945.

195. En julio de 1936 se modificó la estructura de la aviación militar hasta entonces centralizada en la Dirección General de Aeronáutica, al crearse una gran repartición encargada de todo lo relativo a material y una División Aérea que congregaba las unidades de guerra. A fines de ese año quedó constituido el Comando de las Fuerzas Aéreas del Ejército, bajo cuya alta autoridad se puso toda la Aeronáutica Militar.

196. En 1941 se echó la importante base orgánica de dividir el país en regiones aéreas, con lo cual se aseguraban varios factores concurrentes a la defensa nacional desde el punto de vista aeronáutico.

197. El año 1944 fue decisivo para las alas argentinas. Primeramente se creó, en el mes de febrero, el Comando en Jefe de Aeronáutica, merced a lo cual sus problemas militares y civiles quedaron dependiendo de una sola autoridad. Pudo atenderse y acelerarse desde este momento la ejecución de planes orgánicos y de aplicación en los más variados sectores aéreos, escuelas, unidades, industria, infraestructura, servicios técnicos, aerovías, aviación deportiva, etc. Una de las más visibles consecuencias fue el establecimiento de la Guarnición Aérea de CORDOBA, junto con la escuela de clases y especialidades de aeronáutica y la de paracaidistas.

198. Los sucesivos establecimientos de otras Bases Aéreas, tales como las de MORON, RECONQUISTA y TANDIL, vinieron a facilitar una conveniente distribución de las nuevas unidades, comandos y servicios.

199. A partir de 1945 se fue dotando a las unidades, escuelas y servicios con aviones adquiridos en el extranjero: cuatrimotores DC-4; bimotores Livianos De Havillan Dove; bimotores Beechcraft para ambulancias aéreas, entrenamiento y fotografía; bimotores Bristol 170 para transporte de carga y Douglas DC-3 y C-47.

200. Las unidades de caza de la VII Brigada, con asiento en MORON, fueron provistas de aviones de propulsión a reacción Gloster Meteor, y las de otras Brigadas e Institutos, con aviones Morane-Saulnier 760 Paris.

201. Se había venido aplazando lo ya inaplazable; pero, por fin, se satisfizo el viejo anhelo de los aviadores, ya que con fecha 4 de enero de 1945, se creó la Secretaría de Aeronáutica, dependiente del Presidente de la República, con lo cual casi culminó este vital aspecto de la defensa nacional.

202. Asistimos así a una radical transformación de la aeronáutica argentina. Su Fuerza Aérea adquiere con ello personalidad propia, sin subordinación alguna a las otras ramas de la defensa, y con la consiguiente responsabilidad en cuanto al cumplimiento de sus destinos.

La Aviación Naval

203. Hemos visto ya como los componentes de la misión italiana habían instalado una base de hidroaviones en SAN FERNANDO. Agregaremos ahora que, al retornar aquellos a su país, donaron al gobierno argentino dos Macchi 9 y dos Macchi 7. Con ellos y un hidroavión Curtiss Seagull, adquiridos por el Ministerio de Marina, se creó el Destacamento SAN FERNANDO.

204. Al finalizar el año 1919, la aviación naval cumplió una serie de prácticas en cooperación con buques de la escuadra, entre las cuales sobresalieron las de fotografía del tiro final, y la realización del "spottin" de estos ejercicios, empleando la telegrafía sin hilos. Las pruebas estuvieron a cargo del Teniente de Fragata Marcos Antonio ZAR, quien todavía las coronó con un magnífico cruceo de PUERTO BELGRANO a BUENOS AIRES, adjudicándose el título de la mayor marca de vuelo sudamericano sobre agua.

205. Como consecuencia del afán realizador de los aviadores navales, el 17 de octubre del mismo año se creó la División de la Aviación Naval, con el expreso encargo de organizar su primera escuela y una base aérea para satisfacer las necesidades de la Marina.

206. El año 1920 fue prolífico en hechos de importancia, lo cual demuestra que la División de Aviación Naval empezaba a dar sus frutos. El presupuesto del Ministerio de Marina se vio favorecido en 1.500.000 pesos, suma repetida en 1921, para la construcción de una gran base aérea en PUERTO BELGRANO y para compra de variado material aeronáutico. Al año siguiente, el 29 de octubre, se creó la Escuela de Aviación Naval.

207. La instalación y funciones dentro de la Base Aérea y de la Escuela representaron un grande y meritorio esfuerzo de nuestros aviadores navales.

208. Escuela y base habían sido dotadas con una treintena de aviones, entre ellos Aero-Vickers y Curtiss para la enseñanza elemental, y material variado.

209. Por orden del Ministro de Marina, quedó establecido que la Escuela de Aviación Naval funcionara hasta nueva orden en el Arsenal del Puerto Militar.

210. En 1924, previendo la ampliación de actividades, se fundó una nueva Base Aérea, la de PUNTA DEL INDIÓ, que dos años después contaba ya con sus principales instalaciones técnicas y anexos para servicios generales, listas para prestar amplia cooperación a la Marina. Quedó organizada de modo que funcionaron en ella dos escuelas, una de aviación y otra de aerostación. Casi simultáneamente, en MAR DEL PLATA se instalaba un destacamento aereo.

211. En los años 1933 y 1934 se dió un paso orgánico de gran importancia, al ser creadas las escuadras aéreas de PUERTO BELGRANO y del RIO DE LA PLATA, de escuela y de aviación de la Armada. Ello vino a ensanchar el horizonte, ofreciendo la necesaria libertad de acción para el trabajo múltiple de las unidades y facilitando a jefes y oficiales el logro de una mayor capacidad en la conducción y en los trabajos auxiliares.

La aviación civil

212. Como hemos visto, nuestras actividades aéreas tuvieron su origen en la aviación privada, cuyos cultores promovieron la creación de la aeronáutica militar. La aviación oficial logró su vida efectiva en 1919, al ser instituido el Servicio Aeronáutico del Ejército, que incluía una rama con la específica misión de su fomento y desarrollo. Estimulábase de este modo la acción de los particulares. Había que alcanzar tres objetivos: establecimiento de aeródromos (con

los servicios más indispensables); obtención de aviones de escuela elemental (y preparación de instructores y mecánicos) y creación de asociaciones aéreas que agruparan a los aspirantes. El primero fue alcanzándose, ya mediante la compra de terrenos, ya por donaciones privadas; el segundo, con la adscripción a cada aeroclub de un piloto militar, un mecánico y ayudantes, y con el otorgamiento de una subvención por cada piloto recibido; el tercero, con la fundación de asociaciones en las ciudades importantes del interior del país.

213. Paralelamente a la acción oficial, y en cierto modo bajo su amparo, se iban formando compañías argentinas y extranjeras que de manera práctica y efectiva cooperaban al desarrollo de la aviación civil. En CASTELAR, cerca de la estación homónima del actual Ferrocarril SARMIENTO, se había instalado la "Sociedad Aeronáutica Italo-Argentina", la que contaba con una excelente escuela. En SAN ISIDRO funcionaba la compañía "The River Plate Aviation", con los mismos propósitos que la anterior. En SAN FERNANDO una escuela de pilotaje como representante de la casa Curtiss. La "Sociedad Anglo Argentina de Aviación" contaba con escuela en LONCHAMPS. Meritoria fue también la acción de la compañía "Gio Ansaldo".

214. En 1921 fueron comprados en EUROPA por el Ministerio de Guerra 30 aviones Caudron G 3, los que se distribuyeron entre los aeroclubes y particulares. Aparte del viejo y benemérito Aeroclub Argentino, existía ahora el Centro Pro Aviación Civil, que disponía de aeródromo y escuela de pilotaje en VILLA LUGANO; MENDOZA tenía su aeroclub desde 1915.

215. Entre los aeroclubes más activos en el interior del país, se contaban el de ROSARIO de SANTA FE; el de CORDOBA que, fundado en 1919, poseía una escuela, un Farman 50 para siete pasajeros, un Airco y dos Cuadron G 3; el de TUCUMAN, los de LINCOLN, PERGAMINO y TRES ARROYOS, que agrupaban a jóvenes afanosos de aprender a volar y al mismo tiempo cumplían el servicio de llevar pasajeros a otras ciudades o lugares de la REPUBLICA, o hacían propaganda aérea de casas comerciales.

216. A la intensa práctica de vuelos en avión en BUENOS AIRES y en las provincias uníase la novedad del primer dirigible traído a la ARGENTINA: "El Plata". Con esta aeronave se desplegó singular actividad. Para mayor comodidad del público, habían sido improvisados un aeródromo y hangar en RIVADAVIA, lugar próximo a la CAPITAL FEDERAL, como base para las ascensiones diarias. El Barón Antonio de MARCHI era el animador principal de estos vuelos, en los que no sólo se llevaban pasajeros, sino también alumnos.

217. A la par de los oficiales del ejército y de la marina, trabajaban con patriótico empeño por el progreso de la aeronáutica del BRASIL pilotos civiles de bien conquistado renombre, entre ellos Eduardo CHAVES, el primero en unir a RIO DE JANEIRO con nuestra CAPITAL. Inmensas fueron las manifestaciones de júbilo por este bello triunfo de la aviación brasileña, tanto de parte de nuestro pueblo como de las autoridades.

218. En nuestro escenario, en el que ya muchas intrépidas mujeres compartían los azares de la lucha, se presentó una gentil mensajera de la aviación francesa, Adriana BOLLAND, con la intención de transponer los ANDES de MENDOZA a SANTIAGO. La audacia de su vuelo, cumplido brillantemente, la apreciará debidamente quien considere la esencia potencia de la máquina, un Cuadron G 3 de 80 C V. Los países de AMERICA y especialmente la ARGENTINA y CHILE prodigaron a la señorita BOLLAND grandes homenajes con admiración y entusiasmo.

219. Días después, cuando aún perduraba la emoción de tal proeza, Patricio F HASSTE, con un pasajero a bordo de un Airco 6, realizó el primer vuelo nocturno entre ROSARIO de SANTA FE y BUENOS AIRES. El esforzado piloto no solamente trajo a dicho pasajero, sino también fotografías e informaciones para el diario "La Nación".
220. En 1921, el infatigable Eduardo OLIVERO se elevó a 8.000 m en un Balla A-1 motor S P A de 220 CV, con lo cual establece la mayor marca sudamericana de altura sin pasajero.
221. Los instructores y pilotos de los aeroclubes, así como los mecánicos, cumplían con abnegación una labor verdaderamente encomiable.
222. El departamento de aviación civil, como parte del engranaje de la militar hacía sentir su influjo y dirección en todo el país, fomentando la actividad de las instituciones aéreas, la obtención de terrenos para aeródromos, etc.
223. En el 1926 dos largos crucesos consiguieron al país y en particular al medio aeronáutico: Ramón FRANCO, el famoso aviador español, marcó la ruta aérea desde la madre patria hasta BUENOS AIRES, y cosa análoga hicieron DUGGAN y OLIVERO desde NUEVA YORK.
224. Nuestro desarrollo aeroindustrial contribuía a mantener una intensa actividad en el aire en todo el territorio. Además, los optimistas avizores del porvenir no escatimaban esfuerzos, casi siempre con sacrificios pecuniarios, en importar máquinas que entrañasen nuevas soluciones para el vuelo mecánico. La Comisión Asesora de Aeronáutica de la Cámara Argentina de Comercio, entidad creada para instruir y guiar en este aspecto de la aviación, trajo al país a fines de 1932 el primer autogiro, tipo KELLET K 2.
225. Los aeroclubes agrupan a hombres imbuidos del más sano y noble espíritu aeronáutico, demostrado éste desde su brega inicial y a lo largo de años interminables de trabajo, con abnegación y sacrificios de todo orden, incluso económicos.
226. En 1935 BUENOS AIRES fue la meta elegida por una de las aviadores más célebres de mundo, la intrépida y bella joven neocelandesa Jean BATTEN, en un vuelo iniciado en el aeropuerto inglés de LYMPE el 11 de noviembre, a bordo de un diminuto avión Percival Gull Gipsy 6 y concluido al cabo de seis días, con escalas en CASABLANCA, DAKAR, NATAL y RIO DE JANEIRO.
227. Las revistas especializadas, como órganos informativos y técnicos, han sido, desde sus comienzos, de gran importancia para el conocimiento, discusión y orientación de los asuntos aeronáuticos: El Boletín del Aeroclub Argentino, documento básico de nuestra historia aeronáutica inicial, se publicó de 1911 a 1916, dirigido por Francisco BROCOSQUE y Manuel ARES DE PARGA. Aviación, del Centro de Aviación Civil y Aero merecen especial referencia por la seriedad de sus juicios y por los detalles de información.
228. Además de los órganos mencionados, existen los de carácter oficial, como lo es la Revista Nacional de Aeronáutica, de fama mundial, creada en 1948.
229. La práctica del vuelo sin motor, tan beneficiosa para la juventud aficionada a la aeronáutica, por cuanto le sirve de primera etapa en la carrera de piloto, o como deporte del más alto valor, tuvo principio orgánico al fundarse el primer club argentino de planeadores, llamado "Albatros", el 30 de agosto de 1930.

230. El Club "Albatros" inició sus actividades en el aeródromo de MORON. No obstante ser éste de superficie llana, pudo Ernesto VIGUERA en 1934 elevarse en él a 600 m, y favorecido por una corriente ascendente, recorrer 17 km en 45 minutos. Principalmente por la tenacidad de su labor, goza este club de un prestigio envidiable. Uno de sus miembros, Alberto SAN MARTIN, realizó en 1944 el primer vuelo internacional de esa índole en la AMERICA DEL SUR.

231. Con respecto al paracaidismo, diremos que los heroicos y espectaculares saltos realizados por la señora Enriqueta FRUCHAR de JARFELT y Carlos GRECO, alrededor de 1915, y años después por José IZQUIERDO, Tomás PICASSO y otros audaces jóvenes de ambos sexos, formaron el ambiente propicio para iniciar la etapa de encauzamiento orgánico de esta actividad con fines prácticos.

232. Merece mención especial la actividad de la escuela de paracaidistas, creada el 9 de febrero de 1945, en cuya labor tesonera y plena de riesgos han sobresalido figuras con relieve mundial.

233. Alfredo Horacio DE LA CRUZ, el 16 de marzo de 1958, cumplió la hazaña de establecer el récord mundial de lanzamiento a baja altura sobre el RIO DE LA PLATA. Un año antes, el 4 de marzo, el paracaidista Hugo Horacio PEREZ, había conquistado otra marca mundial, realizando 166 saltos con paracaídas de apertura automática.

234. En 1924, nuestro pueblo auspició con unánime entusiasmo el proyecto de vuelo alrededor del mundo presentado al Aeroclub Argentino por uno de sus preclaros aviadores, el Mayor Pedro ZANNI, quien partió para EUROPA acompañado del ingeniero mecánico BELTRAME, hombre de condiciones técnicas ideales como auxiliar del piloto en la ejecución de tal designio.

235. Allí adquirieron un avión, dos hidroaviones y repuestos, los que fueron distribuidos en determinados puntos del itinerario, que comprendía desde AMSTERDAM: PARIS, ROMA, CONSTANTINOPLA, BAGDAD, KARACHI, BANGLOK, OSAKA, las Islas KURILES, ALEUTIANAS, ALASKA, TERRANOVA, IRLANDA y de aquí al punto inicial del vuelo.

236. El tipo de máquina elegido para afrontar tan dura y larga prueba fue el FOKKER, motor Napier de 450 C V.

237. ZANNI inició el vuelo en el aeropuerto de SHIPHOL, próximo a la ciudad de AMSTERDAM, el 26 de julio. Casi en sendos días fue cumpliendo con precisión los tramos previstos hasta la INDIA, en donde encontró los primeros obstáculos serios: desfavorables condiciones atmosféricas y pésimo estado de los mal llamados "aeródromos".

238. Hasta HANOI, nuestro héroe había superado las dificultades con decisión maestría y acierto. Pero aquí la mala suerte lo obligó a hacer un alto.

239. Al iniciar el descolaje, las ruedas del avión se hundieron en el terreno fangoso, impidiendo a aquél adquirir la necesaria velocidad para desprenderse del suelo, y chocaron con un borde del terreno. El avión dió una vuelta en el aire.

240. Comprobada la destrucción total de la máquina, el piloto solicitó urgentemente el envío del hidroavión que tenía de reserva, el que le fue entregado en el puerto de HAIPHONG el 9 de setiembre. El día 22 ZANNI despegaba de dicho puerto con destino a HONG KONG; el 25, cuando se dirigía al ancladero del hidroavión, su lancha naufragó al ser embestida por otra de mayor tamaño. Una canoa de socorro rescató del agua a ZANNI y sus acompañantes. Cumplida el 1° de octubre la etapa hasta la ciudad nombreada últimamente, siguió días después a KAGOSHIMA. Acababa de salvar el MAR AMARILLO con todo éxito. Al día siguiente acustizó en KUSHIMOTO, y el 11 llegó triunfalmente a TOKIO.

241. La estación favorable para continuar el vuelo había ya pasado, y era forzoso aguardar hasta mayo del año siguiente.

242. En la travesía del PACIFICO se le había unido el Alférez de nuestra marina de guerra Evaristo VELO, especializado como aeronavegador. El día 14 de mayo, pusiéron el motor en marcha, con mar algo picado. Después de recorrer 300 metros, el golpe de una ola dobló hacia atrás un tirante de los flotadores, y el piloto no pudo evitar que otra ola batiera fuertemente el hidroavión, ya desequilibrado, y lo hundiera, dejando apenas tiempo a los tripulantes para asirse de las partes que aún emergían del agua, hasta que las autoridades del puerto enviaron auxilio.

243. Ante este lamentable contratempo, ZANNI resolvió desistir de la empresa. Aún así, había realizado un esfuerzo que enalteció grandemente el prestigio de la aviación criolla.

244. Siempre se ha considerado, no sin fundamento, que nuestros pilotos poseen con el instinto de vuelo, una singular capacidad de adaptación y una fidelísima interpretación de la técnica aeronáutica. Guillermo HILLCOAT, el héroe casi adolescente de 1924, es una confirmación de esta verdad. El evocó la epopeya libertadora sanmartiniana al sobrevolar desde MEDOZA hasta LIMA por el PACIFICO la ruta del Gran Capitán.

Industria aeronáutica

245. La era industrial de la aeronáutica en los países más adelantados adquirió sentido orgánico en 1915, año en que las imperiosas necesidades de la primera guerra mundial impusieron la producción en gran escala, con las consiguientes provisiones de infraestructura, maquinaria, herramientas, selección y acopio de materia prima, especialización del personal técnico, obrero y administrativo, etc.

246. En los comienzos, el principal elemento para construcción de aviones era la madera; pero rápidamente, en procura de mayor seguridad y capacidad de transporte, se llegó a la fabricación del tipo mixto, es decir, de madera y metal.

247. En la ARGENTINA algunos civiles iniciaron, alrededor de 1912, justamente el año en que se creó la Aviación Militar, el montaje de talleres aeronáuticos, de donde salieron atrevidas construcciones de aeroplanos y ciertas piezas de motores.

248. Pablo CASTAIBERT fue el primero que abrió, en los años 1910-1911, en VILLALUGANO, un taller donde se hacían las tan frecuentes y necesarias reparaciones en los primitivos aviones de entonces. Pero este noble luchador no se detuvo ahí, pues muy pronto ideó y construyó, con los escasos medios existentes, tres tipos de avión, utilizando siempre materia prima producida y elaborada en el país, si se exceptúa el motor que procedía de EUROPA. Tales máquinas tuvieron general aceptación, y una de sus consecuencias fue la compra de varias por la aviación militar del URUGUAY.

249. Adolfo MARICHAL, también montó casi simultáneamente talleres de importancia para construir repuestos de aviones, y hasta llegó a fabricar biplanos de su co-

cepción, accionados por motores Anzani de 25 C V, o Gnome de 50 C V, que inspiraron general confianza. Uno de estos últimos lo adquirió el "Centro Nacional de Aviación" del URUGUAY. Además, MARICHAL construyó varios tipos de Blériot para demostraciones acrobáticas. Poco tiempo después daba a sus talleres suficiente capacidad para construir piezas de motor Gnome de 50 CV, el más empleado en los aviones de la época, Farman, Blériot, etc.

250. La aviación militar, nacida el 10 de agosto de 1912, lógicamente tuvo que afrontar sus propios problemas. En los primeros talleres creados sobre base orgánica, en EL PALOMAR, se forjaban ciertas piezas de repuesto para motor y se reconstruían aviones.

251. Ya en 1914 los talleres de EL PALOMAR se habían hecho acreedores a la confianza de nuestro pequeño mundo aeronáutico, pues en ellos se reparaban o reconstruían aviones y motores no sólo militares sino también civiles.

252. El notable grado de perfeccionamiento alcanzado en 1917 los capacitaba para renovar nuestro material volante, reproduciéndolo y aún mejorándolo en sus condiciones técnicas, aerodinámicas y de solidez. Fabricóse este año un avión Henry Farman de 50 C V, a pedido del gobierno del URUGUAY y con destino a su aeronáutica militar.

253. Los técnicos SFREDDO y PAOLINI, en un taller anexo a los de EL PALOMAR, iniciaron en 1915 su labor industrial para la aviación civil. Al año siguiente lo trasladaron al aeródromo de MORON, en donde, sin ayuda oficial alguna, adquirió tal pujanza que hizo posible la fabricación de aviones ideados por sus mismos dueños.

254. Con la firma del armisticio entre los beligerantes en 1918, nos fue dable adquirir rápidamente maquinaria y elementos accesorios, con lo cual se reforzaron los talleres existentes en el país y surgieron otros nuevos de importancia como el de la Aviación Naval, en PUERTO BELGRANO, en 1923.

255. Nuestro creciente desarrollo aéreo determinó la idea de darle una definitiva y sólida base industrial, idea llevada a la práctica bajo la dirección del ingeniero aeronáutico Mayor Francisco de ARTEAGA, quien unía a su extraordinaria versación sobre la especialidad aérea, una notable preparación matemática. ARTEAGA seleccionó cierto número de expertos y obreros de los talleres de EL PALOMAR, formando en CORDOBA, el primer núcleo de la Fábrica Nacional de Aviones y Motores e Instituto Aerotécnico. Inaugurada ésta el 10 de octubre de 1927, empezó inmediatamente a construir aviones de tipo europeo, cuya licencia de fabricación había sido adquirida, entre ellos, al Avro Gosport de la escuela elemental y al Dewoitine - D 21 enteramente metálico y con revestimiento de duraluminio.

256. En el año 1931 se le imprimió a la fábrica de CORDOBA un ritmo vigorosamente creador; los primeros grupos de hombres perfeccionados en las principales escuelas y fábricas del viejo mundo demostraron la gran capacidad del técnico argentino, al mismo tiempo que se revelaron como maestros, por lo que muy pronto se formó una falange numerosa de especialistas y operarios. De su

cerebro y de sus manos salieron, de 1931 a 1937, los aviones nacionales que han surcado el cielo patrio y el extranjero, así como escuadrillas enteras de la Aviación Militar y máquinas de enseñanza para las entidades civiles. Estas construcciones eran al tipo "mixto": para el fuselaje y bancada-motor se empleaban tubos de acero cromomolibdenos, y para las alas y hélices, maderas argentinas.

257. En la fabricación de motores, de potencias variable entre 80 y 1000 C V, se pudieron salvar todos los obstáculos, principalmente los de la marca Wright de 700 C V, cuya licencia fue adquirida en ESTADOS UNIDOS, y que llegaron a fabricarse en serie con el más halagüeño de los éxitos.

258. En 1938 se vuelve a la idea de construir aviones con licencia extranjera. De los talleres de CORDOBA salen sucesivamente el Focke Wulf 44 y el Curtiss Hawk. Prosiguiendo esta política, en 1957 se adquiere en FRANCIA la licencia de fabricación del Morene-Saulnier 760 PARIS, birreactor.

259. Luego se produjo en CORDOBA el "Bovero", máquina de moderna concepción para turismo, el bimotor de combate "Calquín", el "Pulqui", con propulsión de reactor, el "Rancú", bimotor cazabombardero nocturno.

260. En 1957 se creó la Dirección Nacional de Fabricaciones e Investigaciones Aeronáuticas, lo que significaba no sólo un cambio de nombre, sino también una total reorganización en la materia.

261. Nuestra Aviación Naval fundó su técnica sobre los mismos principios, y coronó su empuje organizador con el esfuerzo e inteligencia de un cuadro de ingenieros y expertos egresados de escuelas extranjeras y de la Universidad Nacional de CORDOBA.

262. La Fábrica Nacional de Aviones y Motores de CORDOBA había alcanzado ya la madurez necesaria para transformarse en centro experimental aerodinámico y de construcciones. Ello movió al gobierno de la Nación a crear el "Instituto Aerotécnico", cuyo objeto era guiar y promover nuestra industria nacional aeronáutica, concretar iniciativas e ideas y favorecer el desarrollo de la industria privada de aviación y de otras subsidiarias o conexas.

263. En 1958 la Fabrica Militar de Aviones y Motores de CORDOBA retomó la política de producir nuevos modelos: entre ellos, el IA-35, bimotor metálico de utilización múltiple, adecuado al adiestramiento avanzado y transporte de pasajeros, equipado con dos motores de diseño nacional, velocidad crucero 350 km/h, techo 6.000 m; el IA-45 metálico para 4 ó 5 pasajeros, equipado con dos motores y el IA-46, apto para fumigación agrícola. Además, se construyó el Beachcraft Mentor para escuela y adiestramiento.

264. Así, pues, DINFIA, o sea, la Dirección Nacional de Fabricaciones e Investigaciones Aeronáuticas ha emprendido una obra de gran aliento y de proyecciones prácticas evidentes.

265. Nuevos ingenieros jefes vigorizan año tras año la columna vertebral de nuestra aerotecnia, como corresponde al prestigio conquistado y a las crecientes necesidades y evolución de nuestra aeronáutica civil y militar.

Vuelos notables cumplidos con los primeros aviones de fabricación nacional

266. Las sucesivas exposiciones de aeronáutica -la primera tuvo lugar en 1932- nos han mostrado el grado de adelanto conseguido con los aviones nacionales que han poseído triunfalmente los colores de la patria por nuestro cielo y por el extranjero.

267. Dos aviadores militares, los entonces Tenientes Primeros CAIRO y OSSORIO ARANA, unieron, en un A6 ME1, las entonces provincias en vuelo "récord", iniciado en CORDOBA en 1932, para aterrizar triunfalmente y sin la menor falla en el punto de partida. Al año siguiente de esta magnífica demostración, se hizo la primera en país extranjero con avión nacional, cuando el lar Teniente GARRAMENDY, cubrió en forma impecable el itinerario BUENOS AIRES-RIO DE JANEIRO en una máquina de la misma serie, denominada "Tenga Confianza", y cuyo éxito hizo honor al nostre.

268. En esta misma época el gobierno de la provincia de SAN JUAN, adquirió una máquina del tipo A6 ME1, y con ella BALLERI llevó a cabo una gira interprovincial de propaganda de las industrias de dicho estado, llegando también hasta la capital del PARAGUAY.

269. En el año 1933 el gobierno argentino vigorizó nuestros vínculos de amistad con el BRASIL y el URUGUAY por medio de tratados, regulando recíprocamente el comercio, la navegación marítima y aérea, etc. Algunos de ellos fueron suscritos en RIO DE JANEIRO y en MONTEVIDEO por el presidente JUSTO, quien se trasladó a dichas capitales en el mes de octubre al frente de una embajada; el Brigadier General ZULIAGA, integrante de la misma, organizó, una escuadrilla aérea bautizada con el simbólico nombre de "Sol de Mayo". Nueve de sus diez máquinas eran de concepción y construcción nacional, y solo una, extranjera, para el transporte de accesorios.

270. Divididos en tres secciones y un comando, iniciaron el vuelo en CORDOBA y a este punto se regresó después de cubrir más de 6.000 km con toda regularidad, no obstante las adversas condiciones atmosféricas, habiéndose hecho también demostraciones de conjunto en RIO DE JANEIRO y en MONTEVIDEO. Entre las escalas figuró, tanto a la ida como a la vuelta, la base aérea de EL PALOMAR. Las etapas fueron cubiertas, en ambos sentidos, de acuerdo con el plan trazado.

271. En 1934 el veterano piloto civil MOSTOLA efectuó en forma registral, con un A6 C-3 de turismo, el vuelo de Norte a Sur de la República, de JUJUY a RIO GALLEGOS.

272. En el mes de junio de este año CAMERONES, y el Teniente GRASSI redondearon con gran lucimiento un vuelo experimental en la Ruta BUENOS AIRES - COMODORO RIVADAVIA-MAGALLANES y regresó, empleando una máquina del primer tipo nacional de transporte A6 T 1.

273. La popular aviadora Carola Elena LORENZINI era entusiasta propagandista del material nacional. El día 31 de marzo de 1935 se adjudicó el "record" femenino de altura subsónica, accerzándose a 5.381 m en un avión A6 C 3 de turismo.

274. La Escuela Militar de Aviación había sido provista ese mismo año de aviones argentinos del tipo Ae ME1, para el período de transformación. Los alumnos de entonces llevaron a cabo, como prueba de eficiencia, a fin de curso, un importante crucero al sudoeste, ida y vuelta. Las doce máquinas de la escuadrilla, tripuladas solamente por alumnos, despegaron con el itinerario EL PALOMAR-MENDOZA - SAN RAFAEL - NEUQUEN - NAHUEL HUAPI - NEUQUEN - BAHIA BLANCA - PUNTA DEL INDIO - EL PALOMAR, para regresar triunfantes, después de cumplir, en varios días, tareas de navegación, desplazamiento de unidades y observación.

Penetración aérea Argentina en la ANTARTIDA

275. Hacemos una evocación de los beneméritos compatriotas empeñados en afirmar nuestra soberanía en los territorios antárticos, La Marina de Guerra, el Ejército, la Aeronáutica y un selecto equipo de hombre de ciencia constituyen la base de esta empresa gigante y sin paralelo dentro de su índole.

276. Comenzó el ejercicio efectivo de la soberanía argentina en nuestro patrimonio antártico, al izarse el pabellón en la Isla LAURIE el 22 de febrero de 1904. Desde entonces, sin pausa ni reposo, un grupo de hombres imbuidos de pensamiento y acción superiores han confirmado hasta nuestros días la posesión de ese territorio.

277. La colaboración de la aeronáutica se inicia en 1942, El Alférez de Navío Eduardo LANUSSE fue el primer aviador naval que voló en la zona antártica. Luego siguieron expediciones entre 1943 y 1947, año éste en que se cumplió la mayor hazaña del almirante Gregorio PORTILLO y su tripulación. Después de cruzar el círculo polar antártico y arrojar sacos de correspondencia en el puerto naval de MELCHIOR, regresó a su base de partida, el aeródromo PIEDRABUENA, en SANTA CRUZ.

278. Las alas victoriosas siguieron penetrando cada vez más profundamente en las rutas vírgenes del casquete polar del Sur. En 1951 se cumplió la operación "Enlace", denominada así porque con ella se demostró la factibilidad de llegar en vuelo hasta el destacamento más austral, en aquel entonces, del sector argentino. En esa fecha, en un cuatrisotor Avro Lincoln LV - ZEI del Grupo de tareas Antárticas de la Fuerza Aérea, constituido éste apenas doce días antes, el Vicecomodoro MARAMBIO con su intrépida tripulación, sobrevoló el destacamento "General SAN MARTIN", emplazado en la BAHIA MARGARITA.

279. Bautizado con el nombre de "Cruz del Sur", el LV-ZEI cumplió sin novedad su cometido, dentro del plan de tareas, cuya base se estableció en RIO GALLEGOS desde donde se llevaron a cabo posteriormente muchas otras exploraciones al Sur de TIERRA DEL FUEGO, alcanzado en la mayoría de ellas la Isla DECEPCION.

176. La familia Miller de América había sido provista con cinco años de algunas especies del tipo de Miller, para el estudio de la evolución. Los años de algunas especies de Miller, como por ejemplo de Miller, a fin de dar un ejemplo de la evolución de la familia Miller. Los años de la familia Miller, como por ejemplo de Miller, a fin de dar un ejemplo de la evolución de la familia Miller. Los años de la familia Miller, como por ejemplo de Miller, a fin de dar un ejemplo de la evolución de la familia Miller.

Evolución de la familia Miller

177. Durante los últimos años de la evolución de la familia Miller, se han observado algunas especies de Miller, como por ejemplo de Miller, a fin de dar un ejemplo de la evolución de la familia Miller. Los años de la familia Miller, como por ejemplo de Miller, a fin de dar un ejemplo de la evolución de la familia Miller.

178. Durante el estudio de la evolución de la familia Miller, se han observado algunas especies de Miller, como por ejemplo de Miller, a fin de dar un ejemplo de la evolución de la familia Miller. Los años de la familia Miller, como por ejemplo de Miller, a fin de dar un ejemplo de la evolución de la familia Miller.

179. La evolución de la familia Miller, se ha observado en los últimos años de la evolución de la familia Miller, como por ejemplo de Miller, a fin de dar un ejemplo de la evolución de la familia Miller. Los años de la familia Miller, como por ejemplo de Miller, a fin de dar un ejemplo de la evolución de la familia Miller.

180. Las especies de la familia Miller, se han observado en los últimos años de la evolución de la familia Miller, como por ejemplo de Miller, a fin de dar un ejemplo de la evolución de la familia Miller. Los años de la familia Miller, como por ejemplo de Miller, a fin de dar un ejemplo de la evolución de la familia Miller.

181. Durante los últimos años de la evolución de la familia Miller, se han observado algunas especies de Miller, como por ejemplo de Miller, a fin de dar un ejemplo de la evolución de la familia Miller. Los años de la familia Miller, como por ejemplo de Miller, a fin de dar un ejemplo de la evolución de la familia Miller.

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE PERSONAL
ESCUELA DE COMANDO Y ESTADO MAYOR

LA AERONAUTIA COMERCIAL

Cruceos Transatlánticos e interamericanos: previos al establecimiento de rutas aéreas

280. La técnica y la ciencia aeronáutica, que durante la primera guerra mundial habían dedicado su máximo esfuerzo al perfeccionamiento de las aeronaves como instrumento bélico, orientaron desde 1919 gran parte de su actividad a las de carácter comercial.
281. Las relaciones aerociviles internacionales se vieron favorecidas de manera concluyente por extensos vuelos individuales o de conjunto, con lo que se iba acumulando experiencia para jalonar las aerovías del porvenir.
282. Consideramos preferentemente los vuelos iniciados o concluidos en nuestro país, así como también las travesías del ATLANTICO DEL NORTE.
283. Citamos ante todo nuestro primer cruceo aéreo oficial, iniciado por FELS en 1917 al conducir una saca de correspondencia desde BUENOS AIRES hasta MONTEVIDEO, así como también el de LOCATELLI, de CHILE a la ARGENTINA en 1919, de SANTIAGO a MENDOZA.
284. Un notable enlace aéreo con el PARAGUAY lo constituyó el cruceo de ida y vuelta BUENOS AIRES-ASUNCION en marzo de 1920, del entonces Teniente de Fragata ZAR. Las rutas aéreas con el BRASIL tuvieron antecedentes en los respectivos vuelos de los aviadores HEARNE y CHAVES en 1920-1921. El joven piloto HILLOAT siguiendo por aire, en 1924, al derrotero libertador de nuestro Gran Capitán, unió la capital porteña, vía MENDOZA y SANTIAGO DE CHILE con LIMA. En el mes de agosto del año siguiente, Juan José ETCHVERRY en un avión y Juan Carlos GOGGI y José ELVERDIN en otro inscribieron el itinerario BUENOS AIRES - JUJUY - LA PAZ.
285. La inmensidad del ATLANTICO DEL NORTE, fue la primera en recibir el desafío de los aviadores en el año 1919. Un oficial de la Fuerza Aérea de la Marina de ESTADOS UNIDOS, en un hidroavión cuatrimotor, unió a TERRANOVA con PORTUGAL, con escala en las AZORES. El 14 de junio los ingleses conduciendo un Vickers Vimy se lanzaron al espacio en TERRANOVA, y las dieciséis horas de vuelo continuas aterrizaron en IRLANDA. Tal hazaña constituyó entonces un poderoso aliciente para reafirmar la fe en el futuro de las aerovías.
286. Mientras tanto, otros aviadores se preparaban para la conquista del ATLANTICO DEL SUR. El 30 de marzo de 1922 emprendieron dos prominentes marinos portugueses, el capitán de fragata Arturo SACADURA CABRAL como piloto y el vicealmirante Gago COUTINHO como navegador, el vuelo transoceánico de LISBOA al BRASIL, en un Fairey. El día 18 de abril, se vieron obligados a emplear otro hidroplano para proseguir en su empeño. La nueva máquina sufrió a su vez desperfectos en los flotadores, lo que acarreeó su naufragio, y los aviadores lusitanos debieron recurrir a un tercer aparato para llegar a RIO DE JANEIRO, con escalas en PERNAMBUCO y BAHIA. Este vuelo dejó muy grande y rica enseñanza en lo que respecta a aeronavegación y servicios auxiliares en las bases y futuros aeropuertos.

287. Entre el 6 de abril y el 28 de setiembre de 1924 una escuadrilla de tres aviones Douglas, dio la vuelta al mundo. Habiendo partido de SEATTLE, continuó por ALASKA, SIBERIA, JAPON, INDIA, AUSTRIA, INGLATERRA y ESTADOS UNIDOS. Los resultados de tan extraordinario vuelo se tradujeron en una fiebre de superación entre los industriales de aeronáutica, y en una gran experiencia en la organización de bases aéreas que pocos años después serían transformadas en aeropuertos.

288. En todas estas travesías se emplearon aviones militares, con las adaptaciones oportunas para largos recorridos. Pero la industria aeronáutica trabajaba empeñosamente en producir máquinas concebidas para uso civil. En tal sentido constituyó un verdadero éxito el crucero de ESPAÑA a la ARGENTINA llevado a cabo en 1926.

289. Cuatro avezados hombres de su aviación militar con el comandante Ramón FRANCO como piloto, levantaron vuelo de PAÑOS DE MOGUER a bordo del "Plus Ultra" un hidroavión Dornier Wal, accionado por dos motores en tandem Napier León de 450 C V. El "Plus Ultra" acuatizó triunfalmente en el puerto de BUENOS AIRES, después de haber cubierto 10.270 km.

290. El mayor Heriberto A DARGUE condujo entre fines de 1926 y principios de 1927, bajo su comando, una escuadrilla de la aviación norteamericana. Habiendo salido de SAN ANTONIO (TEJAS), llegó, vía PACIFICO, hasta VALDIVIA, con escalas intermedias. De aquí tomó rumbo a la cordillera, y atravesando ésta a la altura de NEUQUEN, siguió a BUENOS AIRES, ACUMACION, MONTEVIDEO, RIO DE JANEIRO, LA GUAIRA, PUERTO RICO, LA HABANA y WASHINGTON. Las máquinas empleadas fueron del tipo anfibia Loening 34, motor Liberty.

291. A partir de 1927, los cruces transoceánicos sin escalas intermedias, demuestran el progreso obtenido. El vuelo cumplido de manera cabal y perfecta por el aviador civil Carlos LINDBERGH, NUEVA YORK y PARIS quedaron unidas en un solo trazo por los aires con un avión de turismo Ryan motor Wright Whirlwind 200 CV, producto de las nuevas concepciones técnicas. Muchos fueron los denodados conquistadores que siguieron a LINDBERGH, El general italiano de PINEDO realizó el más extenso crucero de la época, a bordo sucesivamente de dos hidroaviones Savoia. Había salido de SESTO CALENDE, LAGO MAYOR, y en etapas de perfecta navegación, arribó a BUENOS AIRES. De aquí, a través del cielo brasileño, llegó a TEJAS (ESTADOS UNIDOS), de donde continuó vía NUEVA YORK, TERRANOVA, AZORES, LISBOA, hasta ROMA, habiendo recorrido en total 40.000 km y dejado abiertas nuevas rutas a través de territorios que presentaban los mayores inconvenientes para el vuelo.

292. El 10 de octubre los franceses COSTES y LE BRIX, a bordo de un avión Breguet XIX, iniciaron el crucero PARIS-BUENOS AIRES con etapas en SAN LUIS, NATAL ITALOQUERA, RIO DE JANEIRO, para llegar a PELOTAS (BRASIL) el día 20.

293. En 1929, dos españoles, JEMENEZ e IGLESIAS, tripulando un Breguet, motor HISPANO-SUIZA fabricado en BARCELONA, realizaron el magnífico vuelo sin escalas SEVILLA-BAHIA, y siguiendo adelante tocaron sucesivamente RIO DE JANEIRO, MONTEVIDEO, BUENOS AIRES, SANTIAGO DE CHILE, LIMA, GUATEMALA y LA HABANA.

294. Debemos mencionar finalmente un vuelo de conjunto a través del continente americano que representó un valioso aporte en las relaciones aéreas y políticas de nuestras repúblicas. En 1938, una escuadrilla de seis aviones de gran capacidad y radio de acción, lo más avanzado de la industria de ESTADOS UNIDOS, cubrió con éxito el recorrido MIAMI, CANAL DE PANAMA, LIMA, SANTIAGO DE CHILE, BUENOS AIRES y regreso hasta LANGLEY FIELD. Empleóse en tal oportunidad el tipo de avión militar Boeing B-17.

295. Vemos así que a la experiencia de los cruceros aislados ya transatlánticos, ya interamericanos, se agregaba la proveniente de los que se hacían en escuadrilla. Cada uno de esos cruceros promovía o retificaba la confianza en la aerovía regular.

Líneas Aéreas Argentinas

296. Cuando en EUROPA y ESTADOS UNIDOS se asentaba ya sobre bases firmes la aerovía, en la ARGENTINA se estaba gestando la conciencia aerocomercial con el esfuerzo y sacrificio de un puñado de hombres.

297. La implantación de cada línea aérea entre 1919-1930 implicaba una lucha siempre desigual, en que sólo la fe en el porvenir pudo alimentar la firmeza y energía de que dieron prueba argentinos y extranjeros. Había que imponer los conceptos fundamentales de organización técnica y de administración disciplinada. Su economía y financiación se trastornaba por causas diversas e imprevisibles.

298. Nuestro primer correo aéreo oficial fue realizado, según ya dijimos antes, por el aviador FELS en 1917.

299. La misión francesa llegada en setiembre del mismo año inició con carácter experimental el correo aéreo BUENOS AIRES-MENDOZA en 1920, utilizando máquinas de guerra. Tal esfuerzo, aunque efímero, sirvió para dejar marcada esta nueva ruta.

300. La implantación de la aerovía en nuestro lejano Sur, sobre la costa atlántica, fue concebida por BRADLEY. La iniciativa no fue llevada a la práctica.

301. En el año 1921 se creó en CHILE la compañía "Aeronavegación Chileno Argentina, SA", que, con sede en PUNTA ARENAS, debía unir esta ciudad con RIO GALLEGOS. La empresa tuvo que desistir de su empeño por falta de material.

302. En 1922 se tradujo en hechos, aunque a título de ensayo, la idea de transportar regularmente la correspondencia entre BUENOS AIRES y MONTEVIDEO por vía aérea. Habíase organizado al efecto la "Compañía Rioplatense de Aviación, SA". La empresa mantuvo un servicio normal cotidiano hasta 1924, fecha en que cesó en sus actividades.

303. A principios de 1925, la compañía "Aero Lloyd de CORDOBA", organizada por la misión alemana "Junkers", estableció un servicio aéreo entre la ciudad de CORDOBA y VILLA DOLORES. Esta línea y un ramal a RIO CUARTO funcionaron normalmente durante un año. Cosa análoga puede decirse de un servicio de tres veces por semana establecido por esa misma misión en 1926 entre BUENOS AIRES y MONTEVIDEO.

304. A pesar de los modestos medios disponibles en el país, los aviadores argentinos insistían en su muy loable propósito de establecer nuevas rutas aéreas. Confirmación de nuestro aserto fueron: la línea ROSARIO - VICTORIA (ENTRE RIOS), inaugurada en 1927, la de BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA, en la que diariamente se cumplían durante el verano de 1930, viajes redondos con pasajeros y correspondencia.

305. La "Aeroposta Argentina" inauguró en 1929 el primer tramo de la ruta patagónica, entre BAHIA BLANCA y COMODORO RIVADAVIA, debe tenerse presente la deuda de gratitud contraída con el Ejército cuyas unidades de garrnición en aquellas regiones, prestaron utilísimas colaboración.

306. A esta compañía le corresponde el honor de haber establecido una de las más difíciles aerovías del mundo.

307. La vieja y heroica "Aeroposta Argentina" recibió en 1947 impulso con la Ley Nacional 12.911, y aunque constituida en sociedad mixta, conservó su nombre de origen. Una de las primeras providencias, en su nueva modalidad, fue la de ampliar los servicios con unidades Douglas DC-3, de mayor capacidad de transporte que los Junkers Ju-52, lo que produjo incalculables beneficios a las poblaciones de nuestro territorio austral.

308. El derrotero BUENOS AIRES-MENDOZA, ya antes tomado como ejemplo característico de comunicaciones internas y regularmente cubierto por la "Compañía General Aerpostal", lo estuvo también casi simultáneamente, por la empresa estadounidense NIRBA, cuyos servicios fueron tomados, con algunas variantes, por la "Pan American Grace Airways", como parte de su extenso itinerario a NORTEAMERICA.

309. La aviación militar, también contribuyó al desarrollo de la red aérea de cabotaje, no sólo facilitando sus medios técnicos y sus bases, sino implantando por su cuenta servicios aéreos en aquellas zonas que, no constituyendo incentivo para las empresas privadas, reclamaban imperiosamente un enlace rápido y seguro. Tales servicios se agrupan bajo la sigla LADE (Líneas Aéreas del Estado).

310. Conforme al estatuto de las sociedades mixtas de aeronavegación, se constituyó la compañía ALFA (Aviación del Litoral Fluvial Argentino) que tomó a su cargo toda la zona que su nombre indica. De acuerdo con el mismo fue organizada otra sociedad mixta para el establecimiento de líneas de cabotaje que, bajo el nombre de "Zona Oeste y Norte de Aerolíneas Argentinas" (ZONA), empezaron a funcionar en 1946.

311. La "Flota Aérea Mercante Argentina (FAMA), que era el conjunto de nuestras aerovías al exterior, aparte de las recién nombradas, fue creada en 1945.

312. En 1950, la red total argentina de tráfico aéreo, de cabotaje e internacional fue designada con su nombre actual, "Aerolíneas Argentinas".

313. En 1958 fue autorizado el funcionamiento de la "Compañía Argentina de Transportes Aéreos" (AUSTRAL), que inauguró servicio semanal de pasajeros y encomienda, entre BUENOS AIRES, BAHIA BLANCA, TRELEW, COMODORO RIVADAVIA y RIO GALLEGOS.

Servicio Meteorológico Nacional

314. El establecimiento de nuestro servicio meteorológico se debe a la iniciativa del Doctor Benjamín A GOULD, fundador del Observatorio Astronómico de CORDOBA. Hay registradas, sin embargo, observaciones meteorológicas que datan de 1801, y según el General MITRE, ellas son debidas al Doctor Antonio F CEBALLOS, redactor del Telégrafo Mercantil.

315. El Doctor GOULD propició ante el gobierno de Domingo Faustino SARMIENTO la creación de una Oficina Meteorológica, y el proyecto fue convertido en Ley en 1872.

316. Hasta 1884 la oficina funcionó en forma autónoma conjuntamente con el Observatorio Astronómico de CORDOBA. En ese año, bajo la dirección del Doctor Gualberto DAVIS, sucesor del Doctor GOULD, se independiza del observatorio y sus actividades se desarrollan con extraordinaria rapidez, tanto que al finalizar el año 1901 contaba ya con 88 estaciones meteorológicas, de las cuales 11 poseían instrumental de registro automático además de 240 estaciones pluviométricas.

317. En 1902 apareció el primer número de la carta del tiempo. En 1904 se crea el Observatorio del PILAR, que centraliza la labor magnética y publica la primera carta isógona del país. En el mismo año se incorpora a la oficina el Servicio Meteorológico y Magnético de la Isla LAURIE, del grupo de las ORCADAS DEL SUR.

318. En 1927 se inician las actividades de aerología con observaciones de globos pilotos, y se centraliza en la Oficina Meteorológica el archivo general de las observaciones meteorológicas, geofísicas e hidrometeorológicas que en lo sucesivo se realicen en el país.

319. En 1945 se creó el Servicio Meteorológico Nacional, bajo la administración de la entonces Secretaría de Aeronáutica, habiéndose agregado un consejo técnico para coordinar las actividades de conjunto.

320. Compenetrada la ARGENTINA de la gran importancia de esta protección para la actividad aérea, ha resuelto varios problemas esenciales al respecto con miras al presente y al futuro, ateniéndose a la reglamentación aprobada en MONTREAL, en 1945, por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), por supuesto, dentro de las condiciones regionales de la AMERICA DEL SUR.