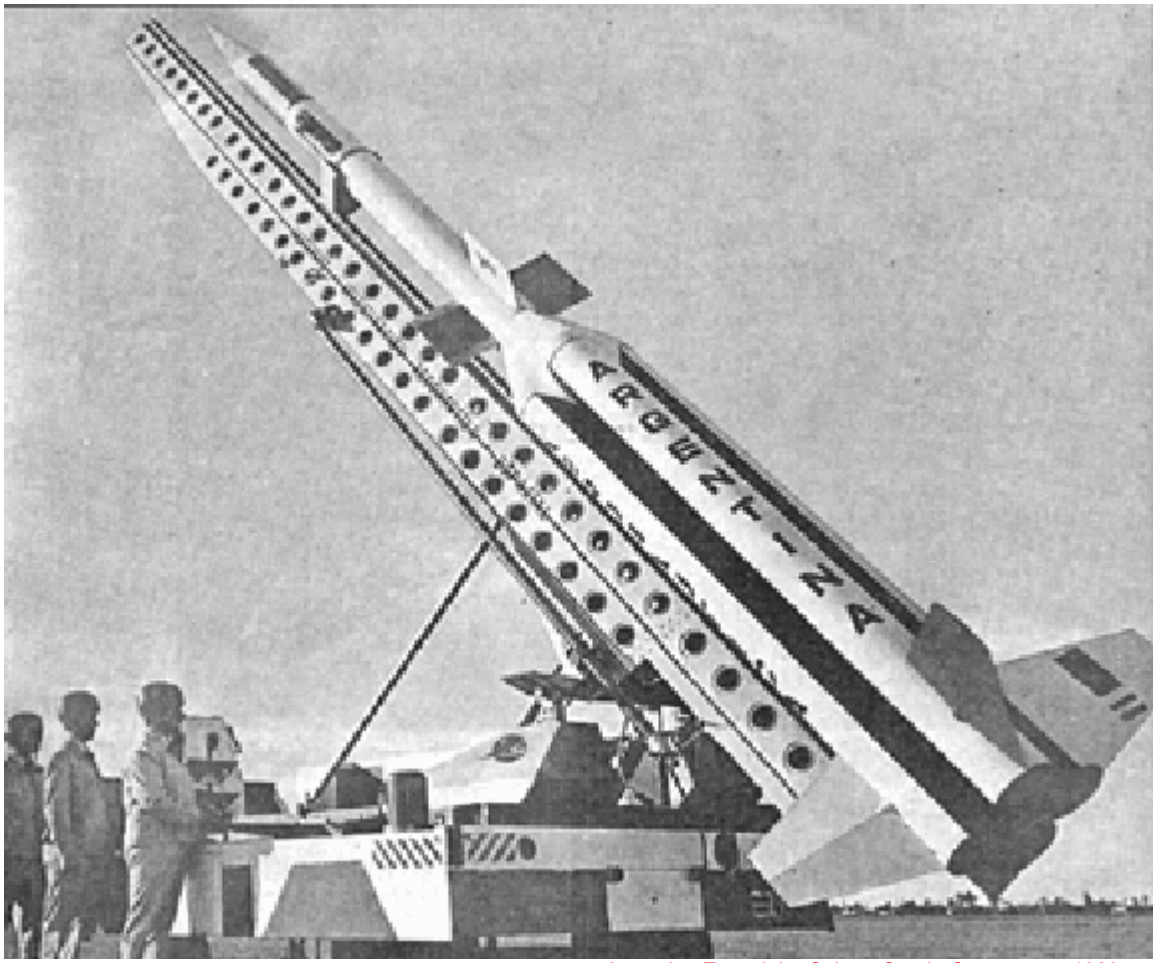
INFORMACIÓN INSTITUCIONAL

INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO *BICENTENARIO DE LA PATRIA*

PAMPERO

R E V I S T A VÍA CORREO ELECTRÓNICO - SECRETARIA H. C. D.

Nº 2 **AGOSTO 2010** **AÑO I**



Argentina Espacial – Cohete Sonda Castor –año 1969 -

EN ESTE NÚMERO :

Autoridades INN - Una Noche para la Historia – Poder Aeroespacial
Noticias Bibliográficas - Crónica sobre el Brigadier Ing. D. Miguel Sánchez Peña

PRESIDENCIA DE LA NACION
SECRETARÍA DE CULTURA

INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

CREADO POR DECRETO P. E. N 468/1997 - B. O. 28655 - 27/05/97

HONORABLE CONSEJO DIRECTIVO

Mandato desde el 14 de julio de 2010 hasta el 13 de julio de 2014

Presidente: Cte. My. Av. (R) Prof. Lic. D. **Salvador Roberto MARTINEZ**
Designado por Decreto P. E. N. Nº 815 del 10 / 06 / 2010 - Boletín Oficial Nº 31.923

Vicepresidente Primero	:	Aviador Civil	D. **Aldo Jorge BERARDI**
Vicepresidente Segundo	:	Aerofilatelista	D. **Algerio Pedro NONIS**
Secretario	:	Licenciado	D. **Roberto Jorge MARTINEZ**
Pro secretario	:	Doctor	D. **Eugenio Francisco LIMONGI**
Tesorero	:	Doctor	D. **Luis Jorge RODRIGUEZ**
Pro tesorero	:	Ingeniero	D. **Mario Alberto BATTAGION**
Vocal Primero	:	Brigadier	D. **José Antonio ALVAREZ**
Vocal Segundo	:	Museólogo	D. **Santiago CHERVO**
Vocal Tercero	:	Doctor	D. **Juan CERRUTTI**
Vocal Suplente Primero	:	C.N. Av.Nav. VGM (RE)	D. **Juan José MEMBRANA**
Vocal Suplente Segundo	:	Aviador Civil	D. **Walter Néstor TRAVAGLINI**

COMISIÓN REVISORA DE CUENTAS

Revisor de Cuentas : Brigadier D. **Daniel Alberto PAREDI**

Revisor de Cuentas : Contraalmirante V.G.M. D. **Rafael CORNEJO SOLÁ**

CONSEJO ASESOR

M. N. Presidente Vitalicio Honorario Doctor **Oscar FERNÁNDEZ BRITAL**

Miembro de Número Emérito Vitalicio Doña **Raquel Esther ZULOAGA**

COMISIÓN DE INVESTIGACION HISTÓRICA AERONÁUTICA Y ESPACIAL

Director Coordinador Capitán (R) Magister DN Licenciado D. **Eloy MARTIN**

El Honorable Consejo Directivo ha creado una Comisión de trabajo, que tendrá como función el desarrollo y la coordinación de investigaciones, estudios y archivo documental de interés, para el cumplimiento de las funciones por las cuales fue creado el I. N. N.

Tareas a cumplir

1. Asesorar a la HCD y proponer acciones en temas vinculados con su área específica.
2. Propender al desarrollo y afianzamiento de la investigación científica como metodología y principio rector del INN.
3. Colaborar con investigadores en temas inherentes con la metodología de la investigación científica.
4. Por pedido del HCD del INN colaborar y/o asesorar a organismos, instituciones e investigadores externos al INN.
5. Reunir, identificar y clasificar material de carácter histórico recibido por el INN.
6. Establecer y afianzar vínculos con archivos documentales nacionales y extranjeros.
7. Promover el intercambio académico de información documental con organismos e instituciones nacionales y/o extranjeras.
8. Colaborar en la elaboración de documentos y/o publicaciones de carácter histórico promovidos por el INN.
9. A requerimiento de la HCD representar al INN en actividades específicas de su área.

Quienes tengan interés de participar en esta Comisión pueden comunicarse con el Lic. Martín eloymartin0@gmail.com o con el Instituto newberiano@yahoo.com.ar

INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

CREADO POR DECRETO P. E. N 468/1997 - B. O. 28655 - 27/05/97

ACTIVIDADES

1. Promover el conocimiento, la investigación, el estudio y la difusión de la Historia Aeronáutica y Espacial Argentina.
2. Difundir en el país y en el extranjero la vida, obra e ideario del Fundador de la Aeronáutica Argentina, Ingeniero Jorge Alejandro Newbery, y demás hombres y mujeres que hicieron posible su desarrollo.
3. Contribuir a la formación y a la consolidación de la tradición y de la cultura aeronáutica y espacial, impulsando la realización de investigaciones históricas, sobre bases científicas y documentales, en forma integral, en sus diversas manifestaciones y en todos los campos de actuación aeronáutica.
4. Difundir la Historia Aeronáutica y Espacial a través de publicaciones y la organización de actos académicos, conferencias, ceremonias conmemorativas, congresos, exposiciones, cursos, etcétera, en centros de cultura y en establecimientos educacionales civiles y militares del país y del extranjero.
5. Vincular y apoyar la labor de los investigadores históricos aeronáuticos y espaciales del país y del extranjero.
6. Otorgar distinciones a benefactores y a calificados colaboradores del Instituto, y a personas de destacados conocimientos o actuación en historia aeronáutica y espacial, y premios, en los concursos específicos que organice.
7. Promover la formación de museos, archivos y registros documentales, bibliográficos, iconográficos, numismáticos, filatélicos, etcétera, referidos a la historia aeronáutica y espacial.
8. Propiciar la erección de monumentos que perpetúen la memoria de figuras destacadas de la Aviación Nacional, en todo el territorio nacional y en el extranjero.
9. Colaborar con las autoridades nacionales, provinciales y municipales e instituciones oficiales y privadas, en temas de su competencia respecto fidelidad histórica de los hechos.

Jorge Newbery….lo llamaron *"El Señor Coraje"*

ACTIVIDADES ACADEMICAS

UNA NOCHE PARA LA HISTORIA

El escenario fue el *"Salón de la Ingeniería",* lugar de eventos, en la moderna sede del COPIME - **Consejo Profesional de la Ingeniería Mecánica y Electricista.** Día del Acto Académico el 1º de julio, próximo pasado.
Al ingreso una Guardia de Honor de la Fuerza Aérea Argentina, en el interior de la dependencia, un centenar de mujeres y hombres de la cultura nacional y académicos de la historia argentina, representantes gubernamentales a nivel nacional y de la ciudad, de las FFAA y de Seguridad e invitados especiales.
Como nota destacada, al frente, la Orquesta de Concierto de la Fuerza Aérea, en esta oportunidad, con veintitrés músicos y con la batuta del maestro Suboficial Mayor D. Juan Carlos Maiolino.

El motivo era conmemorar ***"El Día del Historiador",*** fecha determinada por la Ley 25.566 del año 2002. Por dicho motivo, el COPIME cedió su sede y, con la adhesión del **Instituto Nacional Newberiano**, la **Sociedad Argentina de Historiadores**, organizó el Acto Académico Anual.
A las 18,00 horas la Orquesta inició un concierto de piezas clásicas y tango. Media hora después formalmente, luego de las palabras previas, con el Himno Nacional y la marcha "Alas Argentinas" comenzó la reunión que contó con la adhesión escrita del Senador Nacional Eric Calcagno y del Director General de Personal de la FAA, Brigadier Sergio Gustavo Mayor.

Lectura de adhesiones de organismos oficiales al Acto Académico Anual

El primer discurso fue de bienvenida y estuvo a cargo del Presidente de la entidad anfitriona, **Ingeniero Manuel Scotto**. El mismo hizo además referencia a la importancia de la historia y a su necesidad de recuerdo en los diversos sectores de la vida nacional.

El Presidente del COPIME da la bienvenida a los asistentes

Le continuó el Presidente de la Sociedad Argentina de Historiadores **Doctor Eugenio Francisco Limongi.** El orador agradeció las adhesiones recibidas para la celebración de la fecha. Con certeza de conceptos describió la evolución de las disciplinas que constituyen las diversas manifestaciones científicas de la historia. Asimismo, con voz emocionada, se refirió a la vida y obra del fundador de la Sociedad que preside Don. Enrique de Gandía, a quien calificó como *"Maestro de imborrable recuerdo".*

Habla el Presidente de la Sociedad Argentina de Historiadores

La presencia femenina se expresó a través del elaborado discurso de la **Profesora y Académica Florencia Grosso,** quien a través de claros conceptos sobre las ciencias históricas, manifestó palabras de homenaje y recuerdo a la existencia y obra de los investigadores de la historia.

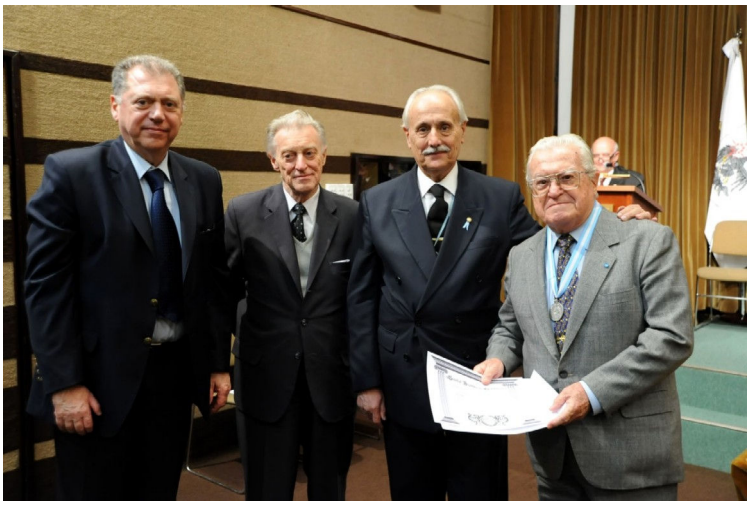
Profesora Florencia Groso recordó a los historiadores argentinos

El Presidente del Instituto Nacional Newberiano **Profesor Licenciado Salvador Roberto Martínez** cerró con vibrantes conceptos la serie de discursos. Destacó la importancia de una historia nacional, afanosa en la búsqueda de la verdad y la comprensión de los hechos y los tiempos pasados, llenos de ejemplos de abnegación y patriotismo.

Profesor Lic. Salvador Roberto Martínez – Presidente INN

A continuación se realizó la entrega de Diplomas de Reconocimiento entre las autoridades de las instituciones presentes. En particular se destacó uno de ellos con destino al Subsecretario General de la Fuerza Aérea Argentina, Comodoro Gustavo Minuett.

La Sociedad Argentina de Historiadores distinguió con el nombramiento de "Miembros Titulares Vitalicios" al **Doctor Oscar Fernández Brital** y al **Profesor Salvador R. Martínez**. Este último agradeció con breves palabras las designaciones. Por su parte el Dr. Fernández Brital entregó a la Sociedad ejemplares de su autoría, sobre la vida y obra del aviador brasileño Alberto Santos Dumont, destacado pionero de la aeronáutica mundial, a inicios del siglo XX.



El doctor Oscar Fernández Brital con las Autoridades de la S. A. H.

Dos horas después de iniciada la jornada de homenaje y recuerdo, culminó la misma con un brindis *"por la Patria",* propuesto por el Dr. Limongi que fue acompañado por los participantes del ágape, con el cual finalizó el encuentro**.**

Del Infierno a la Victoria

Ludmila Brzozowski

En este libro el autor da continuidad a una investigación que comenzó en 1996, en Bahía Blanca, Pcia de Buenos Aires, cuando el descubrimiento de la tumba de un piloto argentino que había combatido para Gran Bretaña, lo puso en la pista de una historia poco conocida: la de cientos de pilotos voluntarios argentinos que lucharon en la RAF y RCAF y según manifiesta: *"escribieron páginas imborrables de coraje en los cielos de Europa, África del Norte y Asia, durante la Segunda Guerra Mundial"*. Desde ese entonces, la pasión de este historiador aeronáutico nacido en 1970 en la Ciudad de Bahía Blanca, lo llevó a una minuciosa investigación que quedó reflejada en su primera publicación ***"Alas de Trueno"*** (2004, escrita junto a Oscar Rimondi), en el documental ***"Voluntarios"*** (2006), y en el libro ***"Nacidos con Honor"*** (2007). Esta vez, en ***"Del Infierno a la Victoria",*** profundiza sobre la historia de cuatro pilotos voluntarios argentinos que no se conocieron entre sí, a pesar de haber combatido todos a favor de las Fuerzas Armadas Británicas durante la Segunda Guerra Mundial.

Según cuenta **Claudio Meunier** en la introducción del libro: *"La idea que me impulsó a investigar la historia de estos argentinos que volaron en la RAF y RCAF y escribieron páginas imborrables de coraje en los cielos de la II Guerra Mundial, es la de dar continuidad al trabajo iniciado en mis obras anteriores (...) Los que nos dedicamos a la investigación sabemos que la historia está a la vuelta de cada esquina. Es posible viajar en el tiempo con la mente y el espíritu desempolvando recuerdos que muchos creen sepultados para siempre. El paso inexorable del tiempo, borró los detalles con una precisión casi perfecta. Por eso, recopilar estas historias no ha sido una tarea sencilla. Debí viajar en el tiempo y el espacio, y viajar a Australia, Gran Bretaña, Nueva Zelanda, Canadá, Estados Unidos y Argentina".*

"Lo escrito no pretende ser una pieza literaria, sino el producto de la investigación que refleja el léxico propio del combate aéreo. He decidido incluir el modo de pensar expresado por esos pilotos en cartas que enviaron a sus amigos, familiares o que garabatearon con apuro en diarios de guerra.
Cambian los nombres, los lugares, las fechas, sin embargo la esencia de los hechos es la misma. Sirve esta propuesta para completar un homenaje a los aviadores argentinos que escribieron páginas de gloria desde los cielos en llamas de Europa, África y Medio Oriente".

En la contratapa de la obra, pueden leerse algunas de las críticas recibidas. Como la de Oscar Rubén Baltián, del diario La Nación: "*Ignorados por la mayoría, son historias de argentinos combatiendo en los más recónditos teatros de operaciones de la II Guerra Mundial. Con un ajustado relato de precisión y detalles que caracterizan el estilo del autor, permite abrir al conocimiento público la intimidad de estas vidas para un tardío pero justo reconocimiento".* También la opinión de Bruno Derrick, miembro de Archivos Nacionales de Gran Bretaña, para quien *"esta obra investigada en los Archivos Nacionales del Reino Unido en Kew, al oeste de Londres, registra fielmente el heroísmo y valor de los pilotos de caza argentinos durante la II Guerra Mundial. Una investigación significativa e inédita para comprender un tema que quizás en Argentina y el resto del mundo, no ha recibido la atención que merece claramente".*

En el prólogo, el Brigadier Mayor Carlos Enrique Corino (FFA) VGM (Veterano Guerra de Malvinas), escribió: *"Del Infierno a la Victoria, es otra contribución de Claudio Meunier a la reconstrucción de la memoria completa de los argentinos (....) Claudio hurga con su fino escalpelo en la personalidad de los actores de esa otra epopeya por la libertad como fue la II Guerra Mundial. Descubre fortalezas y debilidades de esos hombres en la utilización de los instrumentos de servicio: vocación, cálculo de riesgo, profesionalismo, amar el terruño, entrega altruista al ideal de ser verdaderos protagonistas de su tiempo. Amor a la libertad responsable, como atributo exclusivo de la raza humana".*

Claudio Gustavo Meunier se ha especializado en temas de aviación militar de la primera y segunda Guerra Mundial y de aviación civil en la Patagonia. Produjo el documental "Voluntarios" (2006) que fue presentado en Gran Bretaña y Canadá. Participó como guionista y coordinador general para *The History Channel* en el documental *"Malvinas, 1982. La Guerra desde el aire".* Su primera obra "Alas de trueno" (2004) fue reeditada un año después. Hacia fines de 2007 publicó su 2da obra *"Nacidos con Honor".* Durante 2008, el Instituto Nacional Newberiano - Secretaría de Cultura de la Nación, le otorgó su máxima condecoración, la Orden al Mérito Newberiano por su incansable labor en la difusión de temas históricos sobre aviación. En 2009 fue nombrado en su Ciudad, Presidente de la Delegación del INN de Bahía Blanca.

INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

Secretaría de Cultura
Presidencia de la Nación

XII Congreso de Historia Aeronáutica y Espacial

La Argentina concurrirá al Congreso de la Federación Iberoamericana de Estudios Históricos Aeronáuticos y Espaciales que se realizará durante el mes de septiembre en Lima-Perú. El INN es Secretaría General Permanente de F. I. D. E. H. A. E. que cuenta entre sus miembros a prestigiosas entidades académicas de Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, España, Honduras, México, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, Uruguay, República Dominicana y Venezuela.
A manera de anticipo de las ponencias damos a conocer un trabajo biográfico que se presentará sobre el Brigadier Ing. D. Miguel Sánchez Peña de la FAA, quien fue propulsor de las actividades espaciales.

05-ABR-1925 Brigadier Ing. D. MIGUEL SÁNCHEZ PEÑA 22-MAR-2009

PIONERO DE LA ACTIVIDAD AEROESPACIAL ARGENTINA

Comunicación del

Instituto de Historia Aeronáutica y Espacial
Mayor FAA Eduardo Alfredo Olivero

TANDIL-PROVINCIA DE BUENOS AIRES-ARGENTINA

Autores:

Prof. Lic. Salvador Roberto Martínez – Lic. Roberto Jorge Martínez

XII Congreso de Historia Aeronáutica y Espacial

FIDEHAE – LIMA – REPÚBLICA DEL PERU
SEPTIEMBRE 2010

En la Argentina el 4 de Enero de 1945 se crea la Secretaría de Aeronáutica y cinco días después, se aprueba su Reglamento. El hasta ese momento, *Comando de las Fuerzas Aéreas Militares*, se transforma en la Fuerza Aérea Argentina. Esta desde sus inicios, tuvo la ambición de contar con sus propios recursos tecnológicos en equipamientos y aeronaves. Ya en 1927 en la esfera de acción del Ejército se había construido en la Provincia de Córdoba, la primera fábrica aeronáutica del Continente Sudamericano, bajo el nombre de Fábrica Militar de Aviones.
Finalizada la Segunda Guerra Mundial se logró un destacado adelanto en el campo de la propulsión a reacción con los proyectos de cazas *"Pulqui I"* y *"Pulqui II I-Ae.33",* además de otros diseños de avanzada, desarrollos de alas volantes y hasta motores cohetes de combustible líquido (ácido nítrico y anilina). Esto fue posible, no sólo por lo ya alcanzado a nivel local, sino también, por el aporte científico y técnico de especialistas provenientes de Alemania, Francia e Italia, circunstancia esta nunca ocultada y siempre reconocida.
En esa época la denominada I.A.M.E.- Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado, no sólo producía elementos de uso aéreo, sino también automotores,

motocicletas y tractores. Es así que llegó a contar con 10.000 obreros calificados, técnicos, ingenieros y científicos.

Sobre esta realidad, el 23 de Enero de 1957, se funda DINFIA-Dirección Nacional de Fabricaciones e Investigaciones Aeronáuticas. Organismo en el cual actuaba el Instituto Aerotécnico, el que más tarde, pasaría a denominarse I.I.A.E.-Instituto de Investigación Aeronáutica y Espacial, constituido por un equipo de especialistas civiles y militares, capacitados en el país y el exterior, bajo la dirección del Comodoro D. Aldo Zeoli.
Años antes, el 11 de Diciembre de 1958, por Decreto del Superior Gobierno nº 11.145, dependiendo de la Secretaría de Aeronáutica, nace un organismo de efímera vida, la "*Escuela de Astronáutica"*, que llega a estudiar un motor de oxigeno líquido y gasolina.
Poco después, por Decreto Presidencial nº 1.164/60 del 28 de Enero de 1960, se constituye la C.N.I.E.-Comisión Nacional de Investigaciones Espaciales, cuyo primer Presidente fue el Ingeniero Teófilo Melchor Tabanera, un destacado propulsor civil de los estudios espaciales. Este organismo, constituido por veinte miembros, representantes de Universidades, Organismos Científicos y Centros de Investigación, estaba bajo la dependencia del entonces Secretario de Estado de Aeronáutica, cuyas funciones eran, entre otras, asesorar al Poder Ejecutivo Nacional *"en todo lo relativo a los problemas que planteaban las actividades en el espacio y propiciar el desarrollo, con fines pacíficos, de investigaciones y trabajos tendientes al avance en esta rama del conocimiento humano, como asimismo, contratar la realización de estudios, investigaciones, trabajos teóricos-prácticos y celebrar convenios de cooperación con instituciones estatales, privadas y personas físicas del país y del extranjero".*

A principios del año siguiente Tabanera organiza en Buenos Aires el *"Primer Simposio Interamericano de Investigaciones Espaciales"* al que concurren interesados latinoamericanos y el Vicepresidente de la Academia Nacional de Ciencias de los Estados Unidos y otras personalidades.
El 2 de Febrero de 1961, en Pampa de Achala, desde una improvisada Base bautizada *"Santo Tomé",* localidad de la Provincia de Córdoba, la FAA procedió a realizar la primera experiencia de lanzamiento de un cohete mono etapa de propulsante sólido bibásico nacional. Fue el "Alfa-Centauro Ápex--01" con una altitud calculada de 20 Km. Se iniciaba así modestamente el esfuerzo argentino para sumarse a la conquista del espacio.
Cuatro meses después, el 14 de junio, la Comisión Nacional firma un acuerdo de cooperación con la NASA de los Estados Unidos, para investigaciones con cohetes sonda.

El Gobierno Nacional, el día 27 de ese mes, por Decreto crea en el Departamento Chamical (30º 22´ Sur y 66º 17´ Oeste) de la Provincia de la Rioja el CELPA - Centro de Experimentación de Proyectiles Autopropulsados. Esta desértica zona, cercana a las "Salinas Grandes" permitiría futuras pruebas de mas de 300 Km. de altitud.
Posteriormente la NASA coordina con la Argentina y Francia un proyecto para la medición de la dinámica de altura, dirección y velocidad de los vientos en la estratósfera e ionósfera terrestre. Esto se concretó en el tiempo con el lanzamiento de 16 cohetes "Centaure" con cargas de 30 Kg., a mas de 180 Km. de altitud.

En este contexto, de recuerdo ya histórico, emergería la figura de quien sería un pionero de las actividades espaciales argentinas, el **Ingeniero Miguel Sánchez Peña**, quien nació en el Departamento Rivadavia, Provincia de Mendoza, hijo de padres españoles, oriundos de Almería.

Estudió en el Colegio Nacional Agustín Álvarez de la Ciudad de Mendoza y colaboró con su padre (contratista de la construcción) en sus tareas diarias. Además por su amor a la montaña realizó desde muy joven excursiones andinas.

Luego su vocación aeronáutica lo llevo a ingresar en la Escuela de Aviación Militar situada en Córdoba, donde fue abanderado y egresó con el más alto promedio, como Alférez, Promoción XIV.

A partir de allí continuó sus estudios graduándose el 13 de diciembre de 1950, como Ingeniero Mecánico Aeronáutico en la Escuela de Ingeniería Aeronáutica. Obtuvo el *"Premio Instituto Aerotécnico"* por el promedio más alto en el Escalafón Técnico de Ingenieros.

Ilustración 1 1948 - Abanderado de la Escuela de Aviación Militar

Su primer destino fue en su Mendoza natal, en la IV Brigada Aérea con asiento en El Plumerillo, donde desarrolló sus tareas en el Grupo Técnico IV, como Jefe de la Agrupación Talleres. Fue docente de Álgebra en la Escuela Técnica de Aprendices y también de Termodinámica y de Laboratorio de Materiales en la Escuela Nacional de Educación Técnica Nº 4.

Es en ese tiempo cuando algunos Suboficiales y otros compañeros, amantes de la montaña, habían formado la *"Patrulla Alas Argentinas".*
Dado sus antecedentes andinistas de épocas estudiantiles, siendo Primer Teniente, le ofrecieron integrar la *"Primera Expedición de Aeronáutica al Aconcagua",* a lo que accedió (1955) sumándose al proyecto de ascender el coloso de América (cumbre 6.998 m) en cuya cima, por primera vez se realizó una transmisión radial.

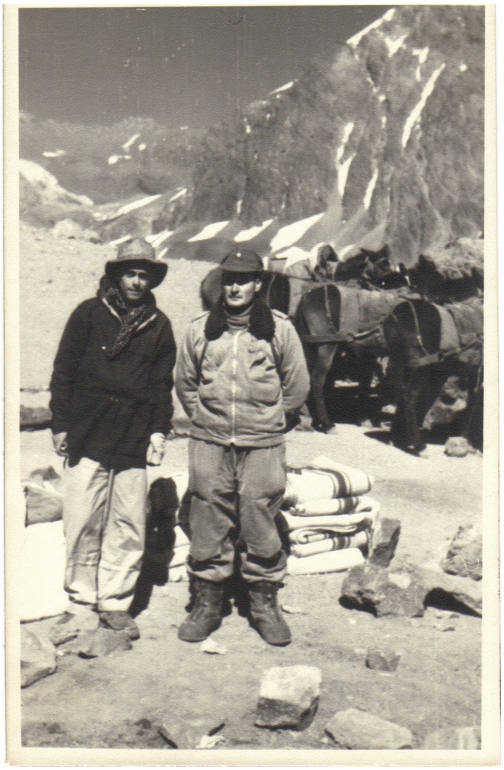


Ilustración 2 Sánchez Peña – Aconcagua 1955

Posteriormente fue becado por la Fuerza Aérea, para hacer un *Master of Science in Engineering* en la Universidad de Michigan, EE.UU. Egresó el 13 de Agosto de 1960 y allí conoció a algunos de los futuros Astronautas de los proyectos Gemini y Apollo, quienes fueron compañeros de estudio.
Al regresar al país, durante 1961, cursó estudios en la Escuela de Comando y Estado Mayor de la FAA. Posteriormente fue destinado al Área Material Córdoba. Es designado Jefe del Grupo Desarrollos Espaciales en el I.I.A.E. de DINFIA. Cabe destacar que durante la década del 60´, se concretó en este Instituto, como veremos, el desarrolló de una importante familia de cohetes sonda para la investigación de la alta atmósfera.

Posteriormente fue Jefe y Director de Proyectos en el Departamento Diseño y Producción; estando a su cargo el desarrollo de los cohetes Gamma Centauro, Orión, Canopus, Rigel, Castor, DIM, LAG (antigranizo de 5 Kg. de carga química a 10 Km. de altitud) y otros, llegando a ocupar la subdirección del mencionado Instituto.
Asimismo, en el cumplimiento de sus funciones fue Director de Lanzamiento de cohetes argentinos y extranjeros (norteamericanos y franceses) y grandes globos estratosféricos en las bases de Chamical (La Rioja), Matienzo y Marambio (Antártida) y Mar Chiquita (Buenos Aires).

En Noviembre de 1962, en la Provincia de la Rioja, en una zona de grandes salinas, se inauguró oficialmente el CELPA con el vuelo de los nombrados cohetes franceses "Centaure" para el estudio aeronómico de la alta atmósfera.
Estas experiencias con vehículos, instrumental y personal extranjero sirvieron para lograr, en poco tiempo, experiencia y capacidad operativa en los grupos argentinos.
En muchas oportunidades con estas experiencias argentino-francesas, se realizaron ensayos simultáneos con bases en el exterior, como Wallops Islands (EE.UU.); Fort Churchill (Canadá); Hammguir (Norte de África); Tumba (India) y Woomera (Australia).

Los lanzamientos con vehículos norteamericanos también contaron con cargas útiles científicas fabricadas en Argentina, participando los equipos de IIAE, y la colaboración de Universidades como la Nacional de Tucumán.
Es de destacar que en el año 1963, la Comisión Nacional de Investigaciones Espaciales como organismo coordinador y de relaciones con el exterior encargó al Instituto de Investigaciones Aeronáuticas y Espaciales el desarrollo de dos proyectos. El primero lograr poner 5 kilogramos de carga útil a 80 kilómetros de altura y el segundo 10 kilogramos a 100 Km. Estos requerimientos fueron luego superados generando una familia de cohetes sondas nacionales. Argentina inició también el desarrollo de un propulsante compuesto nacional de perclorato de amonio y plástisol de PVC. Luego le seguirían otras formulaciones, hasta lograr el nivel y la calidad obtenida en las grandes potencias. En esos programas tendría destacada actividad el **Ingeniero Miguel Sánchez Peña.**

Ilustración 3 Miguel Sánchez Peña

Una vocación aeroespacial

El 25 de Mayo de 1963 se realiza el *"Operativo Nube de Sodio"* que consistió en el lanzamiento del cohete sonda francés "Centaure 35" alcanzándose 189 kilómetros para medir vientos y turbulencias en la alta atmósfera. La experiencia se realizó con la supervisión del IIAE, actuando como Director el **Vicecomodoro Sánchez Peña**.
En el mes de septiembre de 1963 comenzó a tomar forma, en los investigadores del Instituto de Investigación Aeronáutica y Espacial de Córdoba, la idea de realizar una experiencia científica en la Antártida.
Se había trabajado intensamente en el diseño de cohetes; y se contaba con laboratorios de electrónica, de radiaciones, de materiales, túneles de viento y bancos de ensayo y se creía que darían el soporte técnico necesario.

La Fuerza Aérea Argentina, realizaba desde hacía muchos años vuelos sobre la Antártida Argentina y ya en ese entonces contaba con la Base Aérea Teniente Benjamín Matienzo, desde la cual operaban aviones pequeños como los Beaver monomotores con esquíes y, a dicha Base, se podía llegar con aviones Douglas C-47, equipados con sistemas de esquí-ruedas.
Iniciando el programa de las futuras experiencias en la zona antártica, el 27 de julio de 1964, la zona cordillerana de Puente del Inca, Mendoza, se procedió al ensayo de un

cohete Gamma-Centauro que transportó una carga útil telemétrica a 35.000 metros, para medir temperatura en la alta atmósfera. Una rampa de lanzamiento portátil y desmontable, con una cubierta térmica protectora, permitió trabajar en el disparo con una temperatura ambiente de 12º bajo cero.

Al año siguiente, 6 y 8 de febrero de 1965, un equipo de personal calificado, actuando, como Director de Lanzamiento, el **Vicecomodoro Ingeniero Miguel Sánchez** Peña, procedió al lanzamiento de cohetes Gamma-Centauro desde la Antártida y sincronizados con disparos similares en Chamical.
Así comenzaron, de hecho, las actividades argentinas en adhesión al llamado *"Año Internacional del Sol Tranquilo",* siendo Argentina, con sus pequeños cohetes, junto a EE.UU. y la ex Unión Soviética, la tercera nación que realizó este tipo de experiencias en regiones polares.
Los cohetes de producción nacional (3 unidades) disparados en la Antártida, Base Matienzo, sobre el islote Larsen, del archipiélago volcánico Munatak Foca y los de Chamical (también 3 unidades) distante 3.950kilómetros, alcanzaron alturas de 44 kilómetros con cargas útiles telemétricas argentinas de 5 kilogramos para el estudio de Rayos X.
Asimismo, se soltaron globos sondas hasta 24.000 metros de altura con el mismo tipo de carga instrumental. Se determinó con esta experiencia que la radiación electromagnética a 40 Km. de altura es cinco veces superior a la que se observa en la tierra.

Ilustración 4 Visita de Wernher von Braun al IIAE en Córdoba -1963-

Como dato ilustrativo del entusiasmo de la época, en que **Miguel Sánchez Peña** desarrollaba su pasión y vocación, destacamos que la Comisión Nacional de Investigaciones Espaciales realizó una gira de difusión de cuatro meses por el país, completando 10.000kilómetros, visitando 28 ciudades, donde se pronunciaron cerca de 200 conferencias, ante un auditorio de alrededor de 50.000 personas.
A estos esfuerzos nacionales se le sumaba los ya nombrados convenios de la CNIE con Francia (experiencias aeronómicas con nubes de sodio y nocturnas con trimetil-aluminio) y EEUU. Entonces en el *Goddard Space Flight Center* de la NASA se capacitó personal universitario argentino.

En cumplimiento de lo planificado se procedió al lanzamiento de diversos cohetes sonda, entre los que podemos mencionar, “Nike-Cajun *(“Operativo Ion 64”);* “Nike-Apache”, “Belier-Centaure”, “Arcas”, “Hasp” y otros.
Dentro de la cooperación internacional de la década de los años 60´, a unos de los lanzamientos, se integró personal de la Fuerza Aérea del Brasil quienes estaban planificando la base espacial de *“Barrera do Inferno”.* Entre ellos se contaba un joven profesional Luis Gylvan Meira, que con los años, sería presidente de la Agencia Espacial Brasilera.

Una Delegación de Oficiales de la Fuerza Aérea Peruana (FAP), realizó en ese entonces, una estadía de capacitación y entrenamiento de varias semanas, en cohetería teórica y práctica en el Instituto de Córdoba dictado por personal del “Grupo de Diseño y Fabricación Espacial” del IIAE.
A su vez la Argentina, en 1966, envío al Perú al Comodoro Juan José Tasso de la CNIE y al **Vicecomodoro Miguel Sánchez Peña**, quienes asesoraron a las autoridades de la FAP en lo relativo a formar en Perú una Comisión Espacial y verificar posibles lugares aptos, como Punta Lobos, para los lanzamientos de cohetes. Esto dio origen a la actual CONIDA-Comisión Nacional de Investigación y Desarrollo Aeroespacial, Agencia Espacial del Perú.

Ilustración 5 Sánchez Peña con oficiales de la Fuerza Aérea Peruana

El 10 de Noviembre de 1966 se realizó en forma conjunta con los EE.UU. y Francia, en la zona de Tartagal - Salta, durante un eclipse total solar, la *“Operación Orión-Eclipse”* realizando un estudio del flujo de neutrones con tres Orión II (ensayado en CELPA por primera vez seis meses antes, alcanzando 114 Km., con 16 Kg. de carga). Los franceses utilizaron dos “Titus” y los norteamericanos el “Arcas”.

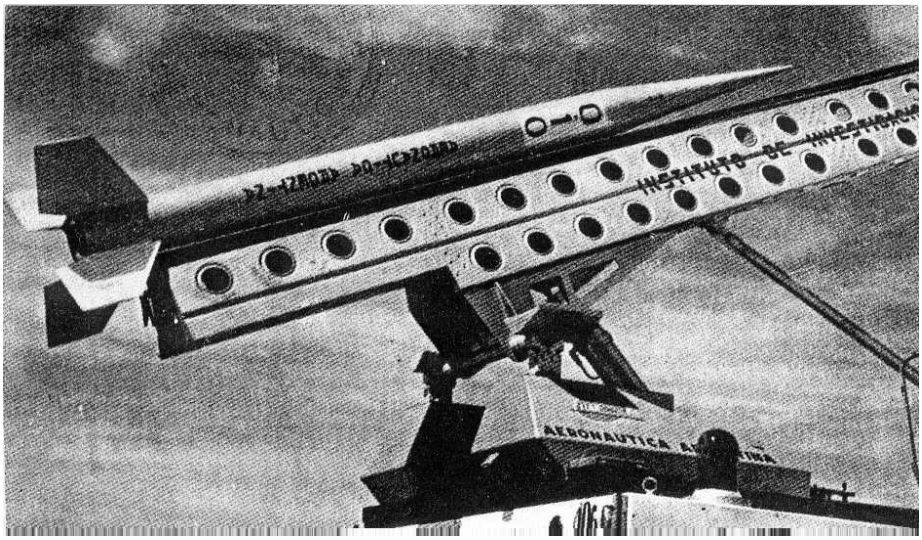


Ilustración 6 ORION II primer cohete sonda operativo sudamericano– 1969-

Durante el desarrollo del cohete Orion II, cuya misión era superar los 100kilómetros de altitud, con un mínimo de 20kilogramos de carga útil, fue necesario, para validarlo internacionalmente, medir con precisión las performances en vuelo del mismo, mediante radares, estaciones de telemetría y filmadoras de muy alta velocidad.

Dado que en ese momento aún no se disponía de esos equipos, la CNIE coordinó con la NASA para que dichas mediciones se efectuaran en Virginia, EE.UU., en la base Wallops Islands de la NASA. Los ensayos de tres vehículos se realizaron en Noviembre de 1966, descendiendo la carga útil de uno de ellos en paracaídas y siendo recuperada en vuelo por un helicóptero.

Sánchez Peña, planificó y dirigió este proceso de evaluación y calificación del primer cohete sonda operativo de Sudamérica.

Ilustración 7 Carga útil del Orión II recuperada por helicóptero en EE.UU.

El año 1967 sería escenario de experimentos biológicos planificados por el Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial. Se concretaron con el lanzamiento de cápsulas trasportando ratones de laboratorio. Para la denominada experiencia *"Bio I"* se seleccionó una camada de ratones de raza *"Wistar".* Los "astronautas" seleccionados tenían nombres como "*Alejo, Aurelio y Anastasio"*, que constituyeron el primer grupo, seguidos en el segundo por *"Braulio, Benito y Belisario"* y en el tercero por *"Celedonio, Cipriano y Coco"*. Además en el año se realizaron una veintena de operativos sonda, algunos para el estudio de los rayos cósmicos, con modelos argentinos y extranjeros. En Diciembre un "Rigel", de dos etapas, alcanzaría en su primer vuelo un techo de 300 kilómetros con 29 kilogramos de carga útil.

En 1969, **Miguel Sánchez Peña**, en la Universidad de Michigan, asistió a un curso intensivo sobre sensores remotos. En dicho año, en Mendoza, participó de los*" Encuentros Científicos para la Supresión del Granizo",* al que asistieron científicos de varias naciones, entre ellas la Unión Soviética, siendo nombrado Vicepresidente del Sub Comité de Acción Directa. Igualmente concurrió al Congreso de la Federación Internacional de Astronáutica, realizado en el lago Constanza, Alemania Federal.

Mientras en el país, en Mayo y Agosto, se realizaron dos estudios con carga biológica (ratones) con cohetes Orión II .Uno de ellos transportó una cápsula a 20 Km. de altitud siendo recuperada a los 45 minutos a 17 Km. de distancia.
Se realizaron ensayos con los vectores "Rigel" y "Canopus", éste de una etapa, alcanzaba los 100 Km. con 50 kilogramos de carga. Asimismo, se crea el "Laboratorio y Planta Piloto de Propulsantes", que inicia sus tareas para la investigación y desarrollo de combustibles nacionales.
El avance argentino en cohetería fue evidente el 22 de Diciembre de 1969 en la realización del *"Proyecto Navidad"*. En el se procedió a experimentar el "Castor" un diseño destinado a alcanzar los 500 Km. de altitud.
Se realiza en Mar del Plata, Provincia de Buenos Aires, el 20º Congreso de la Federación Internacional de Astronáutica, concurren a él gran cantidad de participantes argentinos y enviados de EE.UU. Unión Soviética, Gran Bretaña y otras naciones. El evento es un gran éxito y en el se presentan los planes y realizaciones del país.

En ese intenso año de 1969, el 29 de Octubre, en la Antártida Argentina, el Ministro de Defensa y el Comandante en Jefe de la FAA, inauguraron en la B ase Aérea Vicecomodoro Marambio una pista de aterrizaje de 850 metros de longitud que permitiría la futura logística vía aérea. Debemos destacar el accionar de un pequeño grupo de oficiales y suboficiales que durante dos meses, viviendo en pequeñas carpas, algunas veces a 30º bajo cero y vientos de hasta 170 Km./h. la construyeron manualmente a pico y pala.

El 23 de Diciembre, a las 06,30 horas en Chamical (en cumplimiento del *"Operativo Bio II*) se disparó un cohete Canopus que ascendió a una altura de 60 Km. transportando una cápsula de 32 cm. de diámetro bautizada *"amanecer".* El tripulante fue un simio (mono Caí) de dos años de edad y kilo y medio de peso, bautizado *"Juan"* que realizó un vuelo de 8 minutos de duración. La cápsula y su tripulante fueron recuperados sin daños por un helicóptero.
El 16 de Noviembre de 1970 en CELPA - Chamical, se realizó el *"Operativo Ñahi"* empleándose un cohete "Castor X2" y dos "Canopus" consistente en el vuelo de una carga útil con equipamiento fotográfico para tomas de gran altura y relevamiento de recursos naturales.

Miguel Sánchez Peña fue Director General de la *"Experiencia Dragón 70".* En ella se procede al ensayo de un Orión II con 26 Kg. de carga útil y un vehículo francés Dragón.
La misión a cumplir era el estudio del espectro de energía y la dirección del campo magnético terrestre. Con el Dragón se llegó a los 430 Km. de altitud. En estos experimentos tuvo destacada actuación el Laboratorio de Radiación Cósmica de la Universidad Nacional de Tucumán. Debemos comentar que el complejo de Mar Chiquita, frente al Océano Atlántico, posibilitaba ensayos de gran envergadura, incluido lanzamientos satelitales. Por dicho motivo las Naciones Unidas envió una comisión de expertos y la declaró "*Base Internacional de Lanzamientos"* siendo la segunda en el mundo con tal patrocinio.

En 1972 en la localidad de Ascochinga, Córdoba **Sánchez Peña** fue Miembro Organizador del "*Encuentro de Tecnología Aeroespacial".* Esta reunión nucleó a los Organismos de la FAA y de las Universidades Nacionales y Centros de Estudio y Experimentación en un momento de gran empuje y trabajo en el desarrollo de propulsantes, vehículos y cargas útiles científicas. Tanto fue así que se habló de la posibilidad de iniciar los trabajos de un satélite artificial nacional.

El 22 y el 28 de Marzo de1973 se lanzan desde la V Brigada Aérea (Pcia. de San Luis) dos cohetes *"Skylark"* (acuerdo con Gran Bretaña) que logran apogeos de 240 kilómetros. Se toman fotografías en el espectro visible e infrarrojo para el relevamiento de recursos naturales y agropecuarios, cubriendo un hexágono de 600 Km. de diámetro.
El 18/ 19 de Noviembre de 1973 en una tarea conjunta del la CNIE, el IIAE y el Instituto Max Plank de Alemania se produce el *"Operativo Egani".* Desde CELPA se disparan dos "Rigel" y se inyectan nubes ionizadas para medición del campo magnético. Se alcanzan los 260 Km. de altitud. El día 22 un "Castor" llega a los 260 Km. Contribuye en estas experiencia el Observatorio Félix Aguilar de la Universidad Nacional de Cuyo. A partir de este año de 1973 la Fuerza Aérea acentúa su presencia institucional en la Comisión Nacional de Investigaciones Espaciales.
El **Ingeniero Sánchez Peña**, es ascendido al grado de Comodoro, y designado durante los años 1973/74, Jefe del Área de Material Río Cuarto, Córdoba, donde además de sus tareas en ese nuevo destino, continuó con su gran pasión: la actividad Aeroespacial.

El 6 de junio de 1974 en CELPA – La Rioja se realiza el *"Operativo Astro X"* se lanza un "Rigel" y ensayan dos "SS/40 "para validar en vuelo un motor experimental de propulsante nacional de 70 toneladas de impulso, con posible aplicación civil y militar.

Sánchez Peña, entre sus múltiples actividades, en la Escuela de Ingeniería Aeronáutica, tuvo a su cargo como Profesor la materia Cohetería. Igualmente fue docente de proyectiles guiados en la Escuela de Comando y Estado Mayor.
Asimismo, ocupó el cargo de Director General de Material Aeronáutico de la Fuerza Aérea Argentina.
Luego en 1975, fue designado Presidente de la CNIE- Comisión Nacional de Investigaciones Espaciales, funciones que cumplió con el grado de Brigadier hasta 1984. Fueron nueve intensos años de trabajo y su último cargo en la Fuerza Aérea.

En ese año de 1975, 30 de Septiembre y 3 de Octubre, se realizó el *"Operativo Experiencia EGANI"* con el lanzamiento de dos "Castor" en la Base Antártica Vicecomodoro Marambio. Equipos y personal se trasladaron desde Córdoba en un avión Hércules 130.
Esto incluía los vehículos, rampa de lanzamiento, radares de seguimiento y telemetría. Se montaron dos puestos de observación en el continente y dos aviones de la NASA,

sobrevolando el Atlántico a la altura de Nueva York, tomaron parte de la experiencia. El principal objetivo era el estudio de los campos eléctricos y magnéticos en altura, la temperatura y perfil de electrones. Se empleó una carga útil desarrollada en el IIAE en cooperación con el Instituto Max Planck de Alemania.

Consistía en una mezcla especial, que incluyó una carga hueca, que produjo una nube ionizada que generó un chorro de electrones que viajó como en un tubo hacia el punto magnético fijado en el hemisferio Norte. Los datos fueron enviados a tierra por telemetría y la nube de iones registrada por cámaras fotográficas ubicadas en Tandil, Provincia de Buenos Aires, asiento de este Instituto de Historia Aeronáutica y Espacial Mayor FAA Eduardo A. Olivero -que lo contó a **Sánchez Peña** como uno de sus Miembros Fundadores- y desde el Observatorio El Leoncito en la Provincia de San Juan.

Los aviones de la NASA registraron con cámaras de TV el pasaje de la nube.

La tripulación pudo observarla directamente cuando pasaba próxima a la Isla de Manhattan. El éxito fue rotundo y despertó interés internacional en los proyectos espaciales argentinos.

Ilustración 8 Cohete Castor experiencia en la Antártida

La destacada labor como Presidente de la CNIE de **Sánchez Peña**, incluye la fundación el 12 de Diciembre de 1977 del Centro Espacial San Miguel, en la Provincia de Buenos Aires. Allí funcionaron el Grupo de Desarrollos Espaciales y el Programa de Energía no-Convencional (solar y eólica), Física Cósmica y los programas educativos y de capacitación.

La creación del Centro de Sensores Remotos, con estación de recepción LANDSAT en Mar Chiquita y el Centro de Procesamiento de Datos en Vicente López, Provincia de Buenos Aires.

Igualmente la instalación en la Base Marambio de la estación de lanzamiento de cohetes sonda y balones estratosféricos **Sánchez Peña** logró la creación de un *"Master en Tecnología Espacial"* en acuerdo con la Universidad Tecnológica Nacional y dictado en el Centro Espacial San Miguel.

Concretó con el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología el Instituto Nacional de Transferencia Tecnológica con sede en la Ciudad de Buenos Aires y el Instituto de Investigaciones Aplicadas en Ciencias Espaciales en la provincia de Mendoza. (Lucha Antigranizo y experiencias con grandes balones de hasta 800 Kg. de carga y 40 Km. de altitud de vuelo).

Sánchez Peña frente a la CNIE logró materializar el "*Programa Nacional de Lucha Antigranizo*" con el desarrollo y fabricación de cohetes, cargas químicas y lanzadores nacionales. Sumándose a esto la red de comunicaciones y radares, realizándose campañas anuales desde 1978 a 1983.
La cooperación internacional durante su administración tiene como recuerdo la primera tele-conferencia en Argentina en Noviembre de 1976, que fue sobre *"Aplicaciones Espaciales",* realizada empleando el satélite ATS-6 entre autoridades argentinas y directivos de la NASA.
Durante la dinámica acción de **Sánchez Peña** al frente de la CNIE se concretaron catorce acuerdos de cooperación con diversas Agencias Espaciales y organizaciones de investigación de Estados Unidos, el Consejo Nacional de Estudios Espaciales de Francia, y entidades de Alemania, Italia, Brasil, Chile, y otras.
En 1981 la CNIE diseñó un importante estudio la *"Arquitectura de un Sistema Satelital Doméstico"* El proyecto no pudo concretarse por falta de fondos, pero sirvió para que la Argentina gestionará los puntos adecuados en la órbita geoestacionaria ante la Unión Internacional de Telecomunicaciones. En ese año la CNIE logró un sistema de antenas que permitieron la comunicación vía satélite con las bases antárticas.

Ilustración 9 Sánchez Peña recibe al astronauta lunar Buzz Aldrin

Sánchez Peña también personalmente cumplió una destacada y notable actividad relacionada con el uso espacial de la Teledetección. A principios de 1976, planeó y dirigió las actividades en el país, hasta lograr la creación del Centro de Sensores Remotos y la instalación de una estación receptora LANDSAT en la base de lanzamiento de Mar Chiquita, Provincia de Buenos Aires.
Durante su administración se organizaron cursos de post-grado en sensores remotos, de hasta un año de duración, donde se formaron cerca de mil profesionales argentinos

y latinoamericanos. Se planeó y ejecutaron proyectos conjuntos con la Secretaría de Agricultura de la Nación y la FAO para el relevamiento de áreas sembradas y estimación de cultivos mediante técnicas aplicadas del uso de la teledetección.
Como se ha dicho, por su iniciativa se creó el CIDEM-Centro de Investigación y Desarrollo Espacial Mendoza, y uno de sus programas fue la instalación de una estación receptora de información satelital.

El **Ingeniero Sánchez Peña** fue Delegado Argentino en Reuniones sobre el uso de Sensores Remotos en Filipinas, 1978; Costa Rica, 1980 y el Cairo, 1982.
En los años 1977, 1979 y 1990 actuó como Vocal del Comité Organizador de los Simposios en Sensores Remotos, programados por el Instituto de Investigaciones Ambientales de Michigan, EE.UU. y, en 1981, Miembro del Comité Organizador en la Reunión Latinoamericana de Profesionales de la especialidad realizada en Brasil.
En 1983 fue consultor de la FAO para el trabajo *"Fortalecimiento interregional de las aplicaciones de Teledetección".*

Consultor de Naciones Unidas en el Departamento de Recursos Naturales y Energía, asesorando a la Universidad de Qatar, para formular un proyecto de investigación y desarrollo en teledetección y brindó asistencia técnica y asesoramiento para una estación receptora integral en Irán.

Por su extensión abreviaremos el relato de las actividades en este particular campo tecnológico.
Someramente nombraremos congresos y reuniones a las que asistió en Santiago, Ottawa, Michigan, Roma, Varsovia, Bogotá, Manaos, Cuzco, Puerto Vallarta, publicando numerosos artículos y exponiendo trabajos de la especialidad, destacándose en Junio de 1986, su disertación en la Academia Pontificia de Ciencias del Vaticano .
Por estas actividades fue Miembro de la Sociedad de Especialistas en Percepción Remota y Sistemas de Información Espacial-SELPER.

Retornemos a las actividades de propulsión y cohetería. En el periodo 1977/78 la FAA inicia los esfuerzos en la aplicación militar ante un posible conflicto limítrofe con Chile. Se transforma entonces al proyecto de cohete sonda Cóndor I en un posible cohete tierra-tierra táctico.

En Agosto de 1978 se suscribe con Perú, en Lima, un *"Acuerdo Especial de Colaboración en la Utilización Pacífica del Espacio".*

En cumplimiento de ello el 21 y 22 de Marzo de 1979, el **Ingeniero Miguel Sánchez Peña**, fue Director General y Planificador de la notable experiencia científica *"Castor-Perú"* que tuvo como escenario la Base Punta Lobos, cercana a Lima. Su finalidad fue estudiar el origen, desarrollo y comportamiento de las irregularidades ionosféricas del tipo "F" dispersa que afectan la propagación de ondas electromagnéticas.
Se produjeron artificialmente dichas irregularidades mediante la inyección de vapores de Bario a 280 kilómetros de altura.

La Argentina transfirió, por decisión de **Sánchez Peña**, varios granos propulsantes compuestos utilizados en el Orión I. así como piezas constructivas, que quedaron almacenadas y que muchos años después han sido empleadas como punto de partida del actual desarrollo espacial peruano.

Ilustración 10 El cohete sonda Castor del IIAE en Punta Lobos
–Experiencia científica de Argentina y Perú-

En el terreno Académico también debemos recordar la dinámica existencia de **Sánchez Peña**. Entre algunos hechos su presidencia de la AACE-Asociación Argentina de Ciencias Espaciales, Entidad No-Gubernamental que tuvo su origen en la Sociedad Argentina Interplanetaria, fundada en 1949, por Teófilo Tabanera.
A ello le debemos sumar diversas Membresías como la de la *American Rocket Society, y* el *American Institute of Aeronautics and Astronautics.* Se destaca igualmente, su nombramiento como Miembro Académico Vitalicio de la Academia Internacional de Astronáutica, dependiente de la Federación Internacional de Astronáutica.

En 1980 la Secretaría de Cultura de la Nación, por su contribución al desarrollo educativo y científico en el país, le otorgó el *"Premio Dr. Federico Leloir"* que recuerda al Premio Nobel argentino.
Asimismo, en San José de Costa Rica, fue Miembro Asesor Internacional de la *"Conferencia Espacial de las Américas"*. En el campo docente fue designado en 1990, Profesor Titular en la Universidad Nacional de Luján – Argentina. Disertante invitado de la Universidad Autónoma de México, la de Chile, Academia Pontificia de Ciencias, Universidad Nacional de Buenos Aires y otras.

Se destaca su labor como Delegado Argentino ante la Federación Internacional de Astronáutica durante los años 1968/70; 1977; 1983/84; 1989 y 1997. Presidente (1976/81) de la Delegación Argentina ante la ONU en el Comité para el Uso Pacifico del Espacio Exterior, sumándose a esto su presencia en infinidad de Encuentros, Seminarios y Congresos internacionales con sede en diversos países.

El **Ingeniero Sánchez Peña** dictó importantes conferencias y redactó durante su carrera gran cantidad de informes técnicos y realizó innumerables publicaciones en

revistas científicas nacionales y extranjeras. De igual manera presentó personalmente brillantes trabajos en reuniones y congresos realizados en Filipinas(1978); Costa Rica (1980); El Cairo (1982); San José dos Campos (1983); Santiago y Roma (1983); Lausana-Suiza (1984); Ottawa (19859 ; México y Vaticano (1986).La temática tratada incluía desde cohetes sonda, empleo de satélites, hasta sensores remotos y procesamiento digital de imágenes. Aún hoy esta bibliografía por su filosofía científica tiene valor para equipos de investigación de países en desarrollo.

Ilustración 11 Sánchez Peña, intensa actividad internacional

El 10 de Diciembre de 1981 despegó desde Chamical el último cohete de uso científico y fabricación nacional el "Tauro" (8 metros de longitud, 100 Kg. de carga a 160 Km. de altitud) destinado a transportar instrumental, un sistema de control de altitud, cámaras de alta resolución para relevamiento fotográfico y sistema de recuperación. Con ello concluyó una etapa de dos décadas de desarrollo y éxitos científicos y tecnológicos en América del Sur.

En los tableros de diseño quedó el proyecto *"200/300"* una carga 200 Kg. cuyo objetivo era relevamiento desde 300 Km. de un millón de Km.2.

Ilustración 12 Cohete TAURO para reconocimiento de recursos naturales

La Fuerza Aérea Argentina emprendió en su nueva base de producción y experimentación de Falda del Carmen (Córdoba) los desarrollos de cohetes de empleo militar tierra-tierra "Alacrán" y "Cóndor II" de alcance intermedio

En 1993, el gobierno de Carlos Saúl Menem, aceptando presiones internacionales, cancela todos los proyectos y programas; se desmantelan las instalaciones de Falda del Carmen y los grandes motores de propulsante sólido son trasladados y destruidos en los EE.UU. Concluye sus trabajos, sin fondos, el IIAE; se disuelve la Comisión Nacional de Investigaciones Espaciales; se cede la Fabrica Militar de Aviones a una empresa norteamericana. Se queman y desaparecen todos los archivos y documentos y, entre otras cosas, fue dejada en el olvido CELPA –ATLÁNTICO, la base cercana a Mar del Plata, desde la cual algún día se soñaba despegarían los vectores propios con sus satélites argentinos. La casamata de control de vuelo en Chamical, dinamitada.

Fue muerte y agonía rápida para un sueño de independencia tecnológica.

Ilustración 13 ALACRAN uno de los últimos proyectos argentinos antes del lanzamiento

Sin embargo, **Sánchez Peña**, dotado de una gran visión patriótica trató también en Argentina, crear una conciencia empresaria en el campo espacial. Participó en el grupo promotor y fue co-fundador y Miembro del Directorio de la empresa PARACOM S.A. Esta tuvo activa participación en la licitación internacional para establecer el *Sistema Satelital Domestico de Argentina* que operó entre 1993-1997 como *Sistema Interino.*
En los años 1994/95 actuó como Asesor de la empresa NAHUELSAT S.A. en la ubicación y emplazamiento de la Estación Terrena para el sistema doméstico y regional. En 1999 cumplió tareas de Asesor Principal para Argentina de GEO-CAN, empresa canadiense de geomántica que agrupaba a catorce empresas de ese ramo.

Como dato anecdótico podemos decir que en el IUA- Instituto Universitario Aeronáutico, heredero del espíritu pionero de otros tiempos, con su propio esfuerzo, el apoyo FAA y la Secretaría de Ciencia y Tecnología de la Provincia de Córdoba, con el aporte de especialistas que trabajaron el los planes del pasado, se desarrolló con discreción el *"Proyecto USAT*" y se construyó el satélite *"Víctor"* fruto de años de investigación y trabajo. Finalmente se logró, como satélite universitario, ponerlo en órbita con un vehículo ruso en Agosto de 1996.Por los organismos de registro internacionales fue especificado como el primer satélite argentino. Gobierno y prensa prácticamente ignoraron el hecho.

Este era el panorama en los últimos años de la vida del **Brigadier Ingeniero D. Miguel Sánchez Peña.** En una oportunidad, a los autores de este trabajo, les comentó con voz suave y emocionada *"dicen que Chamical esta tapada por la maleza"* y sonrió tristemente.
Su última contribución a la Aeronáutica y el Espacio, sin embargo fue muy importante. Consistió en su acción como Presidente del Instituto Nacional Newberiano (1999/2005) divulgando y preservando la Historia Aeronáutica y Espacial Argentina

(del cual el actual Presidente fue su Secretario Académico, durante todo ese tiempo) y en otro nivel, primero como Secretario y luego, como Presidente Pro Tempore de la FIDEHAE –Federación Internacional de Estudios Históricos Aeronáuticos y Espaciales, cuyos Miembros hoy, escuchan estos recuerdos.

Ilustración 14 Congreso de FIDEAHE en Buenos Aires.

Sánchez Peña (centro) y delegados en el Museo Nacional de Aeronáutica

El Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, lo distinguió especialmente en el año 2006 por su brillante desempeño en la FIDEHAE, a través de la Agregaduría Aeronáutica de la Embajada en Buenos Aires.

En el año 2007 fue reconocido en un acto público, por su trayectoria en bien del país y Pionero Aeroespacial, con la Primera Medalla de la nueva Fundación Wernher von Braun, importante Organización No-Gubernamental creada en la Argentina.

El **Brigadier Ingeniero D. Miguel Sánchez Peña** cumplió, a la edad de 83 años, su última misión el domingo 22 de marzo de 2009. Dejó el recuerdo para sus íntimos de leal amigo, esposo y padre. Para todos, su honestidad, idealismo, amor a la Patria y fundamentalmente el legado de su ejemplo de estudio y trabajo para las generaciones futuras.

A fines de Septiembre de 2009, en la Escuela de Aviación Militar, sus antiguos colaboradores lo recordaron en un acto. Documentos, objetos y materiales fueron donados por su familia a la Sala Histórica del Cuerpo de Cadetes. También otros elementos al Museo Universitario de Tecnología Aeroespacial. En el duermen para la historia la cápsula con el ratón *"Belisario",* las fotografías y todos los recuerdos de vehículos y motores cohete, que alguna vez, fueron orgullo de muchas vocaciones aeroespaciales.

Ilustración 15 Brigadier Ing. D. Miguel Sánchez Peña

Vida, obra y pasión por la Argentina en el espacio.

Es todo lo que podemos contar, por lo limitado del tiempo, de Sánchez Peña y su vida, en este Congreso, aquí en Perú, tierra que él consideraba una Patria de verdaderos Hermanos, por el legado y reconocimiento a Don José de San Martín, Libertador de América y, por el heroico e hidalgo apoyo peruano a la Argentina en la Guerra por nuestras Islas Malvinas, usurpadas por el Reino Unido de la Gran Bretaña desde 1833 .

En el recuerdo de su obra, podemos decir, que no dudamos, que la Argentina fue grande en muchos momentos de su historia, gracias a hombres como él, que contribuyeron al *Desarrollo de los Pueblos*, dotados de un espíritu amplio y generoso.

N. la presente disertación estará acompañada por un power point documental de 100 imágenes sobre el desarrollo espacial argentino.

S. R. M. - R. J .M. – ARGENTINA – 2010

Jorge Newbery Precursor del Poder Aeroespacial

COMODORO (R)
SANTOS A.
DOMÍNGUEZ KOCH
FUERZA AÉREA ARGENTINA

Publicado en Airpower Journal

Introducción

EL RECORDADO MAESTRO historiador aeronáutico Antonio María Biedma Recalde, solía decir que la pasión por la conquista del aire tenia en Argentina notables antecedentes desconocidos u olvidados, agregando que era un deber de todo investigador histórico, rastrear los archivos para darlos a conocer.

Aquí encuadro esa propuesta y como consecuencia de las investigaciones sobre la vida y obra del Ingeniero Jorge Alejandro Newbery (1875–1914), insigne Fundador de la Aeronáutica Argentina y primer aviador militar, podemos analizar por primera vez, su pensamiento de avanzada en 1909, que en relación con el naciente poder aéreo, pone en descubierto una faceta desconocida de su excepcional personalidad.

La Argentina tiene una extensa y fecunda tradición aeroespacial, nacida a los albores del siglo XX, y que le ha permitido ocupar una posición singular, entre los países de Latinoamérica.

Todo ese complejo proceso histórico, que la naciente ciencia y arte de volar requirió para su desarrollo, puso en relieve la existencia de hombres de elevado prestigio internacional, que mostraron entre nosotros gran interés por el vuelo aerostático y mecánico aún desde el siglo anterior, sobresaliendo de esa pléyade el citado Ingeniero Newbery,[1] como lo expresara el Brigadier General Ángel María Zuloaga.

A través de un estudio histórico, que sobre bases científicas y documentales encaramos durante muchos años, nos posibilitó conocer importantes aspectos desconocidos y aún controvertidos, de su progenie, vida y obra, los que por primera vez fueron dados a conocer en 1991.[2]

Uno de los documentos que fundamentó esta investigación histórica, fue un medular artículo que escribiera, con el titulo *"Aeronáutica",* publicado por el Periódico *La Nación*, de Buenos Aires, el 9 de abril de 1909, desconocido por los autores clásicos

de la historia aeronáutica argentina, pues ninguno hizo comentario sobre su existencia y significado.[3]

En 1982, el amigo historiador Fernández Brital, tendría el mérito de ser el primero que lo comentara brevemente, calificando sus expresiones como pioneras y proféticas del naciente poder aéreo.[4]

Es de señalar que cuando Newbery redactó aquel artículo, en el año 1909, su experiencia aeronáutica era aún muy escasa y eso habla mejor en favor de su original teoría aeroespacial.

Había llevado a cabo solo cuatro ascensiones aerostáticas, que le permitieron navegar 18 horas y 46 minutos. No había volado en avión, pues eso era desconocido en el país. Esas máquinas aéreas, aeroplanos como se les decía entonces, recién llegarían a comienzos de 1910. Se encontraban aún en su etapa inicial de experimentación y evolución; y eran, naturalmente rudimentarios, primitivos, frágiles, inseguros y de escasos rendimientos y cualidades técnicas.

En consecuencia, Newbery se refiere en su artículo a los problemas y a la situación que presentaba la aerostación que, era lo único que practicaba y donde había acumulado toda su experiencia aérea. Nos preguntamos cual habrá sido la motivación que le hicieron redactarlo y darlo a conocer, en un periódico porteño tan importante, precisamente en aquellos momentos.

Su origen, estuvo íntimamente relacionado con la severa crisis institucional por la que pasaba el Aero Club Argentino, que a un año de su fundación puso en peligro su destino.

El Aero Club Argentino y su Crisis de 1908

El 13 de enero de 1908, en la Secretaria que la Sociedad Sportiva Argentina poseía en la calle Florida 183 de la ciudad de Buenos Aires, se realizó una asamblea constitutiva, que dio origen al Aero Club Argentino. Fueron 45 los asambleístas presentes, entre los que se eligieron a los integrantes de la primera Comisión Directiva, encabezada por el diplomático argentino Aarón de Anchorena, y donde el Ingeniero Newbery ejerció el cargo de Vicepresidente 2º.

De todas aquellas personalidades, Anchorena era el único con antecedentes aeronáuticos reales. Había realizado once ascensiones en globo en Francia y otra en la Argentina, con el globo Pampero, durante la Navidad de 1907. Así se dio origen a la Aeronáutica Argentina, oportunidad en que fue acompañado por Newbery, quien de esta forma recibió su bautismo aerostático.

El 7 de febrero de 1908, desde el campo de la Sportiva, y donde se realizó la ascensión anterior, el recién creado Aero Club Argentino inició su brillante historial, con una ascensión aerostática con aquel globo Pampero, la segunda del país, que como todas tuvo un carácter científico y deportivo y fuera conducido por el Ingeniero Newbery acompañado por el Mayor Waldino Correa, quienes navegaron algo más de 5 horas. Hoy, allí se encuentra el Campo de Polo en las Avenidas Dorrego y del Libertador en Buenos Aires.

Durante el primer año, la Comisión Directiva del Aero Club se dedicó a reclutar prosélitos para la causa aérea y si bien el club tenía enormes dificultades económicas y contaba con un sólo globo, en compensación poseía gran fe y entusiasmo, estimulados con frecuentes ascensiones , que sumaban a nuevos iniciados en esa novedosa actividad.

El comienzo de la aeronáutica argentina depararía muchas sorpresas dolorosas y cuando mayor era el optimismo entre los asociados, sobrevino la inesperada desaparición del Pampero, el 17 de octubre de 1908, conducido por el doctor Eduardo Newbery, quien era acompañado por el Sargento Eduardo Romero. Partieron de un campo próximo, Los Ombúes, en la Avenida Luis M. Campos y Olleros, fue la cuarta ascensión del hermano menor de Jorge y la novena del Club. Cayeron inmolados en aras de la conquista del cielo patrio, intentando establecer el primer récord de distancia y de permanencia en el aire.

Este fatal accidente que produjo las dos primeras victimas de la aerostación nacional, causo un enorme desaliento en la mayoría de los asociados, quienes comenzaron a abandonar la incipiente actividad aérea y a renunciar al club situación que se fue agravando con el transcurrir de las semanas y que afectó al mismo Jorge Newbery, quien al sufrir en carne propia la tragedia, presentó su renuncia como Vicepresidente 2º.

En medio de graves preocupaciones profesionales y familiares, a poco más de un mes del fallecimiento de su hermano, Newbery contrajo matrimonio con Sarah Escalante el 24 de noviembre de 1908.

Al regreso de su viaje de bodas, en enero del año siguiente, Newbery se fue dando cuenta que era el único con capacidad y valor, capaz de sacar de la profunda crisis institucional en que se encontraba el Aero Club y revertir esa situación para impedir una segura bancarrota.

La permanencia de Anchorena en Francia, motivó que el club quedara acéfalo, agravando la ya difícil situación por la que atravesaba, hasta que en uno de sus viajes a Buenos Aires, sabiamente aconsejado por Newbery y otros amigos, procedió a convocar a una Asamblea General, con el propósito de obtener el indispensable apoyo de los pocos socios que quedaban y encontrar una solución al delicado problema. La adquisición en Francia de un nuevo globo de seda de 1.200 m3, llamado *El Patriota*, insufló nuevos bríos al Club y las actividades comenzaron a reanudarse lentamente.

El 24 de enero y el 2 de abril de 1809, el Ingeniero Newbery, realizó las dos primeras ascensiones después de la pérdida del Pampero, siendo acompañado por el Ingeniero Horacio Anasagasti en la primera y el Dr. Alfredo L. Palacios y el escribano Lisandro Billinghurst en la segunda, permaneciendo algo más de 4 horas en el aire en cada una.

En el marco de las diligencias que hiciera Newbery para reanimar al Aero Club, el 9 de abril siguiente publicó el artículo que dio origen a este ensayo, asumiendo a partir del 27 de abril, la Presidencia del Club, con el apoyo de un selecto y entusiasta núcleo de asociados. De este modo, comenzó una nueva y dinámica época durante la que se reinició plenamente la actividad aerostática, dando aquel ejemplo personal de valor e infundiendo confianza, siendo muy pronto imitado por otros, que abrazaron ese viril deporte.

Graves consecuencias inesperadas, se le presentaron a Newbery en el seno familiar, a raíz de sus acciones tan nobles y patrióticas. El constante temor y sufrimiento que su actividad aerostática producía en su madre Dolores Malagarie de Newbery y en su prometida Sarah, hizo que a principios de 1908, cuando aún no se había producido la tragedia del Pampero, les prometiera no realizar nuevas ascensiones, compromiso que cumplió fielmente durante todo aquel año. Tal compromiso familiar, nos fue comunicado personalmente por aquella señora Sarah, respetable anciana que conocimos en 1974 y visitamos varias veces, en compañía de los apreciados amigos Brigadier Mayor César Guasco y del señor Carlos Joost Newbery, sobrino de Jorge, oportunidad en que grabamos la entrevista que así quedó registrada como único testimonio en nuestra historia. Nos explicó entonces, que la crítica situación por la que atravesaba el Aero Club Argentino obligó a su esposo a romper su promesa en enero de 1909 y a recomenzar la actividad aerostática, la que no abandonaría a pesar de sus reclamos, cruda realidad que les llevó al divorcio.

Sin dudas, el incansable trabajo de Newbery para reactivar el Aero Club Argentino, le resultó en doble consecuencia: primero, la triste destrucción de su hogar, en el que ya tenía la dicha de tener un vástago: Jorge Wenceslao; y segundo, el sacrificio de su felicidad personal causado por el dinamismo que mostró en el reflotamiento de la naciente aeronáutica argentina, que lo habría de conducir por derroteros de gloria, hacia un papel histórico incomparable.

Versión Newberiana del Poder Aeroespacial

El artículo periodístico *Aeronáutica*, que publicara en 1909, abarcó una columna y media en una pagina interior. Comenzó expresando que, un asunto de palpitante interés, que había tenido la virtud de cautivar la atención y estimular la preocupación de todas las naciones civilizadas, habían sido sin exageración, los pasos gigantescos que había logrado la ciencia en materia de navegación aérea y dominio del espacio, superando lo que hasta hacia poco, era sólo una quimera. La aplicación de la mecánica al problema de la aerostación, escribió, llevará día a día a este medio de movilidad a un fin que no es aventura pronosticar la conquista definitiva del espacio.

En el párrafo siguiente, enunció lo que sería la base fundamental de su concepción doctrinaria sobre el naciente poder aéreo, de excepcional importancia histórica (sic) ***"no es pues, de extrañarse el asombro producido por los progresos de la aerostática y la seguridad en una época no muy remota, de que la nación poseedora de la máquina aérea más perfecta será en lo sucesivo el árbitro supremo y absoluto de las demás, por el inmenso poder que pondrá a su disposición."*** Completó esta idea, al señalar lo que hasta ayer había sido la preocupación de unos cuanto pioneros, dispuestos a conocer más sobre el espacio, expresando ***"es hoy el punto de partida de una revolución mundial vinculada no tan solo a la ciencia de la guerra sino que también representa una vasta contribución al estudio de la meteorología y un paso más adelante para resolver el ideal de la facilidad y rapidez en el transporte."***

Puso luego de manifiesto, que en todas partes habían surgido iniciativas privadas y oficiales sobre la navegación aérea habiéndose invertido cuantiosas sumas en concepto de premio para alentar a los científicos en sus investigaciones, donde las naciones anhelaban sobresalir por todos los medios a su alcance.

Después de esta breve introducción, analizó la realidad argentina y se preguntó si era posible que el eco de tantas manifestaciones no hubiera tenido repercusión entre nosotros, contestándose a si mismo al sostener que nuestro grado de civilización, nuestro nombre de país progresista y nuestros antecedentes patrióticos, nos imponían el ineludible deber de hacer algo, de comenzar siquiera la obra que otros se afanaban en terminar.

Destacó que tan noble ideal fue la motivación que contribuyó a la fundación del Aero Club Argentino, donde un reducido núcleo humano tomó la ardua tarea de convertir en un hecho concreto a la aerostación nacional, sin omitir sacrificios aún a costa de acerbas críticas, agregando que la pérdida del globo Pampero del año anterior, que calificó como un accidente imprevisto, provocó la paralización momentánea de la actividad aérea en desarrollo.

Por entonces, se habían vertido conceptos ligeros y opiniones desfavorables hacia quienes tuvieron como objetivo realizar investigación en el medio aéreo y en la práctica de un deporte que encerraba, según él,***"para una época no lejana, una de las armas más poderosas que podrá servir para defender el suelo patrio"*.**

Lamentablemente, agregaba, esas elevadas aspiraciones no habían sido debidamente interpretadas, ya que los opinantes estimaban que las ascensiones aerostáticas realizadas, sólo constituían excursiones temerarias para experimentar sensaciones fuertes, habiendo surgido de improviso técnicos de ocasión, que indicaban a veces lo qua debía o no debía hacerse, críticas, acusaciones más o menos intencionadas en fin, un verdadero caos de opiniones contradictorias que en su conjunto todo admitía, menos el objetivo, único y exclusivo, que diera nacimiento a la institución.

Las ascensiones efectuadas hasta 1907 fueron casi desconocidas en la Argentina, salvo las realizadas por algunos profesionales extranjeros que tuvieron un fin lucrativo. En las diversas salidas efectuadas por los socios del Aero Club, no se habían tenido tan sólo en vista cumplir un objetivo deportivo, sino también científico, al "*llevar al terreno de lo positivo estudios prácticos y teóricos efectuados en otros países y contribuir a la aerostación al aportar por medio de los instrumentos apropiados, datos científicos observados en las capas atmosféricas y otros hechos trascendentes, cuya utilidad ha sido muy apreciada por el sabio director de la oficina meteorológica Gualterio Davis, quien no ha omitido sacrificio alguno para contribuir al mejor éxito de las ascensiones"*.

La adquisición del aeróstato Patriota, dio origen a nuevas y encendidas críticas, estimuladas por la tragedia del Pampero, pero más allá de esas opiniones destructivas, Newbery intentó demostrar el fin altruista que tenían estas prácticas y el deseo de extenderlas por todo el país, firme posición que tranquilizó los nobles sentimientos de quienes lo apoyaban.

En relación con los globos libres, sostuvo que en la mayoría de los países europeos y en los EE.UU. constituían una actividad corriente, con ascensiones muy frecuentes con diversos fines, como también las ejecutadas con aeroplanos y otros aparatos, que pronto conquistarán el aire y donde los accidentes, tal como lo mostraban las estadísticas, sucedían en una proporción insignificante lo que no justificaba el pesimismo que se había apoderado de buena parte de los aficionados locales.

En materia de accidentes terrestres, analizó los causados por automóviles y tranvías, y las críticas que se habían hecho de estos medios de transporte; medios que calificó como consecuencia lógica del progreso, de la necesidad de mejorar las

comunicaciones y de la popularidad que habían tenido. Los temores y críticas empezaron a desvanecerse progresivamente, pues el gran público comprendió la necesidad de mejorar estos nuevos medios de locomoción. Agrego, que podría citar muchos otros ejemplos semejantes en apoyo de su tesis, siendo raro el caso de que la realización de cualquier progreso, no hubiera dado lugar a escenas más o menos parecidas. Y, la iniciativa de implantar la aerostación en el país no era diferente. Afirmando que contra ella, se habían formulado numerosísimas argumentaciones, al considerarla un nuevo factor que habría de provocar innumerables victimas, sin tener ninguna utilidad práctica, deducciones que sostuvo estaban muy lejos de la verdad.

Para él, muy pronto se habría de palpar el valor práctico de las ascensiones y el servicio que prestara en caso de una guerra y en la vigilancia de nuestras inmensas costas; sometidos entonces, por falta de medios, a una deficiente vigilancia aduanera y que encuentra en la navegación aérea, una vez perfeccionada, una ayuda irremplazable. Como medio deportivo, no vaciló en pronosticar que *"será uno de los que ha de contar con numerosos adeptos, que habrá de producirse tan pronto como se inculque en el ánimo nacional el convencimiento de que los peligros de la aeroestación serán nulos comparados con los que ofrecen otros medios de movilidad y otros deportes en gran boga y que, sin embargo, se practicaban con verdadero entusiasmo".* Finalizó su artículo expresando que, *"en ese día se verá que un globo no es un vehículo de muerte ni un juguete y que los temores que su empleo inspiraba, habrán desaparecido con el simple conocimiento de lo que es la aerostación y nadie lo discutirá".*

Versión de los Padres del Poder Aeroespacial

Una característica inherente al poder aeroespacial es la aptitud del hombre para elevarse en el aire a bordo de un vehículo y gobernar sus movimientos, explotando todas sus posibilidades, lo que nos lleva a definirlo como la capacidad aérea total disponible en una nación, para ejercer acciones en los campos político, económico, social y militar, involucrando a sus medios de empleo civil y militar, públicos y privados, existentes y potenciales, y cuyos tres elementos básicos son: una fuerza aérea, una aviación comercial y una industria relativa.

El poder aeroespacial comenzó a ser captado durante la I Guerra Mundial, aunque con una doctrina aún rudimentaria, elaborada por algunos imaginativos de la época. Más tarde, esos pensadores tuvieron que vencer innumerables obstáculos y una resistente incomprensión para demostrar la validez de sus ideas, que terminaron por afirmarse en las grandes guerras del siglo XX. Entre aquellas figuras ya históricas, recordamos al "padre del poder aeroespacial", el General italiano, Julio Douhet (1869–1930), cuya teoría estableció las bases del actual concepto de poder aeroespacial.[5]

Hacia el año 1910, se presentaba un dilema en el mundo de entonces: aparatos más livianos que el aire (aeróstatos y dirigibles) o más pesados. La intuición técnica de Douhet lo llevó a confiar en el progreso de estos últimos y a afirmar que el poder aéreo militar debía independizarse del Ejército y de la Marina, a pesar que su nacimiento se había dado en el seno de esas instituciones. Douhet se atrevió a afirmar que las fuerzas de superficie, no debían considerar a la aviación como un elemento orgánico auxiliar útil en algunas circunstancias; que por el contrario, debían verla como una tercera fuerza, más joven pero no menos importante que las tradicionales.

Al estallar la I Guerra Mundial, los aparatos con fines militares carecían de armamento y de equipos específicos que permitieran identificarlos para fines bélicos, originando que Douhet propusiera la instalación a bordo de aparatos fotográficos, que pudieran ser comandados a distancia por el piloto y que permitieran la toma de fotografías desde el aire. Propuso además, la construcción de aviones con alas parasol, para facilitar la observación hacia abajo y multimotores para obtener una potencia que permitiera el vuelo a mayor nivel, ideas éstas que por ser demasiado avanzadas para la época, no fueron tomadas en cuenta. Sin desanimarse por la indiferencia general, en el año 1917 propuso la integración de una gran fuerza interaliada de bombardeo para atacar en forma contundente a los centros industriales alemanes, afectando de ese modo, el esfuerzo vital que sostenía la guerra. Tal proyecto, tampoco cuajó, pero llamó la atención de otros militares extranjeros, entre ellos el General americano William Mitchell (1879–1936), quien se desempeñaba como Jefe del Servicio Aéreo de la Fuerza Expedicionaria Americana.

Terminada la guerra, Douhet lanzó una importante batalla teórica para divulgar su teoría, editando en el año 1921 dos importantes publicaciones: *Il dominio dell'aria y il probabili aspetti de la futura.* Discutido o alabado como otros grandes hombres, este militar italiano pasó los últimos años de su vida sosteniendo con entereza su teoría, con el aliciente de haber alcanzado a ver, que en su patria, se había creado una fuerza aérea independiente, antes de fallecer en 1930. Sus ideas, estuvieron integradas en una visión estratégica global de la guerra y en una realidad técnica que en su época todavía resultaba impracticable y que recién a partir de la II Guerra Mundial se verían aplicadas, con las consecuencias que él había previsto.

Mientras tanto, el General Mitchell al regreso de la guerra europea, fue nombrado Jefe del Servicio Aéreo de los EE.UU. y bajo la influencia intelectual de las teorías de Douhet, comenzó una fuerte campaña en favor de una fuerza aérea independiente, pero coordinada con las operaciones de las otras fuerzas armadas. Mitchell propuso un nuevo concepto de bombardeo estratégico que, según su pensamiento, sería un factor decisivo en las guerras futuras, posición que produjo una acre controversia con los más altos jefes del ejército norteamericano, a los que criticó duramente y motivó que más tarde fuera juzgado y condenado por el Consejo Supremo de Guerra.[6] Después de su fallecimiento en 1936 y como fuera el caso de Douhet, la II Guerra Mundial trajo la confirmación de su teoría, la que había expuesto en sus libros *Our Air Force* (1921), *Winged Defense* (1925) y *Skyways* (1930), que de algún modo sirvieron para el establecimiento como arma independiente, en 1947, a la Fuerza Aérea Estadounidense y que como homenaje post mortem, su país lo rehabilitó con honores militares, ascendiéndolo a General de División y declarándolo como el padre de su Fuerza Aérea.

Otro militar de aquella época, el vizconde británico, Lord Hugh Montagne Trenchard (1873–1956), tuvo una relevante actuación en la formación del moderno poder aeroespacial y por ello, es considerado como el padre de la Real Fuerza Aérea (RAF). Al comenzar la I Guerra Mundial ya era una figura de reconocido prestigio militar en el mundo aeronáutico, y quien al fin del conflicto mundial, aplicó sus esfuerzos para conseguir la independencia de la aviación militar. Logró que se creara a fin de 1918 la Real Fuerza Aérea (RAF), y su recio espíritu dio el sostén a la ardua lucha para defenderla de la rivalidad de las otras fuerzas, hecho que caracterizó toda su vida profesional.[7]

Reflexiones Finales

A nuestro juicio, el artículo periodístico de Newbery de 1909, ha cumplido tres importantes objetivos:

En primer termino, fue un modo de defender eficazmente las actividades aerostáticas del país y revivir al Aero Club Argentino que, a raíz de la tragedia del Pampero en1908, había caído en una peligrosa declinación. Fue además, la primera publicación aeronáutica conocida en nuestro país, redactada por un hombre competente en la materia que trató con toda justicia por la Nación Argentina como el Precursor, Fundador y Benemérito de su Aeronáutica. Y, finalmente, porque ha servido para poner de manifiesto su original y excepcional pensamiento en relación con el naciente poder aeroespacial y su validez tanto en la paz como en la guerra.

Del artículo que escribiera Newbery en 1909, cuando contaba tan solo 34 años de edad, queremos traer a la memoria aquella expresión:

"La nación poseedora de la máquina aérea más perfecta, será en lo sucesivo el arbitro supremo y absoluto de las demás, por el inmenso poder que pondrá a su disposición", la consideramos de vital importancia, ya que sirvió para anticiparse a todos los pensadores de entonces, abriendo un camino nunca antes imaginado, ni siquiera por quienes están considerados como los progenitores del poder aeroespacial en el mundo.

Su inesperada desaparición a comienzos del 1914 en plena juventud, como consecuencia de un accidente de aviación, le impidió madurar su propia enunciación, no pudiendo ser espectador del primer hecho militar de gran magnitud que sirvió de antesala al moderno progreso del poder aeroespacial, mientras que Douhet, Mitchell y Trenchart estuvieron en la primera fila del dantesco espectáculo que fue la I Guerra Mundial y donde pudieron conformar sus teorías doctrinarias.

A diferencia de aquellos primeros doctrinarios, la noble prédica de Newbery no cayó en el vacío, ya que brindó renovadas fuerzas al Aero Club Argentino y fundamentó en 1912 la creación de la Aviación Militar Argentina, primera de Latinoamérica.

La historia nos mostró que ideas como las de Newbery, Douhet, Mitchell y Trenchard necesitaron muchos años para consolidarse y demostrar su certidumbre, sirviendo las sucesivas guerras de campo experimental, en particular la II Guerra Mundial, más recientemente la Batalla de las Islas Malvinas de 1982, y la Guerra del Golfo Pérsico de 1991, donde se dieron pruebas irrefutables de la validez de aquellas doctrinas del poder aeroespacial.

Para orgullo de todos los aviadores, al Ingeniero Jorge A. Newbery, ilustre Fundador de la Aeronáutica Argentina, debemos acreditarle con toda justicia, el general reconocimiento de ser uno de los Precursores Mundiales del Poder Aeroespacial.

NOTAS:

1. Brigadier General Ángel María Zuloaga, "La Victoria de las Alas", *Círculo de Aeronáutica*, Buenos Aires, 1959.

2. Comodoro Santos A. Domínguez Koch, "Genealogía , Vida y Obra del Ingeniero Jorge A. Newbery", en *Genealogía, Nº 24* del Instituto Argentino de Ciencias Genealógicas, Buenos Aires 1991.

3. Extintos historiadores aeronáuticos Brigadier General Ángel María Zuloaga (1885–1874), Brigadier Mayor César Guasco (1912–1983), Antonio María Biedma Recalde (1897–1974), Raúl A. Apold (1898–1980) y Julio V. Lironi (1901–1985), entre otros.

4. Doctor Oscar Fernández Brital, "George Newbery y la Creación de la Escuela de Aviación Militar", conferencia brindada en el *Círculo de Aeronáutica*, Ediciones Garriga, Barcelona, 1972.

5. Ingeniero Armando Silverstrini, " General Julio Douhet", *Enciclopedia de Aviación y Astronáutica*, Ediciones Garriga, Barcelona, 1972

6. Coronel John Tucker, USAF, "General William Mitchell", en Enciclopedia citada.

7. Horace Frederick,King "Lord Trenchard", en Enciclopedia citada.

Ing. Jorge Alejandro Newbery–Aeronauta y Aviador

"LOS VUELOS DEL CENTENARIO"

La **Biblioteca Nacional de Aeronáutica** organizó una conferencia dictada por el Magíster en Defensa Nacional, Eloy Martín sobre ***"Los vuelos del centenario: crónica de la aviación argentina en 1910".***
El acto académico se realizó en horas de la tarde del 24 de junio, en el Salón *"Bahía Agradable"* del **Círculo de la Fuerza Aérea Argentina** y contó con la adhesión del **Departamento de Estudios Históricos de la FAA** y del **Instituto Nacional Newberiano.**
En su libro el autor desarrolla una investigación en la que somete a consideración del lector una sucesión cronológicamente ordenada de hechos concretos que procuran exponer la realidad que transitó la actividad aeronáutica en la Argentina por esos años.

Eloy Martín nació en la ciudad de Buenos Aires el 12 de junio de 1956. En el 76 egresó del Colegio Militar como subteniente de Artillería y se retiró con el grado de capitán en 1990.
Durante los años ´80 se formó como aviador de Ejército, piloto comercial de 1ra clase e instructor de vuelo.
En el 2006 obtuvo una Licenciatura en Ciencias de la Educación y un año más tarde, una Maestría en Defensa Nacional.
Eloy Martín es cofundador del Museo de Aviación de Ejército y participa en organizaciones como la *Experimental Aircraft Association,* Sociedad Argentina de Aerofilatelia y el Instituto Nacional Newberiano.
En 1983 inició su actividad como investigador histórico aeronáutico y desde entonces ha desarrollado, publicado y expuesto diferentes trabajos sobre esta temática en ámbitos nacionales e internacionales.
En la actualidad se desempeña como docente de la Cátedra de Logística de la Universidad Tecnológica Nacional.

PAMPERO *Revista Vía Electrónica* Nº 2 – Año I

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, agosto 2010

Bicentenario de la Patria
Centenario del Vuelo Mecánico

AL LECTOR

Trabajos y colaboraciones para ser editados en esta Revista, remitir correo al Secretario INN - R. Jorge Martínez
martinezrober24@hotmail.com

Material y notas pueden ser reproducidos nombrando la fuente

PRÓXIMO NÚMERO : SE ENVIA EL 15 DE SEPTIEMBRE 2010

LA FOTO DEL MES

AARON MARTIN FELIX ANCHORENA CASTELLANOS

Con traje de diplomático argentino en París. Su casa era el actual "Palacio San Martín", hoy sede del Min. Relaciones Exteriores, Com. Int. y Culto.

En diciembre de 1907 junto a Newbery voló en su Globo Pampero, en cinco horas aterrizaron en Uruguay. Fue Fundador y Presidente del Aero Club Argentino.

INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

SEDE OFICIAL

Avda. Leandro N. Alem 719 1º piso
(1001) Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Teléfono / Fax 5166 – 0714 / 0942

E-mail: newberiano@yahoo.com.ar