INFORMACIÓN INSTITUCIONAL

INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO *BICENTENARIO DE LA PATRIA*

PAMPERO

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

AÑO I **15 de SEPTIEMBRE 2010** **N º 3**

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 desde el 20 al 24 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.

Boletin 2010

FEDERACION IBEROAMERICANA DE

ESTUDIOS HISTÓRICOS AERONÁUTICOS Y ESPACIALES

PROYECTADA EN BUENOS AIRES EN 1995
FUNDADA EN SANTIAGO DE CHILE EL 2 DE JULIO DE 1996

Presidencia Pro Tempore
INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AEROESPACIALES DEL PERU
PRESIDENTE
Tte. Gral. FAP José Zlatar Stambuk

Secretaria Permanente
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO
PRESIDENTE
Cte.My. GNA. Prof.Lic. Salvador Roberto Martínez

INSTITUTOS / ACADEMIAS / ASOCIACIONES / MIEMBROS

ARGENTINA - INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO
INSTITUTO DE HISTORIA AERONAUTICA Y ESPACIAL EDUARDO OLIVERO
ACADEMIA SANTOS DUMONT DE ARGENTINA

BOLIVIA - INSTITUTO BOLIVIANO DE HISTORIA AERONÁUTICA

BRASIL - INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA

CHILE - INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

COLOMBIA - ACADEMIA COLOMBIANA DE HISTORIA AEREA

ECUADOR -DIRECCIÓN DE HISTORIA DE LA FUERZA AEREA ECUATORIANA

ESPAÑA - SERVICIO HISTÓRICO Y CULTURAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICAS

HONDURAS - FUNDACIÓN MUSEO DEL AIRE DE HONDURAS

MEXICO - ASOCIACIÓN MEXICANA DE CULTURA E HISTORIA AERONÁUTICAS

PANAMA - ACADEMIA DE LA HISTORIA DE LA AVIACIÓN PANAMEÑA

PARAGUAY - INSTITUTO PARAGUAYO DE HISTORIA AERONÁUTICA "SILVIO PETTIROSSI"

PERU - INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AEROESPACIALES DEL PERU

PORTUGAL - COMISSAO HISTORICO – CULTURAL DA FORCA AEREA PORTUGUESA

URUGUAY - ACADEMIA DE HISTORIA AERONÁUTICA DEL URUGUAY

REPUBLICA DOMINICANA - DIVISIÓN DE OPERACIONES DE LA FUERZA AEREA

VENEZUELA - DIVISION DE ACERVO HISTÓRICO AVIACIÓN MILITAR VENEZOLANA

PROGRAMA DEL XII CONGRESO DE HISTORIA AERONAUTICA Y ESPACIAL

- ***Días 18 Y 19*** *Recepción de participantes y acompañantes en el Aeropuerto y traslado a sus alojamientos*

- ***Día 20 Inauguración del XII congreso***

Hora: 10:30 AM.
Lugar: ***Municipalidad de Miraflores***
Ceremonia
Brindis de honor
Traslado a siguiente evento o a sus alojamientos

- *Almuerzo de trabajo de los Jefes de delegaciones*

Hora: 13:00
Lugar: Centro Aeronáutico del Perú
Traslado a sus alojamientos

- ***Días 21 y 22 Actividades Académicas***

Hora: 08:30 Traslado de participantes al Centro Aeronáutico del Perú

Hora: 09:00 Primera Sesión de Trabajo (refrigerio)

Hora: 13:00 Almuerzo

Hora: 14:00 Segunda Sesión de Trabajo

Hora: 17:00 Traslado a sus alojamientos

Acompañantes:

Hora: 10:00 Salida del Hotel

Hora: 10:30 Visita Turística

Hora: 13:00 Almuerzo

Hora: 15:00 Traslado a sus alojamientos

Programa vespertino nocturno 19,00 horas

***Día 23* Celebración del Centenario de la "Hazaña del Cruce de los Alpes" por el Precursor de la Aviación Mundial Jorge Chávez Dartnell**

De acuerdo a programa que se establezca
Traslado de las delegaciones a la ceremonia
y posteriormente a sus alojamientos

- ***Día 24* Clausura del XII Congreso Internacional**

Horas: 09:30 Traslado al Centro Aeronáutico del Perú

Horas: 10:00 Entrega de Libros y Certificados

Horas: 10:30 Intercambio de Presentes

Horas: 20:30 Cena de Cierre de las actividades del Congreso con show de estampas peruanas

Nota: el día 22 a las 16 horas el INN de Argentina hace entrega de la Orden al Mérito Newberiano a Jefes 1, 2do y 3ero de la FAP.

En la Embajada Argentina a las 18 hrs. Sr. Embajador y Agregado Aeronáutico reciben la Orden al Mérito Newberiano.

- ***Días 25 y 26*** *Traslado de las delegaciones al Aeropuerto para su despedida*

Apoyo de la Fuerza Aérea del Perú durante la permanencia de las delegaciones:

Seguridad

Atención Médica

PRESIDENCIA DE LA NACION
Secretaría de Cultura

"2010 – Año del Bicentenario de la Revolución de Mayo"

FOLIO 15

903

BUENOS AIRES, - 5 ABR 2010

VISTO el Expediente Nº 1707/10 del registro de la SECRETARIA DE CULTURA de la PRESIDENCIA DE LA NACION, y

CONSIDERANDO:

Que en dicho expediente el Presidente del INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO, Prof. Salvador Roberto MARTINEZ, solicita la declaración de interés cultural para el "XII CONGRESO DE HISTORIA AERONAUTICA Y ESPACIAL", a realizarse del 20 al 24 de septiembre del corriente en la Ciudad de LIMA, DE LA REPUBLICA DEL PERU, organizado por el Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, bajo la égida de la Federación Iberoamericana de Estudios Históricos Aeronáuticos y Espaciales (FIDEHAE).

Que, el INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO se desempeñará como Secretaría General Permanente en el precitado Congreso, siendo desde el año 1995, en que se da origen a la Federación.

Que, el citado evento adquiere una particular relevancia en razón de conmemorarse el Centenario del Vuelo del Aviador Peruano Jorge Chávez Dartnell, que muriese al intentar sobrepasar los Alpes en 1910, transdormándose en el Numen Tutelar de la Aviación del país hermano.

Que es función de esta Secretaría prestar apoyo a las iniciativas que resulten concurrentes al logro de los objetivos fijados en materia cultural.

Que ha tomado intervención la DIRECCION DE ASUNTOS JURIDICOS no formulando objeciones al respecto.

Que la presente medida se dicta de conformidad con las facultades conferidas por el Decreto Nº 101/85, y en el marco de los objetivos asignados a esta Secretaría por el Decreto Nº 357/02, modificado por los Decretos Nº 176/03 y Nº 21/07.

Por ello,

EL SECRETARIO DE CULTURA
DE LA PRESIDENCIA DE LA NACION
RESUELVE:

ARTICULO 1°.- Auspiciar y Declarar de Interés Cultural el "XII CONGRESO DE HISTORIA AERONAUTICA Y ESPACIAL", organizado por el Instituto de Estudios Históricos

Aeroespaciales del Perú, a realizarse del 20 al 24 de septiembre de 2010 en la Ciudad de LIMA, DE LA REPUBLICA DEL PERU.

ARTICULO 2°.- Déjase constancia que el auspicio concedido no significará erogación alguna para esta SECRETARIA DE CULTURA y no implica, para el solicitante, estar exento de pago de aranceles, y/o contribuciones que pudieran corresponderle.

ARTICULO 3°.- Queda entendido que toda promoción, publicación, catálogo o cualquier otra variante de la mencionada actividad deberá contar con el siguiente texto: "Auspiciado por la Secretaría de Cultura de la Presidencia de la Nación".

ARTICULO 4°.- Regístrese, comuníquese, dése copia autenticada al AREA DE PRENSA Y DIFUSION para su difusión. Cumplido, archívese.

RESOLUCION S.C. N° 903

ae

JORGE COSCIA
SECRETARIO DE CULTURA
PRESIDENCIA DE LA NACIÓN

Presidencia
del
Senado de la Nación

VSP-584/10

Buenos Aires, 11 de agosto de 2010.

Al señor Presidente de la Federación
Iberoamericana de Estudios Históricos
Aeronáuticos y Espaciales (FIDEHAE).

Tengo el agrado de dirigirme a usted, a fin de comunicarle que el Honorable Senado, en la fecha, ha sancionado la siguiente declaración:

"EL SENADO DE LA NACION,
D E C L A R A :

De interés del Honorable Senado de la Nación la realización, en la ciudad de Lima, del XII CONGRESO DE HISTORIA AERONAUTICA Y ESPACIAL, organizado por la Federación Iberoamericana de Estudios Históricos Aeronáuticos y Espaciales, FIDEHAE, bajo el patrocinio del Instituto de Investigaciones Aeroespaciales del Perú, con la cooperación de la Secretaría General Permanente, Instituto Nacional Newberiano de la Secretaría de Cultura de la Presidencia de la Nación Argentina, desde el 20 al 24 de setiembre de 2010 que contará con la presencia de destacados historiadores aeronáuticos y aeroespaciales de toda Iberoamérica."

Saludo a usted muy atentamente.

H. SENADO DE LA NACION ARGENTINA

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**

ACTIVIDADES

INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

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.

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

Encuentro Académico en la Base Aeronaval Punta Indio

INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO - INSTITUTO AERONAVAL

El Encuentro se llevó a cabo en la Base Aeronaval Punta Indio el pasado 10 de marzo.

Con la presencia de los presidentes de ambas instituciones, el pasado miércoles 10 de marzo de 2010 se llevó a cabo una reunión de académica del Instituto Aeronaval y el Instituto Nacional Newberiano. El encuentro tuvo lugar en el salón Capitán de Fragata Carlos María Zubizarreta de la histórica Base Aeronaval Punta Indio y formó parte de una de las visitas académicas que llevan a cabo los miembros del Instituto Nacional Newberiano, dependiente de la Secretaría de Cultura de la Nación.

En la ocasión presidieron el encuentro el Profesor Comandante Mayor de la GN Salvador Roberto Martínez por el Instituto Nacional Newberiano y el Contraalmirante (RE) VGM Carlos Ernesto Cal por el Instituto Aeronaval.

Participaron del encuentro distinguidos miembros de ambas instituciones, con la visita especial del Suboficial Mayor AE (RE) Antonio Silva, primer argentino que voló en la Antártida en el avión piloteado por el teniente de Navío Eduardo Lanusse en 1942.

La comitiva fue bienvenida por el Comandante de la Fuerza Aeronaval Nº1 Capitán de Navío Claudio Garibaldi quien dejó abierto el encuentro.

Durante el desarrollo se llegaron a distintos acuerdos, los que fueron reflejados en un Acta Conjunta.

Concluido el encuentro académico, la comitiva fue invitada a conocer las instalaciones y unidades asentadas en la Base Aeronaval: La Escuela de Aviación Naval, La Escuadrilla Aeronaval de Vigilancia Marítima, el Arsenal Aeronaval Punta Indio y la Base Aeronaval.

El Capitán de Navío Garibaldi agasajó finalmente a los presentes con un almuerzo.

ACTA CON MOTIVO DEL ENCUENTRO HISTÓRICO

AERONÁUTICO Y ESPACIAL

10 DE MARZO DE 2010

En la Base Aeronaval Punta Indio, asiento de la Fuerza Aeronaval Nº1, siendo las diecisiete horas con diez minutos del miércoles 10 de marzo de 2010, se procede a labrar la presente Acta, con motivo de este Encuentro Histórico Aeronáutico y Espacial, llevado a cabo entre el Instituto Nacional Newberiano de la Secretaría de Cultura de la Presidencia de la Nación (en adelante INN) y el Instituto Aeronaval (en adelante IA), a los fines de dejar constancia de la Jornada Académica, acordando por unanimidad absoluta y sin discrepancias lo siguiente:

1. Se incluye en la Agenda de la "Primera Semana de la Aviación Española en la República Argentina" a esta Base Aeronaval para ser visitada por la Delegación del Reino de España, Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire-SHYCEA-

con el desarrollo de una Conferencia, a su elección, sobre uno de los Grandes Raids realizados por la misma a principios del Siglo XX.

2. Realización de un Acto Académico Conjunto entre el INN y el IA sobre la Gesta al Polo Sur por parte de la Aviación Naval en 1962.

3. Incorporación interactuada al Foro de Aviación del Ejército, mediante la plenipotencia otorgada por el Responsable del mismo al señor Presidente del INN, se acuerda la relación entre el IA y el mencionado Foro.

4. Planificación Conjunta de la actividad a realizar en la Delegación Bahía Blanca-Museo de la Aviación Naval- de la Delegación del INN.-Se acuerda un Plan Conjunto de extensión a la Comunidad Bahiense.

5. Investigación profunda por parte del IA sobre la vida del Ingeniero y Aviador Don Jorge Alejandro Newbery en nuestra Armada, a los fines de clarificar la misma y correlacionar con el Instituto Nacional Newberiano.

6. I Congreso de Historia Aeronáutica Argentina con motivo del Centenario del Vuelo a Motor organizado por la Dirección de asuntos Históricos de la Fuerza Aérea Argentina.

7. Ejecución de un Acto de Homenaje a la totalidad de los Aviadores Caídos con motivo de la Gesta del Atlántico Sur. Se fija el día domingo 30 de mayo del corriente, frente al Cenotafio que recuerda a los Héroes. Organiza el Instituto Nacional Newberiano en cooperación con el IA, la Comisión de Aviación del Ejército y la Dirección de Asuntos Históricos de la Fuerza Aérea. Queda fijado este "Día del Tributo Heroico Aeronáutico", para que sea realizado anualmente in eternum.

8. Se acuerda asimismo interesar a las Autoridades de la Administración Nacional, lo atinente específico al punto 7. Dado la relevancia patriótica que reviste el mencionado Homenaje a nuestros Héroes Aeronáuticos.

El INN y el IA agradecen a las autoridades de la Fuerza Aeronaval Nº1 la gentileza de haber facilitado sus instalaciones de la Base Aeronaval Punta Indio para celebrar tan magno acontecimiento, en particular en la figura de su Comandante, Capitán de Navío D. Claudio Alberto Garibaldi y del Jefe de la citada Base Aeronaval, Capitán de Navío Fernández.

No teniendo más que agregar, quitar o enmendar, se firman tres ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto.-

CL Av Nav VGM CARLOS ERNESTO CAL	CM Av SALVADOR ROBERTO MARTÌNEZ
PRESIDENTE INSTITUTO AERONAVAL	INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

ACTIVIDADES CULTURALES EN BUENOS AIRES DEL INN

Disertación en el Club de Progreso del Prof. Lic. Salvador R. Martínez

El Presidente del INN hace entrega de un cuadro con la imagen de Jorge A. Newbery.

Acto Académico sobre el aviador Eduardo Olivero y recepción en la Embajada de Italia

ACTO ANUAL Y NUEVOS MIEMBROS DEL INSTITUTO

*El **Instituto Nacional Newberiano,** dependiente de la **Secretaría de Cultura de la Presidencia de la Nación,** en el marco de la Comisión del Bicentenario de la Patria, tiene el honor de invitar a Ud. al **Acto Académico Anual Newberiano** que, con motivo del **135° Aniversario del Nacimiento del Ingeniero y Aviador D. Jorge Alejandro Newbery** e imposición de la **Orden al Mérito Newberiano** a los nuevos Miembros del Instituto, se realizará el día martes 1 de Junio a las 18:00 horas, en Salón Dorado del Palacio Legislativo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Perú 130.*

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Mayo 2010

Vestimenta: formal de calle
R.S.V.P.: 5166-0714 / 0942
newberiano@yahoo.com.ar

ACTO EN EL SALON DORADO DE LA LEGISLATURA DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES

El evento tuvo un nutrido y calificado número de asistentes

EL PASADO 19 DE AGOSTO DE 2010 SE PROCEDIO A LA IMPOSICION DE LA ORDEN NEWBERIANA A LA BANDERA DE LA AVIACION DE LA POLICIA FEDERAL ARGENTINA.

Concurrieron las máximas autoridades de la Institución y delegaciones de la Aviación de Ejército, Fuerza Aérea, Armada Argentina y de Prefectura Naval y Gendarmería Nacional.

Presidente del INN procede a la imposición.

El Capellán de la Policía Federal Argentina bendice una nueva unidad de vuelo en el helipuerto ubicado en la Isla Demarchi, sita en la zona portuaria de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Nota tomada del sitio Web de la Fundación Marambio

Hércules C-130 TC-62 derribado en Tucumán

El 28-AGO-1975 en el aeropuerto de San Miguel de Tucumán

Un avión Hércules C-130 de la Fuerza Aérea Argentina fue derribado el 28-AGO-1975 en el Aeropuerto "Teniente General Benjamín Matienzo" de San Miguel de Tucumán.

ESTO FUE NOTICIA EN 1975

El avión Lockheed Hércules C-130H, matrícula TC-62 de la Fuerza Aérea Argentina, que dependía del Grupo 1 de Transporte de la I Brigada Aérea, con asiento en la localidad de El Palomar, provincia de Buenos Aires, tiene un importante historial, además de sus misiones especificas, había participado en muchas misiones de paz, ayuda humanitaria y en la Antártida Argentina, en acontecimientos históricos, entre ellos los más destacados que se mencionan a continuación:

El 01-MAR-1969 sobrevoló en la Antártida Argentina la isla Decepción y las bases Brown, Matienzo, Petrel y Esperanza, como asimismo realizó un reconocimiento del futuro emplazamiento en la isla Vicecomodoro Marambio, efectuando además lanzamiento de carga y correspondencia sobre la Base Matienzo y Estación Petrel.

El 14-ABR-1969 apoyó el trayecto y proveyó la información meteorológica en la ruta al avión biturbohélice deHavilland-Canada DHC-6 Twin Otter matrícula T-85, equipado para las operaciones en la Antártida con un sistema de esquí-ruedas, que despegó de Río Grande y anevizó en la Base Aeronaval Petrel de la Antártida Argentina, cumpliendo la tarea de reconocimiento visual y fotográfico de la meseta que corona la isla Vicecomodoro Marambio y además someter a prueba el nuevo avión en vuelos de enlace y traslado de personal, a la vez

de adiestrar a las tripulaciones; misiones que actualmente se cumplen con dicho avión en la Antártida.

El 23-ABR-1969, prestó el mismo apoyo al avión Twin Otter matrícula T-85 que regresaba de la Antártida, conjuntamente con otro Twin Otter similar, matrícula 1-F-1 de la Armada Argentina.

El 05-AGO-1969 partió de Comodoro Rivadavia y sobrevoló la meseta de la isla Vicecomodoro Marambio y la Base Aeronaval Petrel, regresando en vuelo directo a su unidad de asiento en El Palomar, provincia de Buenos Aires.

El 09-OCT-1969 con este avión se lanzó sobre la meseta que corona la isla Vicecomodoro Marambio, elementos de abastecimiento y supervivencia para la Patrulla Soberanía, misión que permitió continuar con la tarea que realizaba la misma, de construir a pico y pala la primera pista de tierra en el Continente Antártico.

El 30-JUN-1970, participó en la realización de la primera evacuación sanitaria por vía aérea desde la Antártida Argentina, trasladando a la Base Marambio dos helicópteros Hughes 369HM, matrículas H-31 y H-33, que ese mismo día volaron hasta la Base Matienzo, de allí a la Estación Científica Almirante Brown donde relevó al jefe de la misma, quien presentaba un estado de salud delicado, regresando a Matienzo y al día siguiente a la Base Marambio, cargando los dos helicópteros y regresando con la misión cumplida.

El 17-MAY-1971 unió por primera vez Buenos Aires (El Palomar) en vuelo directo con la Base Marambio en la Antártida Argentina, cubriendo el trayecto de 3265 Km. en 6 horas y 45 minutos.

El 17-AGO-1971, arrojó dos toneladas de carga sobre la Estación Aeronaval Petrel y luego aterrizó en la Base Marambio, donde también desembarcó los dos helicópteros Hughes 369HM, matrículas H-32 y H-33, que ese mismo día volaron hasta la mencionada Estación Aeronaval y al día siguiente hicieron una evacuación sanitaria desde la Base Esperanza hasta la Base Marambio, regresando con los dos helicópteros a bordo.

Nada hacia suponer que en el cumplimiento de una misión rutinaria, cuando trasladaba de regreso a su hogares al personal de la Gendarmería Nacional, que había sido destacado en Tucumán, podría ocurrir algo así.

Años después, el 01-JUN-1982 en la Guerra de Malvinas, volando sobre el Atlántico Sur, mientras cumplía la misión exploración y guiado para poder ubicar, en oportunidad, a los blancos navales y atacarlos con precisión; fue derribado por el enemigo el Hércules C-130, matrícula TC-63, avión que también figura en las páginas de la historia Antártica Argentina.

Sí, esto fue noticia el 28-AGO-1975, que mucha gente ya no lo recuerda y otros, aquellos que tienen menos de 30 o 40 años de edad, lo desconocen, porque no habían nacido o eran demasiado chicos.

Ese día cuando todavía no habíamos salido del estupor de otros hechos similares, recibimos una noticia que nos conmocionó, el avión Hércules C-130 de la Fuerza Aérea Argentina, matrícula TC-62 había sido derribado a las 13:05 horas, por una bomba colocada y hecha estallar por control remoto, en plena carrera de despegue, que la habían colocado en el desagüe que pasaba por debajo de la pista de aterrizaje del Aeropuerto de Tucumán "Teniente Matienzo", quedando un cráter en el cemento de 12 m de diámetro por 2 de profundidad.

Se trasladaban 114 efectivos de la Gendarmería Nacional, con destino a la Provincia de San Juan, de los cuales, en el día del atentado, se habían registrado seis fallecimientos y veintitrés heridos, nueve de ellos de gravedad.

Esta operación se llevó a cabo con una gran precisión, pero por la pericia de la tripulación se evitó que este atentado criminal alcanzara proyecciones de catástrofe, salvando las vidas de más de un centenar de almas que se encontraban a bordo, como así también el desastre que podía haber ocasionado de haberse precipitado sobre el Barrio Obrero situado a continuación de la cabecera de pista de dicho Aeródromo.

El aparato se destrozó al caer a tierra y quedó envuelto en llamas, explotando con impresionante violencia, lo que causó pánico entre los habitantes de la zona próxima al Barrio San Cayetano.Los restos del avión quedaron esparcidos en un radio de aproximadamente 300 metros, mientras que el grueso de la estructura se incendiaba a un costado de la pista envuelto en llamas y en medio de una columna de humo negro visible a gran distancia del lugar.

La tarea de rescate se hizo muy difícil para los bomberos que estaban atacando el fuego, debido a las explosiones posteriores, causadas por los tanques auxiliares de combustible y el material transportado a bordo. Un hecho significativo que merece ser recordado, fue que mientras se incendiaba el avión y entre las explosiones, se vivieron escenas heroicas por parte de los bomberos, la gente del lugar, como así también de los tripulantes del Hércules y Gendarmes que habían podido salir de este infierno y volvían a rescatar a los que quedaban atrapados entre los restos del avión, el cual quedó totalmente destruido.

En esta acción valerosa pereció por asfixia el Gendarme Raúl Remberto Cuello, quien salió ileso del avión y entró repetidas veces, salvando valiosas vidas, hasta quedar atrapado por las llamas en el que sería su último intento, dando un ejemplo de valor y coraje llevados hasta el supremo sacrificio. Las autoridades del gobierno constitucional a cargo de la señora Presidente de la Nación Argentina, Maria Estela Martínez de Perón, condenaron enérgicamente este accionar terrorista. Nuestra página, que trata de recordar hechos significativos que han ocurrido en el país y en la Antártida Argentina, que el tiempo o los hombres lo pasan al olvido, esta vez rinde su homenaje a aquellos servidores que perdieron la vida, a quienes quedaron con secuelas y todos aquellos que con pericia, valentía y arrojo, evitaron un mal mayor.

lanacion.com
Historias con nombre y apellido

La mujer que se enamoró de volar en soledad

Alejandra Rey
LA NACION

Foto: Miguel Acevedo Riú

Sábado 4 de setiembre de 2010 | **Publicado en la edición impresa**

Al ver un avión de juguete cuando tenía 9 años, Medina se propuso que alguna vez iba a volar

En la estancia de Trenque Lauquen todos los veranos había milagros. Sucedía así: cuando el calor de los primeros días de diciembre apretaba duro desde el alba, los patrones llegaban desde Buenos Aires por esos caminos infernales, levantando polvo, con toda la familia a bordo, en autos raros, con ropas de vanguardia y baúles repletos de novedades citadinas.

Y María Angélica Medina, una de las hijas de los puesteros, se preparaba desde tempranito para ver lo que sacaban del equipaje, todas cosas increíbles para ella, que en 1935 tenía sólo nueve años.

Y fue justamente ese año cuando de los baúles repletos de juguetes salió el milagro anual: un avión, pequeño, simple, que los hijos de los dueños le prestaban para que jugara. Un avión de esos que ella veía pasar raramente por los campos de Trenque

Lauquen. Un avión, la máquina más maravillosa que se había inventado y que ella iba a volar alguna vez. Porque eso fue lo que se juró María Angélica cuando vio el juguete, que algún día volaría en avión. Y tanto se lo propuso que es la primera y única mujer instructora de vuelos civiles que depende de la Fuerza Aérea, aun hoy, a los 84 años.

La mujer que hace 60 años vestía boina, campera gris, pantalones y botas, el traje de voladora, vive ahora en el barrio aeronáutico de Ituzaingó, provincia de Buenos Aires, se ayuda para caminar con un bastón, cuida a una hermana enferma y guarda todos sus trofeos y medallas en una habitación fría de la casa, casa que pudo construir merced a un crédito que le dio el gobierno del presidente Juan Perón, en 1955. *"Es que yo quería ser alguien",* se justifica frente a LA NACION. Y cuenta su historia.

María Angélica disfrutó de su buena estrella en la estancia de Trenque Lauquen, *"machoneando con los porteñitos, los hijos de los dueños",* hasta que su padre murió muy joven y dejó a su mujer y a sus cuatro hijos sin mucho para hacer. Y pobres. Muy pobres. Entonces ella aceptó, a los 12 años, la invitación de su madrina para venir a vivir a Buenos Aires, donde terminó el primario y se empleó como cadeta en la casa de alta costura Amancay, de Montevideo y Santa Fe.

Pero extrañaba, María Angélica. Extrañaba el campo, la inmensidad, el cielo único, las estrellas infinitas, su madre, sus hermanos, el olor. Nada era igual acá, porque vivía en Barrio Norte, que por entonces no tenía ni el glamour ni la alcurnia actual y más bien se trataba de un conjunto de conventillos que compartían *"cabecitas",* criollos y recién llegados del extranjero al país de los milagros.

Ahí se hizo adolescente y mujer María Angélica. En la fábrica aprendió a forrar cinturones, poner botones, coser y hasta a terminar un vestido de novia, todo para ahorrar el dinero necesario para volar. Claro que la niña tenía su costado frívolo: todas las tardes iba a la puerta de Radio Splendid a pedir autógrafos a los famosos y se convirtió en la presidenta de la seccional 17 del Club de la Amistad y conoció de cerquita a las hermanas Legrand.

Pero nada había tapado su vocación de aviadora, ni el trabajo, ni los hombres, ni las celebridades, porque su deseo estaba intacto y, como había ahorrado peso a peso desde los 12 a los 21 años, decidió buscarse un trabajo que le permitiera hacer el curso de piloto, ahora que era mayor de edad.

"Me empleé en la fábrica de cigarrillos Fontanares -dice- y trabajaba en la sección empaquetado, una semana de mañana y otra de tarde y así podía disponer de tiempo. Igual, le digo, yo me había hecho socia en 1947 del Aeroclub Argentino y cada vez que podía, me escapaba a ver aviones. Había otras chicas -sostiene-, *pero iban a hacer sociales."*

Ella no. Ella miraba, contemplaba, averiguaba todo hasta que se anotó para hacer el curso y pagó 11 pesos de entonces por la hora de vuelo: no se compraba nada, todo era para volar. Y se recibió, *"aunque no me servía mucho, porque lo que tenía que hacer era juntar horas de vuelo para avanzar en la carrera -cuenta-. Incluso, los instructores se quedaban impresionados porque yo iba a volar aunque lloviera, granizara, hubiera viento... Me acuerdo que era la única mujer entre 16 hombres, muchos buenmozones".*

Pero el amor a ella no le importaba: se pasaba las horas trabajando, volando y defendiéndose de esos señores que no apreciaban la presencia femenina en las pistas, que las preferían en la cocina, no en la breve cabina de un avión, con boina, pantalones y botas. Entonces un día le jugaron una broma y la dejaron encerrada en un galpón para que escarmentara y se fueron, pensando que la pequeñísima María Angélica se iba a amilanar y desertaría del deseo y de las alas.

Pero ella, terca como una mula, se dedicó más de una hora a sacar herramienta por herramienta, tuerca por tuerca, pinzas y martillos de su lugar para desparramarlos por todo el piso mientras gritaba y alborotaba el hangar hasta que un superior escuchó los extraños ruidos y abrió la puerta. Lo que vio lo pasmó: todo estaba tirado en el piso, *"y lo peor fue que les desclasifiqué todas las piezas y ordenarlas de nuevo les llevó semanas. Nunca más me jorobaron",* cuenta esta mujer pequeña, morocha, pura vida a sus 84 años, riéndose a carcajadas.

La meta de María Angélica era sacar la licencia de piloto comercial, para lo que tenía que seguir juntando horas de vuelo. Era el año 1948 y volar en ese Piper J3 de 65 caballos, o en el PA11 de un solo motor de 65 caballos, no era fácil y menos, barato. Entonces hacía carreras aéreas, vuelos de bautismo, visitas guiadas, trabajaba en Fontanares, todo por el dinero que necesitaba, y finalmente se anotó en el Instituto Nacional de Aviación Civil para sacar la licencia. *"Por eso no podía tener novio, ¿a qué hora? Yo no soportaba que me interrumpieran",* cuenta, y agrega: *"En 1953 saqué la famosa licencia porque tenía las horas justas. Y las había juntado haciendo una gira por el país".*

¿Una gira? ¿En solitario? ¿Qué perseguía esta mujer tan particular, que dejaba todo, familia, amigas, hombres, por volar? *"La libertad, esta chica, la libertad. Volar es eso."* María Angélica había recorrido 16 provincias y dos gobernaciones (así se llamaban en 1952 a dos provincias), aterrizó en 38 aeroclubes, tuvo dos emergencias y remontó el cielo sola y su alma subvencionada por Fontanares que, de todos modos, no puso publicidad en la máquina ni le dio dinero a ella, porque no lo permitió: ella tiene un orgullo de los mil demonios.

Aterrizar en una cancha de fútbol

El trayecto más largo y pesado fue el de La Rioja a San Juan y terminó su viaje en 45 días contra todos los pronósticos. Y aterrizó con 70 horas de vuelo, que agregó a las 230 y 15 minutos que tenía y con las que había soñado durante los tres años previos que le costó planear y ahorrar para el viaje. *"Había estudiado todas las cartas que tenía a mi alcance. Que a mí no me digan que los GPS y no se qué cosa; si sabés guiarte no necesitas nada, sólo las cartas. Mira, m´hija, a mí me ayudó un mecánico que me prestó el avión, con la promesa de que yo le ayudara a vender la máquina a la vuelta. Y así fue."*

En su valija, María Angélica sólo llevaba una rueda pequeña, bujías, un filtro para nafta y un sombrero *"de hombre".* Todo eso le sirvió el día que una plaga de langosta se le metió en el motor y debió aterrizar en una cancha de fútbol donde había jugadores, que salieron espantados. Pero la cancha se terminó y ella seguía a mucha velocidad por el pasto, sin poder frenar, y entró en el pueblo por la calle principal, eso sí; cree que era en el Chaco, y todos se tiraron al piso o escaparon corriendo.

Se ríe esta valerosa mujer de aquel recuerdo y cuenta que cuando volvió a Buenos Aires *"era famosa, me hicieron notas"* y, lo mejor de todo fue que entre sus compañeros de trabajo y la empresa Fontanares le regalaron un avión y pudo dejar de trabajar para dedicarse únicamente a enseñar y, para enseñar, pasaba publicidad por el aire, volanteaba en los campos. Llevaba a la gente a dar vueltas.

-¿Cómo es estar allá arriba?

-Uno se da cuenta de que es poca cosa, ve todo de otra manera. Allá arriba no hay envidia ni gente mala. Yo volé 52 años, hasta 2001, y sólo en el aire me sentía bien.

Porque María Angélica, toda una profesional, daba clases y, cuando le sobraba dinero, iba a las empresas que conocía, pedía alimentos y se los llevaba a los indios en Formosa, pero no le tiraba los paquetes desde el aire, como hacían todos: ella aterrizaba y se los daba en mano, *"porque acá se pensaban que los indios no son cristianos, pero no es así. Ahora están peor que antes, porque les sacaron la tierra",* razona.

Desde 1968 hasta 1973 María Angélica fue instructora en el aeroclub de General Madariaga, donde los hombres mandaban y al principio no la querían. Pero para ella nada de ese machismo era problema y tomó el toro por donde se debe: echó a los *"vivitos"* y puso un orden tal en esa institución que llegó a oídos de la Fuerza Aérea, que la nombró instructora de vuelo civil.

A partir de allí esta morocha descendiente de indios tehuelches, con menos pulgas que un gato recién bañado, comenzó a cobrar un sueldo de la Fuerza Aérea Argentina, se reportaba cada 15 días al Edificio Cóndor, fue trasladada a los aeroclubes de Vedia, Arrecifes, Azul, Las Flores como instructora y llegó a volar 30 aviones diferentes.

En uno de esos vuelos debió trasladar a Roberto De Vicenzo que, por mal tiempo, no llegaba a un torneo de golf. Y, como el avión era tan pequeño, el maestro debió elegir al detalle los palos que debía llevar a bordo. Ganó el campeón y le regaló a su joven piloto, María Angélica, una pelotita de golf que ella atesora y muestra con orgullo.

A los 72 años todavía volaba y debieron jubilarla como inspectora de vuelo en Rufino.

Desde entonces tiene los pies sobre la tierra. Camina con más dificultad, ya no es aquella pequeña morocha de imponente carácter que mantuvo a raya a todos los hombres que la malquerían por una cuestión de género. No, ya no es aquella mujer. Pero sigue siendo brava, una muñeca brava, que pasó por sobre la cabeza de todos y les dejó una enseñanza: el secreto de cómo alcanzar la libertad. Aunque sea por un ratito.

MARIA ANGELICA MEDINA
Piloto e instructora de vuelo

Quién es: es la primera mujer instructora civil de vuelo incorporada por la Fuerza Aérea Argentina. Hizo un viaje de 45 días por 18 provincias en solitario y tuvo dos aterrizajes de emergencia. Voló durante 50 años y presidió los aeroclubes de varias ciudades del interior. Se reportaba al Edificio Cóndor. Llevó a De Vicenzo a jugar un torneo de golf porque no llegaba a tiempo y el maestro debió elegir algunos palos, porque todos no entraban en el avión. Hoy, a los 84 años, vive en el barrio aeronáutico de Ituzaingó, con una hermana enferma a la que cuida. Nunca se casó, según ella, porque no tuvo tiempo para andar de novio.

OBRA PLÁSTICA SOBRE JORGE ALEJANDRO NEWBERY

El primer Ingeniero Electricista en la Argentina
Profesor de Electrotecnia en la Escuela Industrial
Hombre de ciencia y tecnología
Director de Alumbrado de la Ciudad de Buenos Aires
Oficial electricista de la Armada Argentina
Defensor de la electricidad y el petróleo nacional
Deportista. Aeronauta. Piloto de avión.
Propulsor de la Escuela de Aviación Militar

COPIME

CONSEJO PROFESIONAL DE LA INGENIERIA MECANICA Y ELECTRICISTA

Le rinde homenaje inaugurando en su sede una obra del maestro y
artista plástico internacional Washington Riviere

Es de destacar que la primera fue realizada por el pintor Kan Robertson y
qué, en un siglo, será el segundo retrato del ingeniero electricista Jorge Newbery

INAUGURACION FUE REALIZADA EL 8 DE SEPTIEMBRE DE 2010

80 ANIVERSARIO
1930-2010 80º ANIVERSARIO
CLUB DE PLANEADORES ALBATROS
CLUB ARGENTINO DE PLANEADORES
ALBATROS
30 DE AGOSTO 2010
B6720ZAA SAN ANDRÉS DE GILES
30 de Agosto 2010
15PI
15
CLUB ARGENTINO DE PLANEADORES
ALBATROS
C.A.P.A.

SANTOS DUMONT EN CHILE - 1916 – 1922 -

1.- EL PRECURSOR DE LA AVIACION MUNDIAL

Con motivo de la ***Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana***, celebrada en Santiago de Chile, entre el **9 y el 17 de marzo de 1916**, se reunieron representantes de los principales países del continente, donde la aviación era ya una realidad, situación que hacía necesario legislar sobre el espacio aéreo y establecer convenios para el uso de las futuras rutas que surcarían los cielos de América.

A ella asistieron delegados de Argentina, Brasil, Bolivia, Ecuador Perú, Paraguay, Uruguay y, como representante del Aeroclub de Nueva York, EE.UU., el Precursor de la Aviación Mundial, el brasileño **Alberto Santos Dumont**, la figura más conocida en los albores del siglo, el pequeño gigante que deslumbró a París entre 1898 y 1909, primero con los vuelos de su esférico "Brasil" y luego con una serie de dirigibles que dieron lustre y fama a su nombre.

El genio creador de Santos Dumont le permitió entregar a Francia y al mundo ese embrión de la ciencia aeronáutica que se llamó “14-Bis” el que un 23 de octubre de 1906, se elevó en los campos de Bagatelle en un primer vuelo auspicioso. Era la técnica integrada a la máquina, la creación misma, que emprendía el vuelo de la mano con el siglo.

Dicen sus biógrafos que el día del vuelo se vivió “un minuto memorable en la historia de la navegación aérea”.

Entre 1907 y 1909, Alberto Santos Dumont trabajó activamente en los 4 modelos de su avión “Demoiselle”, cuya superficie era 8 veces menor que el “14-Bis”.

Estos eran los pergaminos que precedían al gran aviador cuyas actividades aeronáuticas eran conocidas por los chilenos de la época a través de la prensa.

2.- LA PRIMERA CONFERENCIA AERONAUTICA PANAMERICANA

El día 1° de marzo de 1916, poco antes del mediodía, a bordo del vapor “Huasco”, Alberto Santos Dumont arribaba a la bahía de Valparaíso. Una gran agitación en el puerto demostraba el aprecio con el que las autoridades y el pueblo chileno se aprestaban a recibir al ilustre viajero.

Una delegación integrada por el Almirante Carlos Guzmán y el Crl. Pedro Pablo Dartnell, vicepresidente del Aeroclub y otras autoridades se embarcaron en dos lanchas para recibir y trasladar a tierra a Santos Dumont. Luego de las presentaciones de estilo, el Crl. Dartnell prendió en la solapa del visitante la insignia oficial de “Miembro de la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana”.

Antes de llegar a tierra era asediado por la prensa, interesada en obtener sus primeras impresiones en suelo chileno. Hablando a los periodistas esbozó aquella frase que más tarde cobraría gran interés en su intervención en la Conferencia: “Espero ver como en muy pocos años más este viaje que ha durado 20 días, se hará en avión dentro de las 24 horas”.

En el Salón de honor del Círculo Naval se le ofreció una cálida recepción, donde el Capitán Lautaro Rozas, luego de elogiar la prestigiosa carrera aeronáutica de Santos Dumont, dio la bienvenida al suelo patrio del egregio visitante.

A nombre del Aeroclub, hizo uso de la palabra el Crl. Dartnell, quien dejó de manifiesto la importancia que tenía la presencia del notable precursor de la aviación en esta Conferencia Aeronáutica.

Posteriormente, fue invitado a conocer Viña del Mar, donde visitó algunas familias amigas que conoció en Europa y ya en horas de la tarde se embarcaba en el expreso a Santiago, acompañado por algunos directores del Aeroclub, cuyo presidente Jorge Matte Gormaz, se unió a la delegación en Llay-Llay, deseando también a Santos Dumont una feliz estadía en nuestro país.

Unas diez delegaciones de clubes deportivos y Boy Scouts, y más de cinco mil personas que le esperaban en la Estación Mapocho, dan una idea del cariño que se le profesaba al notable aviador, quien desde la estación se trasladó en auto al Gran Hotel, desde cuyos balcones observó el desfile que realizaban en su honor las delegaciones deportivas, cuyo acto fue ofrecido por el Presidente de la Federación Deportiva de Chile don Felipe Casas Espínola. Santos Dumont agradeció visiblemente emocionado. Luego se le invitó a una copa de champaña, donde el director del Aeroclub Jorge Andrés Guerra, con sentida elocuencia le expresó que *"la entusiasta manifestación de que había sido objeto a su llegada, desbordante de regocijo y de cariño, no era sino un reflejo del entusiasmo y de la admiración que todo el corazón de un pueblo sentía por su persona".*

Alberto Santos Dumont, insigne precursor de la aviación mundial, acompañado por el aviador David Fuentes, con quien voló desde El Bosque hasta el Sporting Club de Viña, en su monoplano "Talcahuano", el 4 de marzo de 1916.

Al día siguiente es invitado a conocer los principales paseos de Santiago y en la tarde, acompañado de don Armando Venegas, Secretario del Aeroclub, visita al Embajador de Brasil Sr. Lorena Ferreira, trasladándose luego al Aeroclub donde departió con los socios y aviadores civiles que se hallaban a la espera del famoso aviador.

Cierra las actividades de ese día en el Círculo Militar, donde es recibido en pleno por el Directorio y asociados.

El día 3 de marzo realiza una caminata a pié hasta la virgen del cerro San Cristóbal, la que fue muy comentada. Por la tarde se dirige a la Escuela de Aeronáutica Militar, desde donde el aviador civil David Fuentes debería llevarlo a Viña del Mar, vuelo que no pudo realizarse debido a una densa neblina en la costa, por lo que Fuentes le invita a un vuelo sobre la Capital en su monoplano Bleriot, de 80 HP, conocido como "Talcahuano".

Al día siguiente, el “Talcahuano” enfila hacia Viña del Mar llevando como pasajero a Santos Dumont, en un vuelo que se realizó sin novedad, declarando a su llegada la admiración que sentía por el aviador criollo, cuya pericia alabó con calor. Dijo que no tenía intención de volver a volar, pero que no le pesaba haber faltado a su promesa, ya que ello le permitió admirar los bellísimos paisajes del suelo chileno.

En esta ciudad concurre como espectador al gran concurso de aviación realizado con motivo de la Conferencia Aeronáutica y donde además participan aviadores asistentes a este encuentro internacional.

Santos Dumont con el ganador del premio Presidente de la República, teniente, Godoy.

Al mediodía del lunes regresó a la Capital, donde asistió a una función de gala ofrecida en su honor en el Teatro Santiago y al día siguiente es presentado a S. E. el Presidente de la República don Juan Luis Sanfuentes, con el cual sostuvo una cordial conversación.

Con gran expectación de los presentes, el día jueves 9 de marzo, a las 16:30 horas, en el Salón de Honor de la Universidad de Chile, don Jorge Matte Gormaz, Presidente del Aeroclub, declaraba inaugurada la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana.

El día anterior se había recibido un cable del chileno José Luis Sánchez Besa, piloto y fabricante de aviones, radicado en Francia, quien manifestaba su adhesión a la Conferencia, lamentando no poder concurrir a ella. Debemos recordar que Sánchez Besa era un gran amigo de Santos Dumont, con el cual compartían inquietudes aeronáuticas en el Viejo Mundo.

Alberto Santos Dumont participó activamente en las comisiones que redactaron los Estatutos de la **Federación Aeronáutica Panamericana,** consignándose una de sus principales intervenciones en el acta oficial de la Conferencia.

En ella se refirió a que el avión superaría las dificultades de aislamiento de las ciudades sudamericanas, aumentaría el desarrollo comercial y haría más expeditas las comunicaciones, tanto es así que un viaje de más de 25 días por vapor, entre Nueva York y Valparaíso, sería abreviado a un viaje de unos días. Agregó además que la eficacia del avión sería el único medio de proteger las extensas costas con una gran flota de aeroplanos que se desplazara a 200 kilómetros por hora.

Sus palabras, que encerraban un profundo mensaje de paz y amistad entre los pueblos americanos y otorgaban una visión de futuro en que el avión lograría ser una herramienta eficaz en el desarrollo de las naciones, dieron motivo a positivos comentarios entre los concurrentes y trascendieron también a la prensa internacional.

Realizado el trabajo de confección de Estatutos, Matte Gormaz pidió a la asamblea se nombrara Presidente Honorario Vitalicio de la nueva Federación al ingeniero Alberto Santos Dumont, indicación que fue aceptada por aclamación, colocándose de pié todos los concurrentes, quienes aplaudieron por largo rato al distinguido brasileño, quien además al principio de la Conferencia había sido nombrado Presidente Honorario de la misma.

Terminaba así esta Conferencia, que tuvo como mérito reunir a los máximos integrantes de la aviación del continente.
El 20 de marzo de 1916, el célebre precursor de la aviación dejaba la Capital, llevando en su corazón el aprecio y el cariño del pueblo chileno, aprecio que recibió desde el primer día en que fuera recibido en Valparaíso.

Santos Dumont visitando por primera vez la Escuela de Aeronáutica de El Bosque. Lo acompañan, entre otros, los tenientes, Víctor Contreras, Julio Torres y Carlos Fco. Borcosque.

Como último acto de su visita a Chile, Santos Dumont concurrió al Cementerio General, colocando flores en las tumbas de los aviadores chilenos caídos en la conquista del aire.

3.-ULTIMA VISITA A CHILE DE SANTOS DUMONT

La segunda visita a Chile del insigne aviador se realizó en **noviembre de 1922** y obedeció a una invitación especial cursada por la I. Municipalidad de Santiago, entidad que acordó distinguirlo colocando su nombre a una de las arterias del sector norte de la Capital y que hoy pertenece a la I. Municipalidad de Recoleta.

A su llegada a la Estación Mapocho el día 9 de noviembre, lo esperaba numeroso público, el Embajador de Brasil, el Alcalde Emilio Silva Espic, Jorge Matte Gormaz, presidente del Aeroclub y otras autoridades comunales, además de una delegación de la Escuela de Aeronáutica Militar encabezada por el General Luis Contreras Sotomayor y el Capitán Diego Aracena, con quien el ilustre aviador se unió en un fuerte abrazo, ya que ambos se habían conocido al término del Raid Santiago-Rió de Janeiro.

Entrevistado en su hotel por la prensa criolla expresó que se encontraba feliz de volver a esta tierra *"tanto para volver a estrechar las manos de tan buenos amigos que aquí dejé, como para agradecer la delicadeza que tuvo la Municipalidad de Santiago al poner mi nombre a una de las calles de la ciudad.",* manifestando en otro de sus acápites "La hazaña del invicto Aracena joven y modesto piloto de la aviación chilena, es el mejor exponente del empuje de esta

raza que ha asombrado a la América con su empresa en un ligero aparato al que supo imprimirle la impetuosidad necesaria para vencer al viento y a la tempestad que amenazaban con volcarlo en las espesas selvas de mi patria".

Durante esta visita, nuevamente Santos Dumont recibió numerosas manifestaciones de aprecio, concurriendo además a una velada en honor del Capitán Diego Aracena, en la cual fue también ampliamente aclamado por el público presente.

El día domingo Santos Dumont con el municipio en pleno y otras autoridades, concurrió en visita oficial a la calle que desde ese día lleva su nombre. Por la tarde fue invitado al Club Hípico, cuyo directorio ofreció las carreras en su honor.

Al día siguiente visitó algunos paseos públicos y fue invitado a la Chacra Valparaíso, donde el 21 de agosto de 1910, el piloto César Copetta realizara el primer vuelo de un avión en Chile.

El día miércoles concurrió a la Escuela de Aeronáutica Militar donde presenció algunos vuelos de instrucción y entrenamiento. Llamó su atención un ejercicio de radiotelefonía practicado por el Teniente Gustavo Pinto, jefe de la Sección Radio de la Escuela, quien transmitió el siguiente mensaje mientras volaba como pasajero de un De Havilland:

"Valiéndose de uno de los inventos más grandes del siglo, los aviadores militares chilenos envían desde el aire un fraternal saludo a Santos Dumont, quien desde tierra presencia la viva realidad del sueño que en hora feliz concibiera su grandioso genio, hasta llegar al perfeccionamiento conque la aviación hoy día asombra al mundo"

Al recibir el mensaje desde una radio estación instalada en la cancha Santos Dumont exclamó con admiración"Esto es grandioso; más progreso es imposible exigir".

Al día siguiente, la Municipalidad se constituyó en Sesión solemne en honor de Santos Dumont, entregando al aviador un pergamino en que la Corporación lo declaraba "Huésped ilustre de la Ciudad de Santiago", y una medalla de oro, análoga al distintivo que usaban los regidores en esa época.

Luego de otros actos realizados en su honor, el 18 de noviembre de 1922, Alberto Santos Dumont dejaba Chile.

Santos Dumont, la Leyenda de la Aviación Mundial, ya no volvería a pisar suelo chileno, pero su legado aeronáutico, dejó profunda huella, en la aviación mundial.

EL CONDOR QUE VENCIO LOS ALPES

Su nombre era Jorge Antonio Chávez Dartnell, alcanzó la fama mundial
por lograr cruzar Los Alpes, desde Briga, Suiza, hasta Domodossol, Italia.
En un lejano mes de septiembre de 1910 las frágiles alas de su
Monoplano Blériot XI se rompieron, e Icaro volvió a morir.

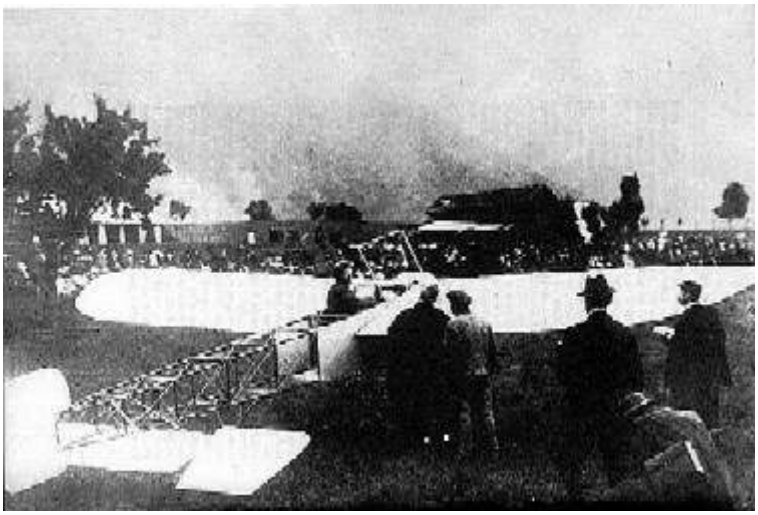
Nació en París el 13 de junio de 1887 hijo del banquero peruano Manuel Gaspar Chávez y de María Rosa Dartnell y Guisse. Tres años antes habían emigrado a Francia después de la guerra con Chile. Ellos lo hicieron heredero del amor a la patria lejana, lo inscribieron en el Consulado Peruano. No conoció la tierra de sus mayores, pero su avión tenía pintado "Perú" y en su carpa colocaba la bandera nacional.
Estudio en el Liceo Carnot y en el Carlo Magno. A los 21 años en Paris se gradúa con diploma de Ingeniero de la Escuela de Violet de Electricidad y Mecánica Industrial.
Se destacó como joven deportista en gimnasia, atletismo y motociclismo. Finalmente en aviación donde rápidamente fue conocido por su pericia y audacia. Obtuvo su brevet internacional de piloto el 15 de febrero de 1910.

INGENIERO, DEPORTISTA, PILOTO CIVIL, HEROE PERUANO

SE INICIA LA HAZAÑA HACE 100 AÑOS

En 1910, el Aero Club de Milán, organizó un concurso con un fuerte premio en liras a quien logrará cruzar en vuelo Los Alpes. Fue entonces cuando a los 24 años, Chávez Dartnell, peruano por amor a sus tradiciones, aceptó el desafío.
Llegó el día de la competencia, 23 de septiembre de 1910, esperaba en la localidad de Briga, en Suiza, las mejores condiciones del tiempo. Luego del cruce de la montaña la escala era Domodosola, como meta final la Ciudad de Milán.

Todos los pilotos coincidían en opinar que los meses ideales hubiesen sido junio a julio. Septiembre era época de fuertes vientos. Finalmente quedo solo en el punto de partida.
A las 11 de la mañana realiza un vuelo de estudio y prueba de dos horas por el Cuello del Simplón. Retorna y se prepara para la travesía ayudado por su mecánico Arturo Duray.
Entonces una bandera blanca se izó en Milán. Era la señal que el reto se había iniciado. Esta se transformaría un una roja cuando el triunfador aterrizará en el suelo italiano.



LA GENTE DESPIDE A UN HEROE CIVIL

La concurrencia lo observa admirada, el motor se pone en marcha y se inicia la desafiante ascensión. Son las 13,28 horas, toma altura y se pierde en la lejanía. Desfila el glaciar Aletsch, en pocos minutos pasa a 300 m de la cumbre del Paso del Simplón con sus traicioneras corrientes, vencido este vuela sobre Ozpicio a 1.000 metros de altura. Supera los picos nevados en su pequeño y frágil Blériot 11, mecido al vaivén de las fuertes ráfagas de viento. Vuela sobre Monscera con torbellinos y violencia de vientos, enfila

hacia el Valle del Gondo, supera el pico del Pioltone y desciende hacia Domodosola. Es entonces en el aterrizaje, a 20 metros de altura, al igual que un ICARO las alas de su monoplano de madera y tela se quebraron….y la máquina se precipita de nariz y se destroza contra el suelo dejando gravemente herido a su tripulante.

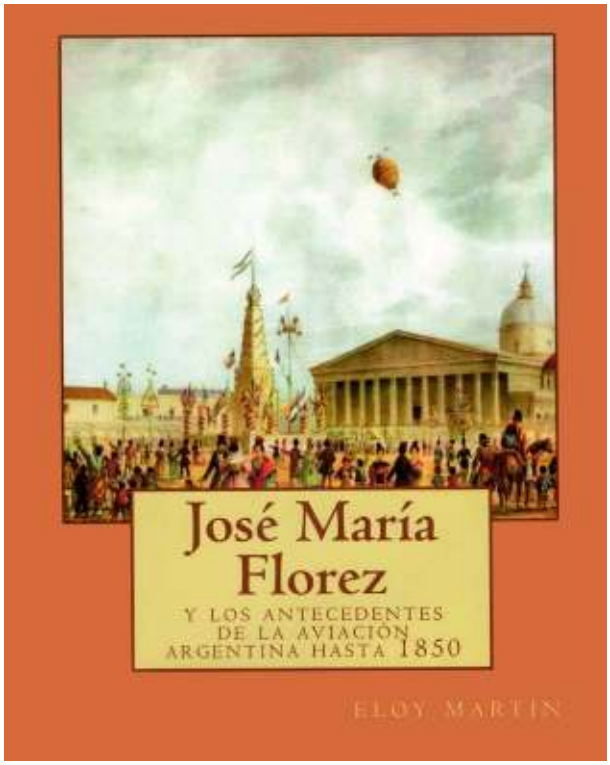
ANTE EL DESAFIO DE LA INMENSIDAD – *OBRA DE JEAN MICHEL CASTAGNE*

Durante tres días agoniza en el Hospital de San Biaggio. Dicen que sus últimas palabras fueron las de su lema: *"Arriba, siempre Arriba… ¡Hasta las estrellas!".* Su difícil y heroico vuelo de 45 minutos lo hacia entonces entrar en la historia y en la gloria.
El Rey de Italia Víctor Manuel III, dijo: *"La montaña venció a Jorge Chávez. Más puedo la vieja naturaleza que sus 23 pujantes años. Que descanse en paz, mientras el mundo llora".* En su honor ordenó que se construyera con rocas extraídas de Los Alpes un monumento en el mismo lugar de la tragedia.

EL CONDOR HA CAIDO PARA ENTRAR EN MEMORIA DE SU PUEBLO

En el año 1957, en el mes de septiembre, un avión militar francés repatrió a Lima los restos mortales del aviador desde Francia. Fueron depositados en un mausoleo en la Base Aérea de las Palmas para el homenaje y recuerdo de sus compatriotas.

Hoy Jorge Chávez Dartnell es el máximo héroe de la aviación civil peruana. El principal aeropuerto del país lleva su nombre.



José María Florez y los Antecedentes de la Aviación Argentina hasta 1850

Reciente obra del Capitán (R) Lic. Eloy Martín,
Coordinador de la
Comisión de Investigación Histórica Aeronáutica y Espacial del INN.

A continuación un anticipo de este nuevo libro

Nuestro hombre podría haber nacido en la primera década del siglo XIX, entre 1806 y 1810[1]. Respecto del lugar de nacimiento, varios investigadores lo ubican como oriundo de Buenos Aires; no obstante otras fuentes de primero y segundo orden, testimoniaron que nació en la provincia de Córdoba[2]. Esta última sería la más probable dado que, por valiosos aportes documentales del historiador guatemalteco Arturo Taracena Arriola, existe una nota

[1] Existe información de un homónimo con apellido terminado en *"s"*, nacido en el año 1809 en la zona de Nacate, Costa Alta, provincia de La Rioja. Casado con Pascuala Tello en el año 1845. Recuperado de Internet el 15 de noviembre de 2007 a las 23:29 horas de: http://www.familysearch.org/Eng/search/frameset_search.asp?PAGE=ancestorsearchresults.asp
[2] Diario *El Nacional*, 19 de octubre de 1956.

del Ministerio del Interior de ese país en la que se refiere a Flores como argentino y cordobés; y fue el primer constructor argentino de aeronaves y también pionero sudamericano en el uso de paracaídas.
Respecto de la actividad aerostática, vale la pena recordar que por entonces no se contaba con demasiados antecedentes de experiencias prácticas. Comenzó el 25 de noviembre de 1782 con el tímido ensayo de un globo no tripulado de aire caliente de escaso metro cúbico de capacidad desarrollado por los hermanos Joseph y Étienne Montgolfier.

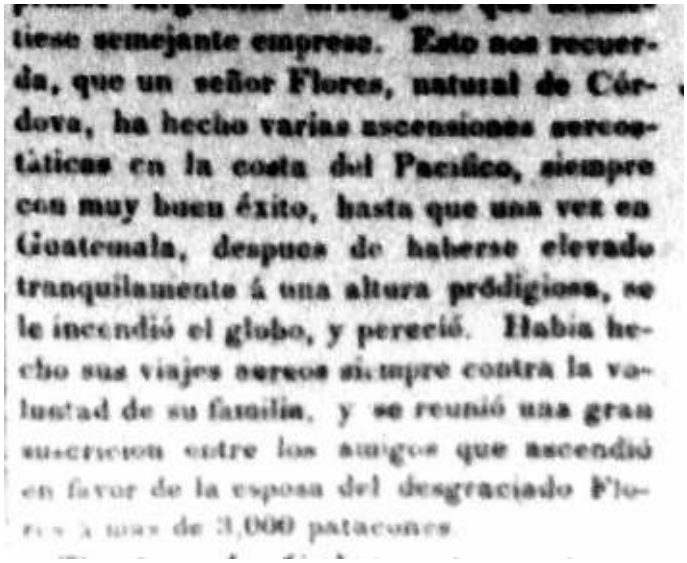
Joseph Michel Montgolfier

Jacques Étienne Montgolfier

Primer aeróstato de los hermanos Montgolfier

Segundo aeróstato (tripulado)

Fragmento de un artículo del diario El Nacional publicado en octubre de 1856 en ocasión de los vuelos de Paul Lartet. Dice: “Esto nos recuerda, que un señor Flores, natural de Córdova, ha hecho ascensiones aerostáticas en la costa del Pacífico, siempre con muy buen éxito, hasta que una vez en Guatemala, después de haberse elevado tranquilamente a una altura prodigiosa, se incendió el globo y pereció. Había hecho sus viajes aéreos siempre contra la voluntad de su familia, y se reunió una gran suscripción entre los amigos que ascendió en favor de la esposa del desgraciado Flores a unos 3,000 patacones”.


tiese semejante empresa. Esto nos recuerda, que un señor Flores, natural de Córdova, ha hecho varias ascensiones aerostáticas en la costa del Pacífico, siempre con muy buen éxito, hasta que una vez en Guatemala, despues de haberse elevado tranquilamente á una altura prodigiosa, se le incendió el globo, y pereció. Habia hecho sus viajes aereos siempre contra la voluntad de su familia, y se reunió una gran suscricion entre los amigos que ascendió en favor de la esposa del desgraciado Flores a unos de 3,000 patacones

Un dato curioso y no menos importante en estos comienzos, apareció en el hermano país de Chile. En 1783 una expedición francesa conformada por dos fragatas de 500 toneladas: *“Boussole”* (Brújula) y *“L'Astrolabe”* (Astrolabio)[3], destinada a explorar los mares del sur, al mando del navegante Jean Françoise Galaup (1741-1788), Conde de Laperouse, recaló en Valparaíso y se supone que habría tenido en su inventario globos tipo “*Montgolfier”* obsequiados por un compatriota. La expedición se desarrolló entre 1785 y 1786.

Nació en Córdoba y falleció en Guatemala. Comenzó su actividad en Chile, voló en Ecuador, Colombia, Méjico y Guatemala. Fue el primer constructor argentino de aeronaves.

Sus vuelos en Perú:
Con la experiencia de Chile, inició un periplo con exhibiciones aerostáticas por las principales localidades de la costa del Pacífico. Llegado a Perú tuvo que afrontar un problema de consideración para sus espectáculos, la inexistencia de gas de hidrógeno o carbono lo que motivó que el globo utilizado fuese de aire caliente. Esa decisión resultó sustancial ya que desde entonces fue la modalidad de operación aplicada.

Primer vuelo:
Se instaló en la antigua plaza de toros de Lima[4], cercana al río Rimac, conocida entonces como *“Casa de Acho”,* donde preparó su aeronave y se avocó a gestionar las

[3] El *Portefaix* pasó a ser el *Boussole*, que era el barco en el que navegaría Lapérouse, mientras que el *Autruche* se llamó *Astrolabe*. Ambos buques desplazaban entre 500 y 600 toneladas, medían 41.15 metros de eslora y 8.75 metros de manga. http://www.amarre.com/html/historias/lobos/laperouse1.php
[4] Construida por iniciativa de Agustín de Landaburu y Belzunce, e inaugurada el 30 de enero de 1766.

autorizaciones oficiales pertinentes para el vuelo. Superados estos trámites, una vez acondicionado el globo, inflado y convenientemente calentado el aire contenido en la envoltura, a las 18 del jueves 24 de septiembre de 1840, día de la Virgen de las Mercedes, inició el ascenso dosificando la combustión de manera tal de procurar un descenso relativamente moderado.

El vuelo fue sumamente breve y a escasa distancia de la partida. Aterrizó en una huerta y fue rodeado por el reducido público que, exaltado por el acontecimiento, se abalanzó sobre el globo y destruyó su envoltura. La edición del diario *El Comercio* del 26 de septiembre, en su editorial expresó lo siguiente:

"ELEVACIÓN AEREA DEL SEÑOR D. J. M. FLORES"
24 de setiembre de 1840.

"Naturaliter audita visis laudamos libentius: et praesentia, indidiae prae terita, veneratione praeterita prose quimur. Velei. Paterc. Lin. II."

"El Jueves hemos presenciado el más suntuoso espectáculo que ha tenido lugar en la capital del Perú desde que Gonzalo Pizarro echó sus fundamentos. La tarde más hermosa de la primavera la quiso coronar los esfuerzos de un mortal atrevido; la atmósfera estaba tan serena como si se preparase para recibirle- los cerros que circundan la ciudad, las riberas del Rímac, las calles inmediatas a la plaza, presentaban una vistosa alfombra de un sinnúmero de espectadores; y el sol no desapareció del horizonte, queriendo ser testigo de la magnífica escena que se iba a presentar. A las seis de la tarde ascendió el GLOBO con la majestad más sublime, y los mismos que habían deprimido a su dueño, llevados de una fatua incredulidad, tuvieron que alzar los ojos para admirarlo y bendecirlo.

Habían creído, con sobrados antecedentes, que un gran lucro sería el resultado de esta empresa; pero, nos engañó nuestra esperanza. Pública ha sido, la cortísima que le han producido sus fatigas, públicas sus pérdidas y el destrozo de su globo que dio en manos de la desenfrenada plebe, que es aquí lo mismo que en todas partes.

Nos doleríamos que los Administradores de Beneficencia exigiesen, con un risible apego a la contrata, una tercia parte que, lejos de producir alivio a la humanidad, infiriera un insulto a quien es una parte interesante en ella. En estricta justicia la Sociedad de Beneficencia, que iba a lograr la tercera parte de la ganancia, debía sufrir ahora la tercera parte de la pérdida. Si sucede lo que no esperamos, estará decretado que la miseria siga por todas partes al que no la merece...

Pero la gloria es suya.

Nadie podrá borrar de los eternos días de la República, el día memorable en que el intrépido Flores se elevó sobre nosotros, y mil generaciones repetirán su nombre, cuando se haya sumergido en el polvo el de muchas personas investidas ahora de un lustroso carácter.

Los hombres sensatos que han disfrutado de su conversación, los que han admirado su amabilidad, su educación y su grandeza de alma; se honran con el título de sus amigos. La

calumnia ha enmudecido, los incrédulos se han satisfecho por sus propios ojos... y aún cuando el mundo entero lo despreciase, aunque no hubiese un hombre que le tuviese compasión... consigo mismo estaría orgulloso; porque: "Un coeur noble est contení de ce qu'il trouve en luí"[5].

Primer intento de vuelo:
Como resultado del primer vuelo registrado en la ciudad, Florez tuvo como toda recompensa un magro resultado económico, producto de la escasa concurrencia y la ímproba tarea de reconstruir la envoltura de su aeróstato, en síntesis, un verdadero desastre económico que puso a prueba una vez más su voluntad superadora. De inmediato, en un digno contrapunto criollo, Florez debió dedicarse a la reconstrucción del globo para proseguir con sus giras de espectáculos aéreos. Pero, como la suma de dinero obtenida no le alcanzaba para la reparación, debió organizar una colecta pública que se centralizó en la tienda del Sr. Ramón Cabezas ubicada en Portal de Escribanos, con recibos suscriptos por el propio aeronauta[6] y publicó en los diarios de la capital el siguiente aviso: *"El que suscribe deseando presentar al público cuanto más antes, una nueva función aerostática, en la cual presentará también algunas otras diversiones que sean bastante agradables, no ha perdonado medio de efectuarlo; pero como sea necesario costear el globo que demanda un gasto excesivo, se ve precisado a suplicar a los señores que se dignen favorecerlo en la suscripción, que se ha abierto con este objeto, se sirvan hacerlo sin demora en la tienda del Sr. D. Ramón Cabezas en el portal de Escribanos, donde pueden igualmente entregar el dinero, ó a los comisionados que dicho señor tenga a bien nombrar, dándoles recibos firmados de su puño y letra para la mayor seguridad". -José María Flores.- Lima, 6 de Octubre de 1840".*

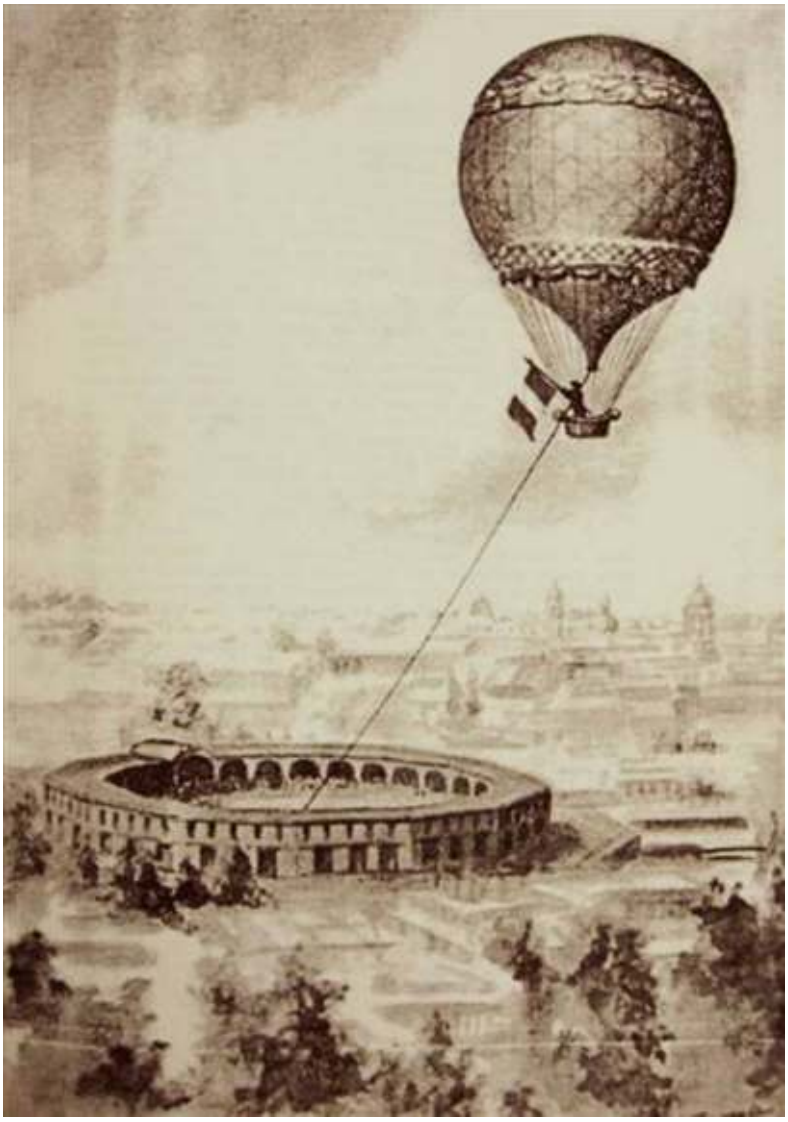
Segundo intento de vuelo:
El pedido de nuestro aeronauta fue ignorado generándose nuevos avisos sin eco en la población más orientada a los problemas cotidianos y a la política que a las aventuras del argentino. Fue recién un par de meses después de transitar penurias de todo tipo cuando concluyó la reconstrucción del globo y pudo formalizar un nuevo anuncio: *"al respetable público que, el Domingo 29 de noviembre de 1840, tendría lugar en la Plaza de Acho, la función aerostática que había ofrecido".*

Pero también la fortuna le fue esquiva y el día esperado para el vuelo se transformó en descontento popular ante la imprevista rotura de la envoltura de lona, cancelándose el espectáculo. Sin prever el incidente del 24 de septiembre, Florez había anunciado un segundo vuelo para el 29 de noviembre desde la plaza de toros. El día 30 el intendente de Lima, que ejercía el poder de policía sobre los espectáculos públicos; anunció en *El Comercio* una nota que obligaba al aeronauta a cumplir con el compromiso asumido públicamente de un segundo vuelo, para tal fin fijó como fecha y lugar del evento el 9 de diciembre. El pequeño artículo del diario decía:

"Ocurrencias de la Ciudad del diario El Comercio:

[5] Diario *El Comercio* N.º 407, Perú, 26 de septiembre de 1840.
[6] Aviso de José María Florez publicado en Lima 6 de octubre de 1840. Revista *El Hogar*, artículo de Eduardo Labougle, Buenos Aires, 12 de noviembre de 1926.

El público está impuesto del suceso imprevisto que dio mérito a que el Aeronauta D. José María Flores no cumpliese su ofrecimiento de ascender en el globo la tarde del Domingo último y el señor Intendente encargado por el Reglamento de Policía de hacer se cumplan los espectáculos que se ofrecen al público, ha obligado a D. José María Flores a que verifique la elevación el día 9 próximo en la Plaza Mayor".



La ilustración reproduce uno de sus vuelos en Lima. Fue publicado en el libro *Historia Aeronáutica del Perú* de Carlos A. de la Jara.

Tercer intento de vuelo:
La disposición de la policía dio margen al comentario periodístico. Existía entonces una sección típica, denominada "*Comunicados"* en el diario *El Comercio*, fundado apenas un año antes de estos acontecimientos. En ella, el público podía dar a la publicidad su opinión sobre cualquier asunto, mediante el pago de una pequeña cantidad. El texto expresó: *"Si la abundancia de chismes, habladurías, inventivas y polémicas hace que leer las amarillentas páginas de los "comunicados" sea como penetrar en el ambiente ruidoso y contradictorio de los cafés de entonces, otros documentos allí publicados convierten a esas páginas en ágora ilustre".*

Después del fracasado intento de vuelo, un comunicado remitido a los *"Señores Editores de El Comercio*" con el título de *"Función Aerostática"*, solicitaba la opinión de los editores acerca de la obligatoriedad del aeronauta a realizar la ascensión y sobre el cambio de lugar decretado por la Intendencia de Policía a la Plaza Mayor. Aunque este recurso periodístico no dio los resultados que esperaban sus promotores, pues la autoridad policial no convino con el cambio solicitado, lo trascribimos a continuación:

"Función aerostática
A pesar de haber sido muy pública la desgracia que impidió el domingo la elevación del globo, el empresario estaba lleno de vergüenza, y todos saben que aún intentó subir con manifiesto riesgo de su vida. El señor Intendente, satisfecho de que sólo la casualidad frustró la empresa, y complacido del interesado convino en que difiriera la función para el 9 de diciembre en la Plaza de Lima. En el momento de la turbación se accedió a todo; pero después, las personas han pagado sus galerías o cuartos, han expuesto, que, habiendo comprado el derecho de ver con toda comodidad, no tienen por que hallarse en la precisión de buscar donde colocarse el 9 de diciembre.

Como el público entero es a quien, principalmente, se debe complacer, se creyó fácil conciliarlo todo disponiendo para el domingo venidero una nueva ascensión a puerta franca en la misma Plaza de Toros de Acho. Con este motivo se tenía preparado un artículo para la prensa dando una minuciosa razón de todo lo ocurrido pero antes se creyó necesario ponerlo eh conocimiento del señor Intendente. Se juzgaba que este señor, bondadoso de carácter, consentiría en que Flores se librase, de un modo fácil, del compromiso en que se hallaba con toda la ciudad, pero se ha obstinado en que sea en la Plaza de Lima, y el 9, de lo que resulta gravísimos perjuicios. Primeramente: muchas personas que no se han abonado todavía, lo harán sin duda de que se verifique la ascensión, y esto refluye en manifiesta utilidad del interesado. En segundo lugar: estando todo dispuesto en la Plaza de Acho, no son tan grandes los inconvenientes; en la Plaza de Lima hay que disponerlo todo y no se quiere aumentar los gastos en circunstancias de no haber como hacerlos por la ninguna utilidad que ha resultado al empresario.

En el conflicto en que actualmente nos hallamos sólo a UU., podemos recurrir SS. Editores. Ustedes están obligados a ilustrar a las autoridades y al público. Nosotros les suplicamos, por lo que más aprecien, que a continuación de este artículo expongan su opinión sobre si el Sr. Flores está obligado a más que a satisfacer al público, y si pudiendo lograrlo de un modo que le sea ventajoso, puede obligársele de otro modo que le sea perjudicial.

Esperamos que ustedes nos complazcan, teniendo en consideración las razones alegadas, y que decidirán la cuestión con el tino y la imparcialidad que acostumbran".

Segundo vuelo:
El 7 de octubre Florez consumó su segundo vuelo en Lima. Desde Chancay, una localidad vecina a Lima, el corresponsal de *El Comercio* realizó la siguiente crónica:

"Chancay. Octubre 12 de 1840. -Hace pocos días SS. EE. que hubo en esta villa la consternación más espantosa que UU. tienen idea y hecho fue el siguiente: "Como a las

cuatro de la tarde del día 7 se apareció al Norte de esta villa un bulto en el aire que todos creíamos era el Cometa anunciado por los astrónomos alemanes; su vista causó tal sorpresa, particularmente a la gente baja, que en su conflicto se dirigió a casa de Domínguez (que según dicen profesa la magia negra) para que conjurase al tal cometa, pero Domínguez, que es en realidad un perdonavidas les ofreció salir a la plaza, con su asta de rejón y un esmeril-no siendo esto lo que se quena, el pueblo ocurrió a su párroco, para que hiciese en el momento procesión de sangre, este Sr. se negó con prudentes raciocinios pero todo fue en vano. lo arrastraron a la iglesia, lo hicieron revestirse, y se apoderaron rápidamente del campanario tocando plegarias; al salir pues la procesión descendió rápidamente el cometa y tan cerca, que se distinguió perfectamente no era tal cometa, sino un globo de papel con alas de ganso, una bandera encarnada y en ella escrito:

Dentro de este globo viene el Juez de Derecho y su comitiva". En vista de tal epitafio, ocurrimos todos a ver la familia alada, y nos encontramos con que salió del globo:

"Una peña grande
una ídem chica,
dos dulcineas,
un abogado,
un africano,
tres tinterillos
y un escribano".

Tranquilizados los ánimos, al saber que esta familia no era del otro mundo, nos retiramos a nuestras casas, a entretenernos con la ocurrencia".

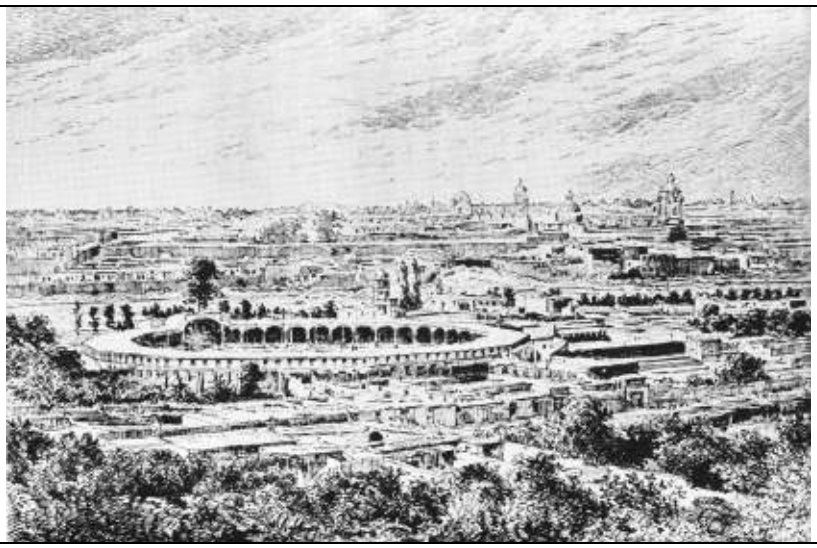
Firmaba el comunicado un desconocido bajo el seudónimo de *"Chancay en revolución"*. Y por cierto que el vecino pueblo se hallaba en revolución ante el magno acontecimiento que días antes se había producido en el Perú al ver elevarse por los cielos a un intrépido aeronauta. La imaginación popular, tan rica en ocurrencias como la que acabamos de narrar, no tardó en expresarse en su manera acostumbrada.

Tercer vuelo:
El miércoles 9 de diciembre, fecha en la que se conmemoraba el 16. º aniversario de la batalla de Ayacucho, a las 17:53, este argentino se elevó nuevamente sobre Lima, esta vez desde la Plaza de Armas. Según testimonios del Coronel De la Jara, ascendió hasta unos 300 m, permaneció en vuelo unos nueve minutos y aterrizó con toda felicidad sobre una casa de la calle Polvos Azules a unos 200 m del lugar de partida[7]. El diario *El Comercio* en su edición del día 10 reseñó lo siguiente:

"La fiesta del aniversario de la Batalla de Ayacucho se ha celebrado este año con las demostraciones de regocijo que se previenen en un bando que publicó la Prefectura el día siete. Se verificó la ascensión anunciada del Sr. Flores, luego que estuvo lleno de humo el globo, a las cinco y cincuenta y tres minutos de la tarde, empezó a elevarse en la plaza principal, el intrépido viajero saludó repetidas veces a los espectadores dando señales de

[7] Diario *El Comercio*, 10 de diciembre de 1840.

perfecta confianza, millares de aclamaciones resonaron por el aire, sobreponiéndose a estos sentimientos de alegría la intensa y penosa ansiedad por su buen éxito; la tarde estaba serena, permaneció en el aire nueve minutos llegando a una altura de 300 varas y descendiendo a dos cuadras del punto en que se elevó en un techo de una de las casas de Polvos Azules.
Espanta el atrevimiento de una persona que se determina a embarcarse en un globo mal construido, sin otro paracaídas que el mismo globo, y una cuerda por la que desciende cuando se acaba el gas y está el globo cerca de la tierra.
A más de las tropas de la guarnición, como quinientos hombres de la guardia nacional, formaron en la Plaza Mayor para solemnizar la función."

Plaza de toros del Hacho. Grabado de Wiener[8].	

HOMENAJE DE CARLOS GARDEL A JORGE NEWBERY

Por Miguel Alejandro Sánchez Peña

"Podrá parecer una herejía o un exceso que uno de los nombres de Newbery y Gardel. Sin embargo, no es disparatado el enlace en tanto ambos son símbolos porteños y expresan una emoción colectiva. El uno Argentino de primera generación; el otro por adopción, sedujeron a la multitud con sus hazañas y canto. Los separaba una distancia de quince años. Pero se encontraron allá por 1913 en las veladas del Armenonville, cuando Newbery se preparaba para sobrevolar la cordillera de los Andes en su frágil aeroplano y Gardel folclorista se aprestaba a descubrir el tango". 2

Al principio se bailaba el Tango

“Una noche, Newbery bailaba tangos en el Armenonville con señoritas del lugar. Al pasar por detrás de él, un compadrón lo empujo y, perdió el equilibrio en medio de un firulete, Newbery cayó al piso.

El compadrito en cuestión siguió hacia la salida y desde allí, dándose vuelta, festejó su gracia con una risotada de burla. Newbery se disculpó con su compañera de baile y salió a la calle, donde propinó una buena paliza al provocador. Por lo menos, así contaba el suceso Carlos Borcosque, periodista y aviador, amigo de Jorge Newbery, fallecido a fines de los años 60.

Newbery era figura de enorme popularidad en todos los niveles sociales, seguramente el primer ídolo popular que tuvo la Argentina.

Sus historias se propagaban por todas partes y por todas las clases y se agrandaban en el camino entre Palermo y La Boca, hasta reproducirse en cafetines portuarios desparramados alrededor de la esquina de Suárez y Necochea, como el Royal.

Y la leyenda de Newbery y de otros como él quedó en el tango por obra de un poeta boxeador: Celedonio Flores.

"Amainaron guapos junto a tus ochavas cuando un elegante los calzó de cross"

Corrientes y Esmeralda
Tango de Celedonio Flores y Francisco Pracánico. 3

El Encuentro

Esta pequeña historia se inicia allá por diciembre de 1913, cuando Carlos Gardel y Razzano iniciaban sus primeras experiencias cantando a dúo.

Francisco Taurel, un individuo próspero aficionado a las fiestas nocturnas, había escuchado cantar a Razzano en varias ocasiones.

Don Francisco estaba organizando un encuentro con varios amigos y le propuso a Razzano que lo deleite con unas canciones.

Razzano le comentó que tenía un compañero con quien cantaba a dúo y que sería importante incluirlo en él evento. Taurel estuvo de acuerdo y Razzano se dirigió al Abasto para ubicar a Gardel.

Esa noche la iniciaron en la Confitería Perú de la Avenida de Mayo, lugar en el que se encontraban personajes importantes de la sociedad porteña, entre ellos un Senador de la República. El dúo se esmero en cantar bien ante tan importante y distinguida concurrencia.

Al transcurrir la noche siguieron con sus canciones en el establecimiento de Madame Jeanne (su verdadero nombre era Govanna Ritana, quien había llegado a Buenos Aires con la Compañía de Caruso), en la calle Viamonte.

"Pasada la medianoche completaron la velada en el Armenonville. Se trataba de un elegante local nocturno en la avenida Alvear, una arteria cada vez más opulenta que conducía a los suburbios del norte (hoy avenida Libertador).

El Armenonville, que tomaba su nombre de un local similar del Bois de Boulogne de París, era un edificio de dos plantas rodeado por jardines; la planta baja albergaba la principal pista de baile, mesas y un pequeño escenario; arriba había alcobas y cuartos privados. En uno de estos cuartos, Gardel y Razzano continuaron regalando a Taurel y sus amigos con sus canciones, el entusiasmo agudizado por copiosas libaciones de champagne, con un repertorio que ahora exhibían brillantemente: los estilos del dúo "El Moro" y "El Pagaré", o canciones como "La Pastora" de Saúl Salinas o "Adiós que me voy llorando", una pieza en parte compuesta por Bettinoti.

El entusiasta canto del dúo atrajo a una pequeña multitud en el corredor, entre ellos, si la memoria de Razzano no se equivocaba, al popular pionero de la aviación argentina **Jorge Newbery**, cuya muerte en un accidente aéreo poco tiempo después (1° de marzo de 1914) consternaría a los argentinos..."1

Su Ultimo Vuelo

Jorge Newbery ya era un ídolo popular a través de sus hazañas aeronáuticas, entre ellas, en poco tiempo más intentaría el cruce de la cordillera de los Andes, con su aeroplano un Morane Saulnier de 80 HP (caballos de fuerza), al que le había hecho una modificación especial al motor para lograr mayor altura y así poder cruzar las altas cumbres por Mendoza.

A fines de febrero de 1914, viaja a Mendoza para realizar las últimas observaciones meteorológicas.

En Mendoza se encontraba su amigo Pablo Fels, haciendo exhibiciones con su aeroplano, quien se lo presta para que realice una serie de loopings que había aprendido en su último viaje a Europa.

En la tarde del 1 de marzo de ese año, a la entrada del Hotel Plaza, unas familias amigas de Jorge Newbery lo saludan y le piden que realice un vuelo para ellas (esa noche regresaría a Buenos Aires por tren con la intención de traer su aeroplano con el que realizaría el tan ansiado cruce). En varios coches se dirigen al campo de Los Tamarindos, donde se encuentra el Morane Saulnier de Fels.

Jorge Newbery se dispone a subir a la carlinga del aeroplano llevando de acompañante a su amigo Tito Jiménez Lastra. El avión trepa y se dispone a dar todo de si, cuando entra en una perdida irreparable que se lleva al piloto, el hombre de la sonrisa eterna, su compañero sufre una fractura y la conmoción propia del accidente y la de perder a su amigo de tantas aventuras aéreas.

Guitarra y Aeroplano

"Newbery nace en un hogar de clase media, en el pueblo de Belgrano.

Gardel viene con su madre como pasajero de tercera para habitar en un conventillo de la barriada del abasto. Son infancias diferentes.

Jorge Alejandro viaja a los ocho años a Nueva York a conocer a sus abuelos paternos. Y a los quince vuelve a los Estados Unidos para ingresar a dos Universidades y obtener el título de ingeniero electricista.

Carlos, el niño francés nacido en Toulouse, sin padre conocido, se cría en la calle, integrando barras bravas de píbes en las que ya se destacaba su guapeza y arrojo.

Carlos se haría pronto laburante para ayudar a su madre. Conoció oficios, cambiándolos al rigor de las necesidades y las inquietudes íntimas. Fue aprendiz de cartonero, de tipógrafo, vendedor de alhajas. La calle su universidad, esa frontera donde nacía el arrabal, donde el campo y la ciudad se confundían, donde tallaban los tauras y los guapos, donde payaban las voces mayores.

En esos años Newbery fundaba con otros precursores el Aeroclub Argentino, batía record de distancia y de altura en globo y propugnaba la municipalización de los servicios de alumbrado en la ciudad de Buenos Aires.

A Gardel le gustaba cantar. Le atraían las operas, a la vez que las verseadas de los payadores, entonces dominantes en el fervor popular.

Newbery cruza el Río de la Plata en aeroplano, de ida y vuelta, y proclama entre vítores, aplausos y abrazos: he hecho esto porque deseo levantar el espíritu nacional, despertar un entusiasmo para que la aviación viva y triunfe en el país.

Carlos iba y venía con su guitarra prestada ante la angustia de su madre que no veía con buenos ojos esa vocación de artista que lo condenaría según ella a las vicisitudes de la hambruna y la estrechez.

Newbery iba y venia con su aeroplano de juguete, seguido por el desvelo de su madre que ya había perdido a su otro hijo Eduardo en el misterio insondable del espacio tripulando “El Pampero”.

Carlos desaparecía de pronto del hogar por varios días, enredado en las fiestas, donde ya se lo conocía como el Morocho del Abasto, pelo partido al medio, en dos bandas, como Florencio Sánchez.

Newbery planeaba en sus vigilias la hazaña mayor, el cruce en aeroplano de la cordillera de los Andes; reforzaba su motor, estudiaba los vientos.

Mientras Gardel analizaba las razones de la gente que componía los auditorios populares de la época, en los comités, en las tabernas, en las celebraciones del arrabal.

Y un día se encontraron en él Armenonville.
Gardel había ido con su amigo Razzano, llevados por sus anfitriones al termino de una fiesta.

Newbery estaba con Tito Giménez Lastra y el ingeniero Alberto Mascías, todos aficionados a la naciente aeronáutica nacional.

Los graves de Gardel deleitaron a Newbery, que no podía imaginarse que años después el cantor iba a componer y a grabar un estilo en homenaje a su memoria.

Newbery es el galerita.

Gardel el reo

El primero baila el tango.

El segundo lo cantara. El tango que los une con su embeleso. Y al final también Gardel se pondrá la galerita y el sombrero de copa. Se codeara con reyes y príncipes y luminarias de la intelectualidad.

Los dos fueron ídolos de Buenos Aires. Los dos sedujeron a la multitud. Newbery no esta vigente en el alma popular porque el tiempo ha desvanecido su hechizo y el magnetismo de sus hazañas.

Los grandes y poderosos aviones de hoy han acostumbrado al hombre a lo cotidiano, aunque oyen nombrar a Newbery a todas horas en el aeroparque, la idolatría no alcanza a los porteños, que ignoran sus antiguas proezas.

Gardel sigue presente a través del milagro de la voz y la difusión de su imagen varonil, que trasciende fronteras y gana partidarios en América y en países tan exóticos como Japón.

En mayo de 1937 los restos de Jorge Newbery fueron trasladados desde La Recoleta a su mausoleo de la Chacarita, costeados por suscripción popular. *"Toda su vida trasunta el sentido elevado de realizar el dominio del hombre sobre la naturaleza, obedeciéndola y superándola. Y eso que él ejecutó, en una escala tan grande, no lo hizo sólo para sí mismo, sino para todo el país. Lo dominaba el afán de ensanchar los límites del hombre y lo consiguió espléndidamente. Dilató nuestros dominios en el aire y en la atención y el respeto de las gentes".*

Alfredo L. Palacios
(en el discurso pronunciado el 2 de mayo
de 1937, en el acto de traslado de los
restos de Jorge Newbery de la Recoleta
a su monumento de la Chacarita)

En diciembre del mismo año se inauguraba el de Gardel, también construido por el pueblo.

Desde entonces están ahí, cercanos, casi juntos. Y es posible que en algunas noches de luna llena Gardel le cante bajito a Newbery aquel estilo que grabo con emoción en su homenaje".2

A la memoria de Jorge Newbery. En el primer aniversario de su muerte. Estilo para canto y piano (o piano solo). Letra y música de Gardel – Razzano.

"En un abrazo inmortal
la guitarra y el poeta
sollozan por el atleta
de la Aviación Nacional...
!Newbery, el cóndor genial
que fue en sublime locura
a seis mil metros de altura

rompiendo brumas ignotas,
cayo con las alas rotas
en la negra sepultura!

!Columna del pensamiento
que ha derribado el destino,
ya cada pecho argentino
te consagra un monumento!

! Titán que al rayo y al viento
desafió en su trayectoria,
no morirá tu memoria,
serás grande entre los grandes,
aunque el laurel de los andes
no resplandezca en tu gloria!

!Duerme, gran americano
en sepulcro de granito, has entrado al infinito
volando en tu monoplano!
!Tu, como mártir cristiano,
mueres mirando la esfera;

Y como Roldan dijera
quisiste en tu arrebol,
robar el disco del sol
para usarlo en tu bandera!

Fuentes Bibliográficas:

1. Simón Collier. Carlos Gardel Su vida, su música, su época. Editorial Sudamericana. Primera Edición Pocket abril de 1999 (Páginas 51-52).

2. Newbery Gardel. Bordoneo sobre una idolatría porteña. Por Raúl Larra. Publicado por el Instituto Argentino de Historia Aeronáutica.

3. Alejandro Guerrero. Jorge Newbery. Editorial Emecé.

4. Raúl Larra. Jorge Newbery El Conquistador del Espacio. (Edición Homenaje en el centenario de su nacimiento (1875-1975). Publicado por Aerolíneas Argentinas).

5. La Noche del Armenonville. Por Magdalena Insausti. Del libro "Para vos morocho". Museo casa Carlos Gardel.

(*)Trabajo presentado en el ***CONGRESO QUIEN ES GARDEL*** en septiembre de 2003 Esquina Carlos Gardel: Anchorena esquina pasaje Carlos Gardel, Bs. As.

PAMPERO *Revista Vía Electrónica* Año I Nº 3

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, septiembre 2010

Bicentenario de la Patria
Centenario del Vuelo Mecánico

AL LECTOR

Trabajos y colaboraciones para ser editados en esta Revista, enviar correo al Secretario INN - R. Jorge Martínez

martinezrober24@hotmail.com

Material y notas pueden ser reproducidos nombrando la fuente

PRÓXIMO NÚMERO: SE EDITARÁ CON FECHA 15 DE OCTUBRE 2010

EJEMPLAR DEDICADO AL XII CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA AERONÁUTICA Y ESPACIAL - LIMA - PERU