

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 NOVIEMBRE 2010 N°5



HISTORIA AERONÁUTICA Y ESPACIAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA

PRESIDENCIA DE LA NACION SECRETARÍA DE CULTURA



INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

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: Salvador Roberto MARTINEZ

Decreto P. E. N. Nº 815 del 10 / 06 / 2010 - Boletín Oficial Nº 31.923

Vicepresidente Primero : Aldo Jorge BERARDI Vicepresidente Segundo : Algerio Pedro NONIS

Secretario : Roberto Jorge MARTINEZ
Pro secretario : Eugenio Francisco LIMONGI

Tesorero : Luis Jorge RODRIGUEZ
Pro tesorero : Mario Alberto BATTAGION

Vocal Primero : José Antonio ALVAREZ
Vocal Segundo : Santiago CHERVO
Vocal Tercero : Juan CERRUTTI

Vocal Suplente Primero : Juan José MEMBRANA
Vocal Suplente Segundo : Walter Néstor TRAVAGLINI

COMISIÓN REVISORA DE CUENTAS

Revisor de Cuentas Daniel Alberto PAREDI

Revisor de Cuentas Rafael CORNEJO SOLÁ

CONSEJO ASESOR

M. N. Presidente Vitalicio Honorario Oscar FERNÁNDEZ BRITAL

Miembro de Número Emérito Vitalicio Raquel Esther ZULOAGA

TAREAS QUE CUMPLE EL

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.
- 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

Correo electrónico newberiano@yahoo.com.ar

SEBASTIÁN HEDER PEYREL, EL ICARO SERRANO

Autor: Salvador Roberto Martínez



Sebastián Heder Peyrel

Termina el siglo XIX, comienzan los primeros y humildes escarceos de lo que sería, en poco tiempo, la Industria de la Aviación.

Como sabemos se multiplican las investigaciones, los descubrimientos, las invenciones, los trabajos.

En la lógica del conocimiento, y en este caso el aeronáutico, el mismo comienza su expansión a través del mundo civilizado.

Por aquellos tiempos, nace en nuestro Tandil, quién habría de construir, junto con su hermano, una de las primeras aeronaves de la Argentina, hecha por argentinos. Circunstancia ésta que podemos dar fe a ciencia cierta por contar con pruebas documentales.

Aquél año de 1880, presentaba a Tandil como una aldea de provincia que crecía de a poco como un grito entrecortado de civilización en ese mar verde de la pampa ubérrima.

Había sido fundada un 4 de abril del año de 1823, por el General Don Martín Rodríguez y se desperezaba en el tiempo del estío hacia fines de diciembre.

La crónica difiere del día del nacimiento de Sebastián Heder Peyrel , algunos citan un 29 de diciembre como el Profesor Don Juan Roque Castelnuovo , reconocido historiador tandilense en el ámbito nacional e internacional, otros como Julio Víctor Lironi dicen el 27 coincidiendo con otros. Haciendo justicia al lugar de advenimiento tomaremos el 29 de diciembre como fecha cierta de su nacimiento, no siendo, en definitiva una circunstancia sustantiva la misma, pero paradojalmente es que también muere en diciembre y cerca de su nacimiento.

Por aquéllos tiempos la égida municipal era ceñida a unas pocas cuadras, produciéndose su arribo al mundo en la calle Sarmiento.

Su niñez fue marcada por lo que después lo distinguiría de sus conciudadanos, la inquietud, la iniciativa, la audacia y sobretodo la rebeldía en cuanto a una vida chata y sin horizontes. Comenzó sus estudios en el Colegio Chapsal, propiedad de Monsieur Lauri que estaba situado en

la Calle Pinto e Irigoyen (actual). Pero no era un alumno constreñido al aula, se escapaba del colegio para inventar objetos, producto de su imaginación en la hojalatería de su Padre.

Allí nació su pasión de constructor, allí se familiarizó con el golpeteo del martillo, con el ruido de los motores, con ver salir de sus manos y de las de su Padre, objetos, cosas que tenían la impronta de su creación.

Quizá esto fue condicionando de joven su espíritu para acometer la gran empresa, a posteriori de construir...;; un avión y que volara!!

Pero también su vida transcurría a "ochenta por hora", velocidad audaz y "nunca exceder" de los automóviles que escasamente circulaban por estas comarcas serranas.

Aprendía rápido el muchachito, no descuidaba el aprendizaje que evidentemente era bueno pues aprobaba las exigencias del Colegio de una forma sistemática.

Pero el otro aprendizaje, el que no tenía sistema alguno y del cual abrevaba rápidamente, también progresaba en forma notoria y eficiente.

Sus Padres, Doña Ramalina y Don Samuel, veían en él una promesa para la Patria, y pensaban en que cursase un estudio superior.

¡Nada más lejos de la realidad! El espíritu adolescente de Sebastián presentó resistencia y ya en su mente anidaba el proyecto de no estar sujeción nado a la tierra siempre. Porque al decir de Don Juan Roque Castelnuovo: "había nacido para estar suspendido en el cielo como una estrella..." Así era, revoltoso, pícaro, sumamente inquieto, rebelde a estar encasillado en una rutina que ahogaba su iniciativa.

Y a los 17 años comienza, ó mejor dicho, continúa su ya vida novelesca.

Sus Padres queriendo aplicar un criterio, a todas luces, lamentablemente equivocado, que muchas familias asumieron en nuestro país, no creyeron mejor opción que colocarlo..."bajo Bandera", sea incorporarlo a la milicia en nuestra Armada Argentina.

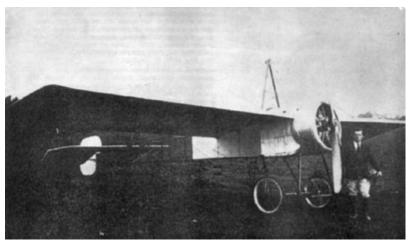
Y señalo esto porque la Historia, en general, nos debe de advertir los errores sociales cometidos por los diversos nucleamientos sociales dentro de nuestro país.

El creer que la milicia era un correccional de conductas antisociales ó desviadas, hablando de la milicia en el servicio por conscripción, fue un error generalizado en casi toda la Iberoamérica. Y así con sus adolescentes 17 años se incorpora, por fuerza de la voluntad paterna, en un buque de guerra.

Tematizando el equívoco, su Padre sentenció:

"Ahora se hará hombre...."

A pocos días de su embarque, aparece el Hijo, después de haberse lanzado al mar en un madero y escapando así de su "correctivo". Con el correr del tiempo, el progreso de la aeronáutica lo seduce fuertemente y se traslada a Buenos Aires ingresando en la Escuela de Aviación que funcionaba en la Villa de Lugano, cuna de tantos Aviadores argentinos y de países hermanos, tal el caso del Mayor Don Eduardo Alfredo Olivero, Héroe Nacional y Numen Tutelar de nuestro Instituto. Tuvo como Padre en Vuelo a Don Pablo Castaibert que descubrió en él una madera especial, y que vio en ese joven tandilense un embrión de un gran aeronauta.



Posando con su "Mosquita"

Tan es así que cuando todavía no había obtenido su Brevet Internacional de Piloto Aviador Número 92, que fuera expedido por el Aeroclub Argentino, ya impartía instrucción elemental a los demás Alumnos Pilotos, obteniendo así una mayor capacidad operativa para el vuelo.

Sabemos todos que existen dos tipos de Pilotos e Instructores, cuando nos ha tocado formar a los unos y los otros, el Ab Initio y el Ab Conditio.

Peyrel estaba dentro del primer grupo por su facilidad para el aprendizaje, su familiaridad con la actividad aeronáutica y su dedicación a la misma.

Pablo Castaibert le confió a su cuidado el aparato con el cual despertó admiración en los porteños y....suspiros en las porteñas.

Fue así que en un día de pertinaz llovizna con fuertes vientos arrachados, aún en contra de los consejos de los Instructores, Sebastián Heder Peyrel rindió su examen para brevetarse y aprobó. Fue un 30 de noviembre del año de 1915.

86 años después fundábamos el mismo día de noviembre nuestro Instituto de Historia Aeronáutica y Espacial "Mayor Eduardo Alfredo Olivero", por efecto espejo del Instituto madre, Decano en América, el Instituto Nacional Newberiano.

Circunstancia, en cuanto a fecha totalmente impensada y por cierto paradojal también. Se breveta como Piloto en un avión Castaibert 912-4, construido por su ya famoso Piloto e Instructor. Aeronave en la cual se inspiraría para construir su "Mosquita" en su Tandil. Comienza en la mente de Sebastián Peyrel a germinar la idea de construir su avión, en base a imitar en el cual naciera al aire como Piloto y con algunas partes y chapas que habían quedado en la ciudad, producto del accidente de Bartolomé Cattaneo que cayera en el intento de volar, allá por el 1914.

Con paciencia, con ingenio, adivinando perfiles, empenajes, cuerdas, planta de poder, relaciones aeronáuticas en cuanto al peso y sustentación, sin túnel de viento, sin nada...sólo con tesón y visión imaginativas, propio del inventor, comenzó a construir unos de los primeros aviones que volare, sino el primero de la República Argentina. Al fuselaje, que lo fue imaginando e imitando le agregó los planos en una cuasi mezcla de perfiles. El tren de aterrizaje fueron ruedas de bicicleta. Sin tener noción aeronáutica alguna y mucho menos de aerodinámica, un anciano carpintero le diseña y burila ¡una hélice! El entusiasmo de hacer y volar se sobrepone a todo tipo de dudas, a todo tipo de incertidumbre: el aparato habría de volar

Se suma a este sueño su hermano, que había realizado el servicio de conscripción en nuestra Armada, habiéndose destacado en forma notoria por sus aptitudes marineras y de contracción al trabajo.

Tanto era lo que descolló que sus superiores jerárquicos quisieron incorporarlo a la Fuerza como personal de carrera, él prefirió volver a nuestro Tandil, al término de su servicio, a desenvolverse entre los hierros y los motores del taller mecánico que lideró.

Precisamente este joven argentino diseña y arma el avión de Sebastián, junto con su hermano, con una concepción magistral, sin tener estudios de ingeniería.

Y así fue que Sebastián Peyrel voló esa aeronave, que para la época y el lugar, con conocimientos apriorísticos devenidos en científicos por la experiencia y porque no decirlo por el error corregido, construyeron esa aeronave.

Lejos de nucleamientos urbanos importantes, sin auxilio de cuerpo alguno de ingenieros con los cuáles podrían haber cambiado conocimientos e impresiones interactuando científicamente. con ingenio, imitación e inventiva, lo hicieron.

Pero no sólo a Peyrel le cupo el honor de volar un avión totalmente construido en Tandil, fue quizá, como dijéramos uno de los primeros de la Argentina, sino que también, en estos bares fue el pionero de la publicidad aeronáutica a motor.

En uno de sus innumerables vuelos, el del 20 de diciembre por ejemplo, orbitando sobre la ciudad del Tandil, arrojó más de diez mil volantes con la inscripción que decía:

"Nueva Era, Diario de la tarde, moderno, informativo y noticioso, con servicio telegráfico y telefónico del país y del extranjero, envía un afectuoso saludo al pueblo de Tandil, por intermedio del Aviador Sebastián Peyrel, hijo de su suelo y heraldo de la prosperidad".

A los que unían otros que presentaban lo que se detalla a continuación:

"La Tienda La Pampa Florida envía desde los aires un cordial saludo a todos sus clientes y les comunica que acaba de recibir el surtido de primavera –verano..." Corría el año del Señor de 1919, es el año de proezas aeronáuticas. Los esforzados precursores de nuestra aviación nacional

suman nuevos laureles, al punto que ya no se piensa en imposibles. Y menos cuando el Teniente Locatelli cumple el 29 de julio su raid de Buenos Aires a Santiago de Chile, con escala en Mendoza. El 5 de agosto, trayendo a su bordo 200 piezas de correspondencia, Locatelli une de un solo vuelo las capitales de Chile y Argentina.

El interés popular es reclamado por los preparativos de la empresa de tres Aviadores argentinos, Zanni, Parodi y Matienzo, que con frágiles máquinas se aprestaron al cruce de los Andes. Hallando condiciones climáticas adversas, los dos primeros regresaron.

Matienzo en cambio, siguió luchando con los vientos pero imposibilitado para avanzar por la falta de combustible, aterrizó en una ladera.

Desde su lugar de aterrizaje recorrió una muy larga distancia hasta que sus fuerzas se agotaron. Buenos Aires, que había vivido días de intenso júbilo, provocado por una información errónea anunciando que el raid se había cumplido exitosamente, pasó días de tremenda angustia y desazón.

Al fin el 14 de noviembre se tuvo la certeza del sensible del triste y amargo epílogo por tan magnífico esfuerzo, al ser encontrado sin vida el cuerpo del valiente Aviador.

No por ello cundió el desaliento ni detuvo el esfuerzo que alentaba el espíritu juvenil, audaz y arrojado de nuestros Aviadores. Sebastián Heder Peyrel es una clara probanza de lo que afirmo. No obstante nuestro personaje, estaba orlado de conductas que parecerían un tanto extravagantes o de procederes extraños.

Para el vulgo sintetizaban sus formas de ser como..."un loco lindo", pero en realidad era producto de ser un individuo ingenioso buscador de cosas nuevas y no fácilmente domeñable y satisfacible con una vida chata, pachorrienta y carente de emociones, trasuntada en rutinaria y hasta tediosa de tranquila.

Tenía la impronta de la chispa destellante de los que trascienden los tiempos con fulgor propio y que generalmente no encajan dentro de la visión conservadora de ciertas sociedades cerradas a lo nuevo.

Sus hijos, no estaban exentos de ese "toque" de ser los "Hijos de...", eran sumamente populares en la escuela, uniendo a esa popularidad la jactancia de aseverar que volaban con su Papá. Nunca más lejos de la realidad, jamás volaron con su Papá, pues nunca los llevó consigo, era consciente del peligro de la "volación" por aquellos años. Relataban los memoriosos que una ocasión en oportunidad de precipitarse su avión en picada y no poder recobrarlo, sin maniobra ó equipo que amortiguara su colisión con el suelo, cercano al mismo saltó del avión, sólo sufrió algunas quebraduras, magullones y desgarros. Unió así la audacia con el arrojo, incrementando el mito de su accionar aeronáutico.

Peyrel matizaba sus vuelos con paseos en una poderosa, para la época, motocicleta Harley Davison con sidecar. Al circular por el centro de la ciudad, más precisamente por la Plaza Independencia subía con una rueda al cordón de la vereda y circulaba al máximo que daba la motocicleta por el solo placer de hacerlo.

Sus ocasionales tripulantes eran Carlos Heder, su hijo, que por ser el mayor era más corpulento, le servía así de contrapeso en su monstruoso aparato, aunque a veces también lo acompañaban Elena Isabel y Eduardo Said, sus pequeños hijos menores.

Un hecho de significación marcó una desavenencia, que debido al corto tiempo transcurrido hasta su muerte, sólo adquiere el valor de tan solo una anécdota.

En 1919, retorna Eduardo Alfredo Olivero de la I Guerra Mundial, junto con él un bagaje de conocimientos y experiencia, fruto no sólo de la actuación en el conflicto sino de largas horas de estudio e instrucción.

Así las cosas, Peyrel le pide a Olivero que vuele su aparato, producto de lo que podríamos decir la industria aeronáutica argentina y más precisamente local.

Olivero se niega en forma rotunda, manifestando "que era una locura volar en eso...".

Sebastián se ofende profundamente, cruzaron unas fuertes palabras y... jamás habrían de confraternizar ni tratarse, hasta el día de la su muerte que Olivero ocurre al lugar del accidente. He aquí una semblanza de este tandilense, que el vulgo dio en tipificar como "un loco lindo".Pero esta descalificación sociológica, a la luz de los tiempos transcurridos muestra lo falaz y equívoca que fue, hasta se puede afirmar que claramente injusta.

Hoy nuestro Instituto lo reivindica, haciendo justicia, quizá un tanto tarde, a casi un siglo de su muerte.

Claro está que merced a él y su hermano, el país ingresó a la industria de la aviación, con medios precarios (¿quién no lo hizo así?), sin fondos financieros, aún en contra de una clara corriente de escepticismo y mediocridad de los que no creían en ellos.

Es como si la Historia se volviera a repetir, ad infinitum, cruda y realmente en nuestros días, cuando no se cuentan con las ayudas económicas ó solo de comprensión intelectual para la realización de la investigación.

El 26 de diciembre de 1919, este criollo que no montaba su flete, sino su propio avión, en una tarde de sol, partió hacia los espacios celestes, enlutando por vez primera los anales de nuestra incipiente aviación tandilense.

Delante del molino Laporte se extendía un hermoso campo que lo vio llegar con disposición de efectuar el sobrevuelo de las Ferias Francas.

Peyrel tenía toda la intención, en el momento en que las Ferias estaban en su máximo apogeo, lanzar sobre las mismas flores con pequeños paracaídas con el color de la enseña de la España inmortal, de nuestra Patria Madre, porque las Ferias eran las españolas.

Juan Greco era su Mecánico, para la época hizo nuestra "Inspección prevuelo", planos, ruedas, timón, empenaje, tensores, hélice, planta de poder y otros. Todo estaba asegurado, "sin novedad". La aeronave estaba habilitada para su desplazamiento y posterior vuelo.

El Piloto hizo lo propio con la meticulosidad de los que saben y nada dejan al azar.

Montó entonces su aeronave, dio motor y el despegue fue límpido, con elegancia y disciplina de vuelo. La planta de poder respondía bien y el avión comenzó a trepar francamente, en su recorrido de 250 metros, alcanzó la altura aproximada de 200 metros.

Cuando se disponía, siempre sustentado lo que aseveramos por los dichos de los ocasionales observadores aéreos, que obviamente eran legos en la materia, se disponía al recto y nivelado para orientar la proa hacia la ciudad, se inicia una pronunciada pérdida vertical al piso, no pudiendo efectuar la recobrada del avión.

En principio el público creyó que era una de las tantas acrobacias que efectuaba para cautivar y así incentivar su interés por la actividad aérea.

Pero no fue así, el avión se precipitó de proa, en forma vertical, destrozándose, motivando así que gran parte de los espectadores corrieren a ver que sucedió y si de algún modo podían socorrer al bravo Piloto.

Pero no, el avión estaba despedazado, los tanques de combustible habían explotado sin incendiarse y los planos estaban plegados sobre la planta de poder.

El Aviador se encontraba entre sus restos, aún con vida, la misma se escapaba rápidamente. Una profunda herida en el pómulo izquierdo que se extendía a la barbilla y el cuello. El globo ocular estaba fuera de su órbita. Se completaba el cuadro desgraciado con un profundo corte en el pecho finalizando con su mano derecha también herida.

Veinte minutos después de tocar tierra, Sebastián Heder Petrel moría.

Moría haciendo lo que tanto amaba, moría tripulando lo que él y su hermano, producto de su ingenio e intrepidez habían construido, uno de los primeros aviones "hecho en Argentina". De esta forma caía para siempre este gaucho serrano volador. Empuñando el comando de su "mosquita", de esa mosquita hecha con paciencia, con trabajo, equivocándose, con entusiasmo, superando todas las dificultades.

Esa aeronave, construida casi con "materiales de circunstancia", con el que muchos, no sólo Olivero, decían que era imposible volar. Surcaba así los tandileños cielos al impulso de su criollo argentino corazón.

Peyrel es trasladado a la Ciudad que lo vio nacer, lo cubre una mortaja blanca como las nubes que él horadaba con su "mosquita".

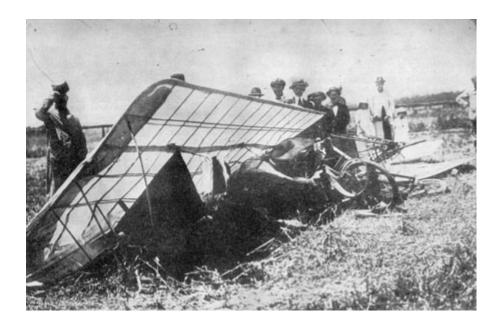
El Intendente Municipal de la época dispone que la Capilla Ardiente sea erigida en la Sala del Honorable Concejo Deliberante, donde toda la noche Agentes de Policía, con armas al hombro hicieron Guardia de Honor.

Se multiplican las expresiones de dolor haciéndose presente el pueblo entero del Tandil de entonces en una manifestación de duelo inusitado, pero justificado dada la inmensa popularidad que gozaba el Aviador.

En el día siguiente, el féretro que se encontraba cubierto, en señal inequívoca de blasón honorífico, con la Bandera de la Patria, emprende el camino hacia el descanso eterno.

La Banda del Maestro Durazzo ejecutaba, durante el trayecto la Marcha Fúnebre, expresando el

sentimiento de dolor de todos los tandileños que querían y admiraban, aún bajo la insidia de la envidia, a "su aviador", a ese muchacho que encarnaba el espíritu indómito de la raza, heredado de las glorias mismas del Mío Cid.



La máquina siniestrada y en ella su piloto

"¡Fue un genio y nunca el genio Sobrevivió su obra! Igual que innumerables colegas, Sebastián Peyrel se ha muerto Lleno de luz de Gloria"

(Santiago Gómez Tato)

URGE SEGUIR RASTREANDO

Por Antonio M. Biedma R.

(Nota publicada en La Revista Nacional de Aeronáutica Nº 271 - Diciembre de 1964)

El autor no es de quiénes gustan hablar en primera persona. Hay sin embargo, temas que obligan; y el de hoy, es uno de ellos: ¿Cuál es la verdad de lo que ocurrió en Tandil el año 1904? -

Dije una vez en esta misma Revista, al ocuparme de Andrés Tejada, que "todos los pueblos, sin excepción, exhibían de una u otra manera, como testimonio de su cultura y civilización, la parte que les ocupo en la conquista del aire", y por cierto que en 1815/16, aquélla no podía superar en mucho al episodio que entre nosotros protagonizó el mendocino Tejada, dueño del batán, donde "se produjeron bayetones y pañetes que se teñían de azul y con los cuales se construyeron uniformes de las tropas" del Ejército de los Andes.-

Es indudable que entre los precursores hubo sabios y locos. Lo malo fue que por lo general – ya también lo hemos dicho en otra oportunidad – los contemporáneos no acertaron a distinguirlos. Y ha ocurrido ahora – y siempre – que ciertos proyectos o acontecimientos cobran importancia con el transcurso del tiempo cuando – en sinnúmero de casos – ya no es posible encontrar elementos de juicio o información suficiente que permitan determinar los verdaderos fundamentos de los primeros o desarrollo de los segundos. Tal el caso de Tejada que seguramente no diferiría en mucho del episodio protagonizado por Andrés Guillaume Resnier que pensó nada menos que invadir Inglaterra con sus legionarios- alados a través del canal de la Mancha. Y verdad, que sería necedad atribuir superchería o exceso de simpleza a un general napoleónico de los quilates del nombrado.

Ya años antes, entre nosotros, se había registrado el caso de Miguel Colombise del que fui noticiado por mi padre, D. José Biedma, y de quien descubrió la petición que formulara a la Primera Junta de Gobierno en 1810 reiterando la solicitud que el año anterior hiciera al virrey don Santiago de Liniers de ayuda para construir un "Aerostat" dirigible y la cual, una vez considerada por la Junta el 6 de Agosto fue encarpetado para su archivo según costumbre; requisito éste que dio pie al fogoso secretario Dr. Mariano Moreno para estampar una de sus cáusticas ironías respecto del ex virrey al intuir que "para calificarlo de la calidad de muy malo, no necesita más prueba que el Sr. Liniers despreció el proyecto". No olvidemos que el Sr. Liniers rebelado contra el movimiento revolucionario, fue fusilado de orden de la Primera Junta y a instancias del Dr. Moreno.-

Como en el caso de Tejada, no se han podido obtener más noticias que las consignadas con respecto a Colombise; pero debo volver a recalcar que el "Aerostat" fue estudiado y proyectado doce años antes, lo que lleva su origen a solo quince años del día en que los hermanos Montgolfier realizaron el prodigio de hacer ascender su globo en el espacio; lo que, a pesar de que después glorioso y eminentísimo general Meusnier le tomara nada menos que catorce años de ventaja en la iniciativa, debo recordar que todavía, después de Colombise, habría de transcurrir medio siglo antes de que se registrara la iniciación de

experiencias prácticas; todas ellas con los más infructuosos resultados hasta llegar a la primera exitosa llevada a cabo por Renard y Krebs en 1884.-

No hagamos, pues, de nuestros héroes lo que, debido a "un ocioso o mal intencionado" hizo el pueblo de Lima con Santiago de Cárdenas el 22 de noviembre de 1761 al dar con él en el atrio de la Catedral, entendiendo que a esa hora "debía volar desde el Cerro de San Cristóbal a la Plaza Mayor: o vuelas o te matamos a pedradas". Y lo que fue aún peor, que se le convirtió en el muñeco "Santiago Volador" del teatro de títeres.-

Hoy tenemos – como he dicho – el caso de Tandil. No debemos dejar pasar el tiempo sin que todos cuantos podamos rastrear lo que se pueda a su respecto, lo hagamos antes que el reloj vaya señalando inexorable la partida de los pocos supérstite de aquellos días y la destrucción o desaparición de los documentos, noticias periodísticas, fotografías, etc., que todavía en alguna olvidada arca permanezcan ignoradas.-

En el "Manual para la instrucción teórica del piloto patente nacional de avión sin motor" editado por el Club Argentino de Planeadores "Albatros" en 1940, se dice: "Cabe a la Argentina el mérito de haber sido el primer país en la América del Sur, donde el vuelo sin motor dio muestras de preocupar a sus hombres; y simultáneamente con las sensacionales noticias del Viejo Mundo que se hablaban de la posibilidad de que los seres humanos llegarían a volar, entre nosotros, en la Ciudad de Tandil, un precursor, Pablo Suárez, después de mantener correspondencia con el pionero alemán, Otto Lilienthal y construir en 1895 un planeador rudimentario utilizando métodos primitivos, se lanzó desde una colina lindante a la ciudad. El ensayo dio poco resultado y Pablo Suárez no voló más".-

Nadie supo informarme la fuente de esta versión.-

Luego el diario "Nueva Era" de Tandil, en su edición del 19 de octubre de 1944, al pie del grabado que ilustra esta nota, dice "Aquí está la bicicleta aérea, avión primitivo, fruto de la imaginación de un entusiasta cuyo coraje lo llevo hasta hacer la gran prueba en Tandil. A una bicicleta le adosó unas alas y algo parecido a un toldo o dosel. Con solamente esos elementos pretendió volar. Han pasado ya cuarenta años desde esa fecha, en que, este precursor del progreso aéreo convocó la curiosidad de las gentes que no salían de su asombro. Desde la altura del Cerro Garibaldi, se lanzó al espacio. No voló. Aterrizó, y lo que es peor, contra una piedra. La gente había previsto el desenlace; pero no imaginaba entonces a que altura rayaría el progreso aéreo en estos tiempos en que, cada día, hay algo más asombroso".-

Preguntado el prestigioso periodista escribano Don José A. Cabral, director de "Nueva Era", acerca de la actividad de Pablo Suárez en Tandil y su relación con la nota que antecede, tuvo la gentileza de contestarme: "Que no recuerda ni tiene la menor idea de la actuación de ese señor Pablo Suárez, a pesar de residir en esta ciudad (Tandil) desde hace 70 años, por lo que cree que Vd. (el autor) confunda otra localidad con ésta, o haya recibido una información incierta".-

Y todavía apareció una tercera versión, mucho más amplia y su publicación estuvo a cargo de esta misma Revista es ésta:

"Poco se sabe de Pablo Suárez. Pero ello no basta para que al exhumar su personalidad, recordemos que las sierras catamarqueñas de Ambato y Ancaste iluminaron sus pupilas de niño, siguiendo el ascenso de águilas y cóndores, elevados en los invisibles ondas de las corrientes montañeras. De allá era oriundo Pablo Suárez, el muchachón rubio que a comienzos del siglo se sintió atraído por las maravillas de la mecánica, aún incipiente. Y fue mecánico de los veinte años de edad, cuando no existían manuales y poner en marcha un motor de los de entonces representaba un verdadero problema para vencer su natural tendencia a no marchar. Alto rubio y buen mozo, Pablo Suárez vivía con una obsesión, nacida en si niñez, de la contemplación de los buitres, águilas, y cóndores, volando como ellos. Mantuvo correspondencia con Otto Lilienthal; quizá en el ir y venir de las cartas, Pablo Suárez habrá entrevisto el secreto de las aves y desde entonces no se dio tregua hasta darle aplicación práctica. Sabía de acuerdo con Lilienthal, que la sustentación había que conquistarlo a fuerza de velocidad. Pensó entonces que el impulso logrado con la carrera, no bastaría para alcanzar el objetivo: sustentación. Pero a su alcance estaban los medios para lograr ese excedente de velocidad. Al menos así lo creía él cuando decidió incorporar al velamen casi circular de su planeador una bicicleta, pedaleando en la cual y pendiente abajo, podría – en teoría -- alcanzar la sustentación tan ansiada. En cierto modo, Pablo Suárez podía considerarse satisfecho y sólo restaba someter a prueba su original artefacto".

"Fue el 25 de mayo de 1904, cuando Pablo Suárez, que se había instalado poco antes en Tandil, decidió probar su bicicleta con alas. El aparato tenia como fuselaje una bicicleta y desde ella el piloto controlaba, mediante un juego de sogas, la incidencia de la sombrilla a modo de ala-parasol, casi circular en su forma. El velamen estaba constituido por un inmenso círculo de tela, de más o menos cinco metros de diámetro, con los bordes curvados, dándole al conjunto un perfil con extradós e intrados".

"Entre las 15 y las 16 del ya mencionado 25 de mayo de 1904, Pablo Suárez llevó su "bicicleta con alas" hasta un peñasco del Cerro Garibaldi, a cerca de cien metros sobre la plaza Independencia de Tandil, en un lugar que da miedo por lo abrupto. Enfrentando el viento, que debía soplar del Nordeste, Suárez se echó a rodar cuesta abajo y con ángulo de descenso de casi 45°, planeó más allá de los 180 metros. Al tocar tierra se desniveló el rudimentario lanzador, cuyos restos envolvieron en jirones de tela y astillas el precursor, que magullado y dolorido, puso fin allí mismo a su experiencia. El traspié no descorazonó a Pablo Suárez, quien en varias oportunidades gestionó ayuda para proseguir las experiencias. Después de su accidentado y aparatoso vuelo de Tandil, su figura se esfumó, incorporándose a la Legión de precursores y visionarios. Así se esfumó en el tiempo una figura cuyo perfil merece inmortalidad del bronce. Hoy, en las tierras donde Pablo Suárez intentó su aventura, habrá de levantarse el monumento recordatorio de la hazaña de este precursor. El propietario de los solares, señor Salví, ha donado ya las reservas correspondientes para que la inscripción que aún se ve en las piedras, y que reza **Aquí nació la aviación argentina,** quede perpetuada en bronce".-

Por mi parte hago notar que Otto Lilienthal había sucumbido víctima de uno de sus experimentos de vuelo planeado en Rathenow el 10 de agosto de 1896, es decir, ocho años antes que se realizara el supuesto experimento de Tandil; circunstancia que agregada a la diferencia fundamental con los tipos de planeadores usados por el genial precursor alemán, inducen a descartar en absoluto lo de la conexión entre ambos. En cambio, ya en los comienzos del presente siglo fueron frecuentes las tentativas de realizar el "salto aéreo" merced a la fuerza muscular para lo cual siempre fue instrumento preferido la bicicleta.- Hay, pues, que seguir rastreando. En la actualidad cuento dos --- ¡y

magníficos, por cierto! --- don Eduardo A. Olivero y don Juan R. Castelnuovo.- Este último nos complica la cosa -- ¡y en buena hora! – Porque nos pone en escena un insospechado personaje contemporáneo de Suárez.-

En carta dirigida a Olivero, dice don Juan R. Castelnuovo: "Pablo Suárez era (según don Alejandro Sabatte Riviere) un zapatero que vivía en un rancho de dos aguas, ubicado en Sarmiento al 600, en el mismo lugar donde luego viviría por espacio de muchos años don Alfredo Pennachi. Nadie (de las personas que he entrevistado hasta ahora) sabe decir cómo surgió su idea de volar. Se dice, en cambio, que mantuvo correspondencia con Lilienthal y que construyó un planeador rudimentario, adaptando a una bicicleta, un toldo hecho de cotín. Con este aparato se lanzó desde el Cerro Garibaldi y consiguió planear unos 150 metros, destrozándose al tocar tierra. El cotín con que fabricó el aparato, fue suministrado por el famoso payaso Frank Brown y cuando quedó destruido se lo robaron dos muchachos que vivían cerca del cerro. Uno de los testigos del intento, Sr. José Duvidovich, sólo recuerda que Suárez se persignaba antes de lanzarse desde la colina".

Con respecto al segundo, el Sr. Castelnuovo le transcribe a don Eduardo Olivero un artículo del diario "Luz y Verdad" de cuya fecha sólo se conserva la del año, o sea 1904. Dice: "Hemos tenido ocasión de hablar con el señor Guido Dinelli, inventor y constructor del "Aeroplano" y nos comunica que él no pretende, como ha dicho un colega local y ha sido repetido por la masa popular, volar por los aires o elevarse con su aparato desde las sierras; sino simplemente a favor de una ráfaga de viento que tendrá que aprovechar, deslizarse de lo alto de la sierra de la calle Belgrano y llegar a estabilizarse en el aire"

"Pesa el aparato, con el Sr. Dinelli incluso, 96 kilos y es enteramente sencillo. El experimento no responde a un fin especulativo, como dicen algunas malas lenguas; es puramente una prueba científica. El Sr. Dinelli, no puede fijar la hora en que ésta se verificará; será desde la una de la tarde, de mañana en adelante, pues tiene que esperar que el viento lo favorezca".- Este intento, agrega el Sr. Castelnuovo, fue presenciado por el Sr. Sabatte Riviere, que sólo recuerda que concurrió al cerro acompañado por Gio Savarí. También estuvo presente Roque Revuelto, quién dice que cuando Dinelli anunció que se iba a lanzar y que iba a llegar hasta la plaza todos corrieron a ver la llegada. Pero ésta no se produjo por que la caída fue inmediata.-

Por último en la citada carta, el Sr. Castelnuovo alude a la fotografía que publicamos, y dice a su respecto: "Hay una foto, tomada por don Carlos Pierroni, que sabe que el hombre que aparece en primer plano, de frente a la cámara, era el francés Dionisio Sanges, que posa junto a su perro. Las franjas del todo permiten suponer que se trata del cotín de Frank Brown. En cuyo caso se trataría de Pablo Suárez. Pero... habrá que reunir otros antecedentes para asegurar que se trata de Dinelli".-

Y en esto coincido con el señor Castelnuovo; es decir, en la necesidad de reunir otros antecedentes, fidedignos, no sólo para develar la incógnita que plantea la fotografía descripta, sino la verdad toda de lo que ocurrió en Tandil en 1904.

13

¿SUAREZ O DINELLI?

(UN ENSAYO SOBRE EL PRIMER VUELO CON UN PLANEADOR EN LA ARGENTINA)

Por Francisco Halbritter

Estoy seguro que todos ustedes están de acuerdo conmigo en que el vuelo de aparatos más pesados que el aire es uno de los logros más notables y trascendentes de ingenio humano, pero también sé que a la mayoría sólo le interesa muy superficialmente la historia de los hechos y de las personas que hicieron posible la concreción de ese sueño milenario. Sin embargo puedo asegurarles que a medida que uno se va adentrando en los vericuetos de la historia descubre que ésta es cada vez más apasionante, pues las informaciones y los trabajos obligados por nuestros antecesores no son siempre exactos, y en algunas ocasiones hasta pueden llegar a ser contradictorios, erróneos o, lo que es peor, tendenciosos. El descubrimiento de que no todo lo que está impreso es cierto fue el verdadero motor de mi pasión por la historia, impulsándome a escarbar en el pasado para tratar de encontrar algo parecido a la verdad, y como el caso del primer vuelo en un planeador en la Argentina podría encuadernarse en este contexto, decidí compartirlo con ustedes, y eventualmente escuchar vuestras opiniones.

Ubiquémonos. El 17 de diciembre de 1903, Orville Wright realizó lo que se suele considerar como el primer vuelo motorizado exitoso de mundo, pero si bien el mérito del trabajo de los Wright, es indiscutible, se podría objetar la magnitud de su importancia, pues en realidad el aporte de estos pioneros consistió solamente en el diseño y construcción de un motor lo suficientemente liviano y potente como para lograr un vuelo sostenido.

Esto significa simplemente que la teoría y la práctica del vuelo de las aeronaves más pesadas que el aire ya se conocía desde mucho tiempo antes, a tal punto que en 1809/1810 (época de la gestación de la nuestra Revolución de Mayo) el inglés George Cayley ya había establecido claramente los principios del vuelo con estas máquinas, lo que ante la falta de motorización adecuada, generó la firme evolución del vuelo con planeadores. Hacia fines del siglo XIX esta nueva ciencia ya había alcanzado una cierta madurez, a tal punto que entre 1890 y 1896 Otto Lilienthal llegó a hacer más de 2000 vuelos desde colinas cercanas a Berlín, donde también inició una tímida industria aeronáutica al fabricar y vender algunos ejemplares de su planeador monoplano de 1894 (Modelo Nº 11).

Es precisamente en este punto donde se inicia nuestra historia, pues Lilienthal publicó (y publicitó) ampliamente sus diseños y los resultados de sus vuelos, generando una importante corriente mundial de seguidores, con muchos de los cuales mantuvo una fluida correspondencia.

Año 1895

La primera referencia concreta que encontré sobre **Pablo Suárez** data de 1940, cuando el Club Argentino de Planeadores Albatros publicó su "Manual para la Instrucción Teórica del Piloto Patente Nacional de Avión sin Motor", en cuya introducción histórica se dice que "cabe a la Argentina el mérito de haber sido el primer país de América del Sur donde el vuelo sin motor dio muestras de preocupar a sus hombres; y simultáneamente con las sensacionales noticias del Viejo Mundo que hablaban de la posibilidad de que los seres humanos llegarían a volar, entre nosotros, en la Ciudad de Tandil, un precursor, Pablo Suárez, después de mantener correspondencia con el pionero alemán Otto Lilienthal, y construir en 1895 un planeador rudimentario utilizando métodos primitivos, se lanzó desde una colina lindante a la ciudad. El ensayo dio poco resultado, y Pablo Suárez no voló más. "Aunque la fecha sugerida en el texto es coherente, en realidad el verdadero origen de esta versión es desconocido.

El nombre de Suárez aparece nuevamente en un trabajo publicado en abril de 1952 en la Revista Nacional Aeronáutica ("El Lilienthal Criollo", sin firma), en el que se afirma que era un catamarqueño emigrado a Tandil y se insiste en su intercambio epistolar con Lilienthal, pero se fija la fecha del intento de vuelo para el 25 de mayo de 1904. Para complicar aún más las cosas, años después el conocido historiador Antonio M. Biedma Recalde publicó un interesante artículo en el número de diciembre de 1964 de la citada revista ("urge seguir rastreando"), en el que aceptaba como cierta la fecha del 25 de mayo de 1904 pero planteaba sus dudas sobre el nombre del protagonista, introduciendo como alternativa el de **Guido Dinelli.**

A raíz de estas discrepancias decidí profundizar un poco más el problema, analizando ante todo el tema de la correspondencia entre Pablo Suárez y Otto Lilienthal, y curiosamente obtuve resultados nuevamente contradictorios. Entre las evidencias positivas se destacan dos que son verdaderamente de peso: el trabajo del extraordinario historiador ingles Charles H. Gibbas-Smith titulado "A Directory and Nomenclatura of the First aeroplanos 1809 to 1909", un libro editado en 1966 por el prestigioso Science Museum de Londres en el que se afirma que "A number of Lilienthal -type gliders were built by followers of Lilienthal, including A. Wolfmuller in Germany, Pablo Suárez in The Argentine, and F. Ferber in France", y el libro de Ben Mackworth-Preed titulado "Aviation – The Pioneer Years", un trabajo editado por Chartwell Books en Nueva York en 1990, en el que se dice textualmente que "In Argentina, Pablo Suárez started testing in 1895 with a copy of Lilienthal's glider. His were the First real attempts al heavier-thean-air flying in South America. He made a number of glides by throwing himself into the wind".

En este último caso también se incluye una ilustración en la que aparece un planeador monoplano del denominado Modelo 11 de 1894. Sin embargo sobre el tema de intercambio epistolar también encontré algunas evidencias negativas, pues el conocido historiador de la Ciudad de Tandil Juan Roque Castelnuovo no pudo hallar ningún dato fehaciente sobre la existencia del mismo, y además en una recopilación de las cartas escritas por Otto Lilienthal publicada en 1998 en Alemania, no aparece ninguna referencia a la Argentina ni a Pablo Suárez.

Aunque la información precedente no aporta datos concluyentes en ninguno de los dos sentidos, por ahora me arriesgaré a opinar que en realidad el planeador de Suárez de 1895 nunca existió, pues considero que el pueblo de Tandil de esa época ya era lo suficientemente importante como para que en el caso de surgir una noticia de este calibre, ésta debiera quedar preceptuada en las crónicas y en el recuerdo de sus habitantes. Y

realmente lo lamento, pues si sus Vuelos hubieran existido, Pablo Suárez sería nada menos que el primer Latinoamericano constructor y tripulante de una aeronave más pesada que el aire, basada en conceptos técnicos modernos.

Año 1904

Lo que sí es un hecho innegable es que el "vuelo" hecho en Tandil el 25 de mayo de 1904, ya que existe una conocida fotografía que nos muestra la aeronave antes del intento, aunque en los trabajos publicados hasta ahora se mantiene la duda sobre las identidad del constructor/piloto, mencionándose indistintamente los nombres de Pablo Suárez y Guido Dinelli. Sin embargo, las investigaciones del historiador tandilense Juan Roque Castelnuovo permitieron echar un poco de luz sobre este tema, al demostrar fehacientemente que el verdadero protagonista de esta historia fue Guido Dinelli. Vavamos a los hechos.

En la edición del 1º de octubre de 1944 del diario "La Nueva Era" de la ciudad de Tandil se publicó por primera vez la conocida fotografía del planeador, con un epígrafe que, sin mencionar al protagonista, decía: "Aquí está la bicicleta aérea, avión primitivo, fruto de la imaginación de un entusiasta, cuyo coraje lo llevó hasta hacer la gran prueba en Tandil. A una bicicleta le adosó unas alas y algo parecido a un toldo o dosel. Con solamente estos elementos pretendió volar. Han pasado cuarenta años desde esa fecha en que, este precursor del progreso aéreo, convocó la curiosidad de las gentes que no salían de su asombro. Desde la altura del Cerro Garibaldi se lanzó al espacio. No voló. Aterrizó y lo que es peor, contra una piedra. La gente había previsto el desenlace; pero no imaginaba a que altura rayaría el progreso aéreo en estos tiempos".

Esta fotografía había sido tomada en 1904 por el vecino Carlos Pierroni, y fue luego reproducida en casi todos los trabajos sobre este tema, pero por motivos que desconozco se le atribuyó la paternidad del planeador principalmente a Pablo Suárez, mencionándose a Guido Dinelli sólo en forma muy tangencial, cuando en realidad la actuación de Suárez, si existió, se limitó a la de un simple espectador del vuelo.

El trabajo de Castelnuovo permitió saber que Guido Dinelli era un inmigrante calabrés nacido en Catanzaro, Italia, el 2 de abril de 1869, quien residía en la ciudad de Tandil, donde ejercía su oficio de zapatero. Su pasión aeronáutica tiene un origen desconocido, aunque la lógica indica que fue la influencia de los trabajos de Lilienthal la que lo llevó a querer volar, y así a la tardía edad de 35 años decidió construir su propio planeador. Al leer las publicaciones de Lilienthal, Dinelli se enteró de que la sustentación dependía de la velocidad, de manera que decidió dotar a sus alas con un fuselaje consistente en una bicicleta, la que le permitiría acelerar hasta alcanzar la velocidad de despegue.

En cuanto a las alas propiamente dichas, las construyó con la desinteresada ayuda de don Andrés Macaya, propietario de la carpintería ubicada al 900 de la calle Machado, donde cortó los listones de pino spruce de 2 por 3 centímetros que luego curvó en agua caliente, utilizándolos para darle la forma adecuada al velamen, cuya estructura principal era de esta madera y de caña, su planta era de forma semicircular, con un diámetro de unos cinco a seis metros, y estaba recubierta con una tela de cotín con estampado rayado, la que según Castelnuovo le fue regalada por el famoso payaso inglés Frank Brown, quién por entonces estaba de paso por Tandil con el circo de los hermanos Carló. En cuanto a los controles de esta aeronave, prácticamente carecía de ellos, ya que lo único que había instalado Dinelli era un par de cuerdas de cada lado del velamen, las que le permitirían variar la incidencia por deformación de la estructura.

El aparato de Dinelli también fue descrito por un artículo publicado en 1904 por el periódico "Luz y Verdad" de la ciudad de Tandil, en donde se dice: "Hemos tenido ocasión de hablar con el señor Guido Dinelli, inventor y constructor del "Aeroplano" (sic), y nos comunica: que él no pretende, como ha dicho un colega local y ha sido repetido por la masa popular, volar por los aires o elevarse con su aparato desde las sierras; sino simplemente a favor de una ráfaga de viento que tendrá que aprovechar, deslizarse desde lo alto de la sierra de la calle Belgrano y llegar a estabilizarse en el aire. Pesa el aparato, con el señor Dinelli incluso, 96 kilos, y es enteramente sencillo. El experimento no responde a un fin especulativo como dicen algunas malas lenguas; es puramente una prueba científica. El señor Dinelli no puede fijar la hora en que ésta se verificará; será desde la una de la tarde, de mañana en adelante, pues tiene que esperar que el viento lo favorezca".

Dinelli había anunciado que ensayaría su planeador en el feriado patrio del 25 de mayo de 1904, de manera que ese día, entre las tres y las cuatro de la tarde, llevó su aparato hasta el peñasco del Cerro Garibaldi, a cerca de cien metros de altura sobre la Plaza Independencia, y enfrentando el viento, que debía soplar del noroeste, echó a rodar cuesta abajo en un ángulo de unos 45°, recorriendo luego en planeo unos ciento ochenta metros. El aterrizaje fue muy duro, ya que tocó tierra con un pronunciado ángulo de descenso y con la bicicleta que oficiaba de tren de aterrizaje desalineada con la trayectoria del vuelo, golpeando con su cuerpo contra el piso, para quedar envuelto en los restos del velamen y en las astillas de la estructura de su planeador. Aunque Dinelli quedó bastante magullado y dolorido, y se dice que en medio del revuelo un par de muchachotes le robaron lo que quedó de la tela del revestimiento del ala, parece que este incidente no alcanzó para aplacar su entusiasmo, de manera que una vez repuesto de los golpes inició gestiones ante el Municipio local para obtener su apoyo económico, para seguir con sus experiencias.

Sin embargo, parece ser que la negativa oficial de aportar dinero al proyecto, sumada a la mala situación de su economía personal, lo hicieron recapacitar, abandonando poco después la actividad aeronáutica, esfumándose su figura con el paso del tiempo. Para recordar este valiente y precursor intento, en una roca de ese lugar se inscribió con pintura el texto "Aquí nació la aviación Argentina", el que se fue borrando con el tiempo hasta desaparecer por completo. Luego, hacia 1964 el propietario del predio desde donde se lanzó Dinelli, un señor de apellido Salva, donó una fracción de terreno para levantar allí un monumento conmemorativo, el que nunca se construyó, pasando así al olvido un hecho aeronáutico nacional realmente notable.

CONCLUSIONES

Mi opinión personal es que esta historia consta de dos partes bien diferenciadas. La primera se refiere a un joven catamarqueño radicado en Tandil, Pablo Suárez, quién se interesó hacia 1895 en los trabajos de Otto Lilienthal, a quién pudo enviarle alguna carta y quizás recibir una respuesta. Es muy posible que Suárez tuviera la intención de construir un planeador, pero es poco probable que lo haya hecho, y es seguro que nunca voló. Sin embargo, dado su evidente interés en el tema, es probable que haya presenciado el intento de su "colega".

En cuanto al intento de 1904, considero que Castelnuovo aportó suficientes pruebas como para asegurar que el protagonista fue Guido Dinelli, transformado así en el primer habitante de estas tierras en tratar de volar con un aparato más pesado que el aire, y en el primer precursor del vuelo a vela nacional.

Por último, quizás a algún lector escéptico se le podría ocurrir una pregunta difícil: ¿voló realmente Dinelli? Analizando la aeronave a través de la famosa fotografía, veremos que tenía un velamen con un borde de ataque de forma semicircular, con las punteras de ala inclinadas hacia abajo, y con la superficie fuertemente alabeada, con el borde de ataque y de fuga arqueados hacia arriba, aunque sin un perfil alar definido. Su diámetro era de unos 5 o 6 metros, estimándose su superficie en unos 20 metros cuadrados, de manera que la carga alar era muy baja, de unos 4,80 Kg. /m2, y su relación de planeo, tal como surgió de la evidencia de su primero y único vuelo, resultó ser de 1,80:1.

En base a esto me veo obligado a admitir que, aunque es cierto que el rendimiento de este planeador no era precisamente brillante, el intento de Dinelli puede ser calificado como un verdadero vuelo. Y si quisiera exagerar un poco, hasta podría afirmar que el vuelo fue un récord nacional de duración y distancia.



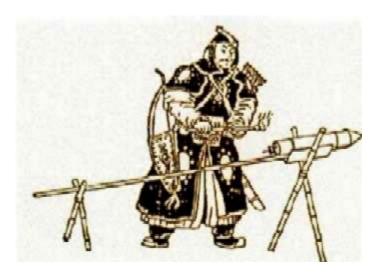
VISIÓN HISTÓRICA DE PIONEROS Y COHETES



100 / 150 a.C – **Heron de Alejandría** inventa la "eolipila." Una especie de "juguete de reacción" que gira expulsando vapor de agua.

150 d.C. – **Claudio Tolomeo** hace público su sistema geocéntrico, según el cual los planetas "giran" alrededor de la Tierra.

700 / 900 – Los chinos descubren la pólvora y la emplean en fuegos de artificio, flechas cohetes y cañones.



1247 – **Roger Bacón** descubre la "pólvora negra" en Europa. Poco después, **Alberto el Grande** logra una fórmula similar.

1543 – **Copérnico** propone su "sistema heliocéntrico." El Sol es el centro de nuestro sistema solar. A su alrededor, en órbitas circulares, giran los planetas.

1609 – **Kepler** asigna órbitas elípticas a los planetas de nuestro sistema solar.

1678 – La tercera ley de **Newton**, que funda la técnica del cohete, aparece en la primera edición de "Principia Mathematica."

1775 – **Guillaume de la Follie** publica en "Filosofía sin pretensión", por primera vez, un tratado científico del vuelo cósmico.

1780 – **Haider Alí**, Rajá de Mysore, India, utiliza la pólvora contra los invasores británicos en forma de cohetes de artillería.

1805 – W. Congreve desarrolla sus famosos cohetes de pólvora que serían utilizados en América y en Europa.

1841 – Un tal **Carlos Golightly**, patenta un extraño aparato: un caballo que funciona a vapor. El 4 de enero de ese año da a conocer su invento que, según versiones de la época, era similar a los "jets" de la actualidad.

1865 / 1867 – **Julio Verne** publica dos novelas: "De la Tierra a la Luna" y "Alrededor de la Luna." Científicamente plausibles pero no aplicables a la realidad; estas obras dan a sus lectores una idea general de los viajes interplanetarios.



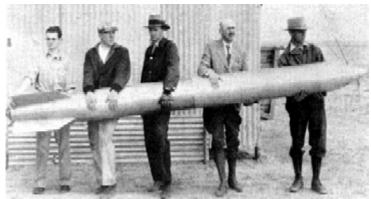
Julio Verne

1874 – **Gastón Tissandier** llega a 10.000 metros de altura en un globo, a fin de realizar estudios en la atmósfera.

1891 – En Berlín, **Hermann Ganswindt** publica los primeros proyectos de un navío espacial impulsado por cohetes que utilicen combustible sólido.

1900 – En la revista vienesa "Die Zeit" aparecen las primeras especulaciones Científicas acerca de los viajes espaciales. Su autor: **Román von Gostkowski**.

- 1903 El padre de la astronáutica **Konstantin Tsiolkovsky** publica en su país, Rusia, un estudio sobre "combustibles para cohetes y eficiencia de los motores a reacción." Propone el uso de hidrógeno y oxígeno líquido como propulsores.
- 1917 El Zeppelín LZ-77 cae envuelto en llamas alcanzado por cohetes aire aire rudimentarios de la única nación que los utiliza en la Primera Guerra Mundial: Francia.
- 1919 **Roberto Hutchings Goddard** imprime en los EE.UU. un trabajo de 69 páginas titulado: "Método para alcanzar alturas extremas."
- 1923 **Hermann Oberth** publica su libro: "El cohete en el espacio interplanetario." Recomienda el uso de propulsantes líquidos.
- 1925 En Essen, Alemania, aparece firmado por **Walter Hohmann** un texto titulado: "Posibilidad de llegar a los cuerpos celestes."
- 1926 El 6 de mayo, **Goddard** lanza el primer cohete del mundo de "propulsión líquida", en Massachussets.
- 1927 La "**Vereim für Raumschiffahrt**" –primera sociedad astronáutica- se funda en Alemania.
- 1928 Nacen las concepciones de las primeras estaciones espaciales. En Austria, el barón **Guido von Pirquet** propone tres de ellas orbitando la Tierra, mientras que su compatriota **Hermann Noordung** elabora dichos planos. A su vez, otro austriaco -**Franz A. von Ulinski** publica un detalle adelantado de su vehículo espacial. En este mismo año, en Francia, aparece "Exploración de la atmósfera superior con cohetes y posibilidades de vuelos interplanetarios", de **Robert Pelterie**.
- 1929 Aparece el trabajo más serio sobre el tema es publicado por Oberth, bajo el título: "Caminos hacia viajes espaciales."
- 1930 Nacen la **American Interplanetary Society** (convertida más tarde en American Rocket Society) y el American Institute of Aeronautics and Astronautics. En Alemania, Oberth dispara desde una plataforma de ensayo su "cámara de combustión para cohetes, que utiliza oxígeno y gasolina." En los EE.UU., otro cohete de Goddard alcanza una altura de 660 metros.
- 1931 Primer vuelo de un "cohete de propulsante líquido" europeo, el 21 de Febrero



Goddard y su cohete

1932 – Goddard trata –en los Estados Unidos- de estabilizar la trayectoria de sus cohetes, mientras que en Alemania, el Cuerpo de Artillería alemán, bajo la dirección de **Walter Dornberger** y **Wernher von Braun**, comienza una investigación sistemática sobre cohetes de uso militar.

1933 – Se edita el libro de **Eugene Sänger** sobre investigaciones de cohetes, llamado "Raketenflugtechnik", aporta serios conocimientos al problema.

1934 – El grupo alemán Von Braun-Dornberger dispara los primeros modelos de cohetes Aggregate 2, o A-2, precursor del A-4, llamado V-2.

1935 – El cohete que lanza Goddard establece en record de altitud: 2.500 mts.

1936 – En California, **Theodore von Karman** comienza la investigación de cohetes sonda, en el Laboratorio Aeronáutico Guggenheim del Instituto de Tecnología de ese lugar.

1942 – La V-2 pasa el examen final. Se aprueba su uso en el escenario europeo. Aparece la "bazzoka" de EE.UU. en los campos de batalla de la 2ª Guerra Mundial.

1944 – Las primeras V-2 el 8 de septiembre atacan la ciudad de Londres. Los norteamericanos ensayan su cohete Private-A.

1945 – El grupo Caltech, dispara, en los EE.UU. desde su campo de experimentación, en White Sands, un cohete WAC Corporal, alcanzado 69,9 Km. de altura. Es de propulsión líquida.

1946 – Terminada la Guerra, primeros ensayos en los EE.UU., con V-2 capturadas. A su vez, el Centro de Desarrollo de Proyectiles de las Fuerzas Aéreas de los EE.UU. en Hollman, realiza experimentos biológicos enviando esporas de hongos en globo, para exponerlas a la radiación cósmica.

1947 – El Bell XS-1, avión de investigación de cohetes de los EE.UU. alcanza una velocidad mayor que la del sonido. Mientras se ensaya en este país el cohete-sonda Aerobee.

1948 – El mono Alberto de 4 kilos de peso es lanzado en la punta de una V-2. Ese fin de año, el secretario de Defensa, James Forrestal, revela los estudios oficiales de los EE.UU., en materia de satélites artificiales.

1949 – Un WAC Corporal, propulsado por una V-2 alcanza, en White Sands, la altura de 390 Km. El primer cohete sonda americano, el Viking se eleva al espacio desde el mismo lugar: alcanza 51 Km.



WAC Corporal en vuelo, año 1949

1950 – Se reúne en París el primer Congreso Internacional de Astronáutica.

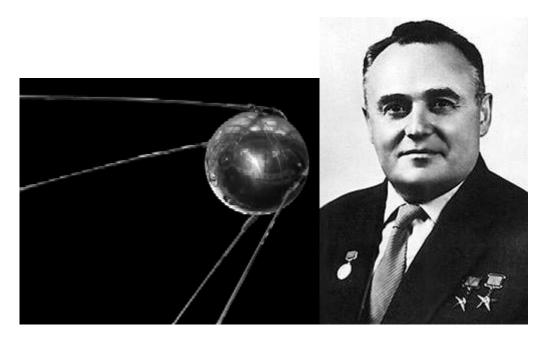
1951 – Un mono y 11 ratones llegan a los 73.000 metros de altura. No son dañados. Los trasladó un cohete Aerobee de los EE.UU. Durante el Segundo Congreso Internacional de Astronáutica, en Londres, nace la **International Astronautical Federation (IAF.)**

1954 – Un Viking estadounidense sube a 253 Km. de altura a una velocidad de 6.880 Km. /h. Siguen en los EE.UU. el estudio del cohete Atlas ICBM.

1955 – El 29 de julio, los Estados Unidos anuncian su programa de satélites Vanguard, a realizarse durante el **Año Geofísico Internacional.**

1956 – El Júpiter C, de los EE.UU., lanza una carga útil a 5.280 Km. de distancia. Una doctora rusa informa sobre experimentos con perros enviados en cohetes sonda.

1957 – AÑO CLAVE. En junio, los EE.UU. fracasan con el lanzamiento del Atlas ICBM. Por su parte los rusos anuncian el 4 de octubre la entrada en órbita del primer satélite artificial, el **Sputnik I**. El 3 de noviembre, la perra Laika circunvala la Tierra a bordo del Sputnik II. Muere luego de una semana en el espacio. Es la primera mártir espacial.



El Sputnik I y S. Korolev

1958 – El 1ro de febrero, el primer satélite norteamericano que permite descubrir el cinturón de Van Allen. La URSS envía al espacio exterior el Sputnik III.

1959 – Los rusos envían sus Lunik I (se transforma en satélite solar), Lunik II (que se estrella en la Luna el 13/9) y Lunik III (fotografía la cara oculta de la Luna.) El Discover II de EE.UU., V, VI, VII, VIII, el Explorer VI, VII y Vanguard III completan el programa norteamericano.

1960 – Rusia continúa con sus Sputniks llevando perros al espacio.



Cosmonauta Gagarín

1961 – Año fundamental: **Yuri GAGARIN**, a bordo del Vostok I circunda la Tierra. EL COHETE HA LLEVADO AL HOMBRE POR PRIMERA VEZ, AL ESPACIO EXTERIOR. Ocurrió el 12 de abril. Cuatro meses después, el 21 de Julio, el astronauta norteamericano **Virgil Grisson**, impulsado por un cohete Mercury / Redstone, realiza un vuelo suborbital.

1962 – PRIMER VUELO ESPACIAL NORTEAMERICANO. **John Gleen** describe tres órbitas en torno a la Tierra (20/2.) El 24 de mayo, el norteamericano **Scott Carpenter** realiza lo mismo.

1963 / 1969 – A partir de 1963 la carrera espacial, incentivada por nuevos cohetes portadores, adquiere un ritmo inusitado.

Estados Unidos lanzó 595cohetes y satélites, 29 cohetes-sondas, 2 a Venus, 3 a Marte, 3interplanetarios, 22 a la Luna, 18 portadores de estaciones meteorológicas, 22de telecomunicaciones, 18 tripulados, 234 de USO MILITAR, 9 intercontinentales y 34 Explorer.

La Unión Soviética experimentó 279 cohetes y satélites, 24 cohetes-sonda, 4 a Venus, 1 a Marte, 15 a la Luna, 24 de telecomunicaciones, 8 orbítales, 7 militares, 2 de televisión, 3 meteorológicos, 4 del plan conjunto paneuropeo, 11 piloteados por astronautas y 216 de la serie Cosmos.

El 21 de julio de 1969, desde Cabo Kennedy, el **Saturno V** –portando la cápsula **Apolo XI-** pondrá dos hombres en la superficie de la Luna.

Exactamente 104 años después que Julio Verne publicó su "Viaje a la Luna."

El Ingeniero Jorge Newbery

En su profesión de Ingeniero Electricista fue Cofundador de la **Asociación Electrotécnica Argentina**, La presente nota fue publicada en la revista de dicha Institución

Fuentes: "Jorge Newbery 1875-1914 – el fundador",
Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery y
"Algunas declaraciones y opiniones sobre su personalidad y obra"
por el Brigadier Mayor (R) César A. Guasco.

El precursor



Cuarenta ascensiones en globo en tres años. Cruce del estuario del Plata. Récord sudamericano de altura y de distancia. Newbery sin embargo anda errabundo, callado. Hay otros cielos que ganar. Hacia el oeste se yergue una piedra infinita, una cadena de montañas de las más altas del universo. Del otro lado trascienden preparativos para transponerlas. ¿Quién lo hará primero? ¿La Argentina o Chile?

"No cruzaré la Cordillera en globo", desmiente Newbery ante el requerimiento periodístico. Ya en esos días habían arribado a Buenos Aires los primeros aviadores extranjeros con sus frágiles aparatos, a divulgar entre nosotros la novedad "del vuelo mecánico". A partir de ese momento, Jorge Newbery divide sus amores entre el esférico y el aeroplano, pero ha de llegar el instante en que todo su ardimiento y su potencia los brinde al nuevo navío del aire que tiene la ventaja de la conducción gobernable.

Realiza las primeras prácticas en un monoplano Blériot en el aeródromo de Villa Lugano, en el año del Centenario. Y el 20 de junio de 1910 recibe su diploma. Es el número 8 de la lista de aviadores argentinos de la Federación Aeronáutica Internacional.

A impulsos de la iniciativa privada, el Poder Ejecutivo de la Nación suscribe, el 10 de agosto de 1912, un decreto creando la Escuela de Aviación Militar, sobre el ofrecimiento de Newbery, quien en nombre del Aero Club Argentino coloca a disposición del Ministerio de Guerra, libre de todo costo, su parque aerostático: siete esféricos, gas, instructores.

Es un día de júbilo. ¡Qué lejos el desaliento y escepticismo de los días en que el globo Pampero se internaba en la penumbra! A punta de energía e intrepidez han remontado la tragedia, el desbande, para mantener y avivar el núcleo inicial. En la dirección de la Escuela son nombrados Newbery junto con los tenientes coroneles Martín J. López y Enrique Mosconi. Así es como aparecen por primera vez, ligados en la acción común, dos argentinos ilustres —Newbery y Mosconi— padres virtuales de la aviación argentina. Pues Mosconi sería, siete años después, el primer director del Servicio Aeronáutico del Ejército, en una época en que la aviación militar no existía como organización independiente. Y ello lo llevaría a plantearse el autoabastecimiento en materia de petróleo, para que volaran los aviones.

La tarea sin embargo no es fácil. No hay dinero oficial para dotar a la Escuela de Aviación Militar del instrumental y los aparatos necesarios. No obstante, allí donde levantan vuelo los curiosos aeroplanos, se congrega una romería: vienen padres con los chicos, familias enteras, y señalan con el dedo a los héroes de la jornada. Ahí va Jorge Newbery; aquel es Mascías; aquel Escola; este Castaibert; este Fels. El mayor Luisoni lanza la iniciativa y nuestro prócer la recoge: apelar al pueblo para adquirir una flotilla de aviones. Así se constituye la Comisión Central Recolectora de Fondos Pro Flotilla Aero Militar Argentina, que presiden el barón Antonio de Marchi y el ingeniero Jorge Newbery. Se emite un millón y medio de postales alegóricas que son adquiridas por el pueblo, sin distinción de sectores sociales. Si el presupuesto oficial carece de partidas, en el bolsillo del pobre hay una moneda para comprar una postal (impresas por resolución del ministro de Guerra, gratuitamente), y distintas empresas, diversas sociedades y algunos particulares rivalizan en sus donaciones, las que son aceptadas por la Comisión Central nombrada más arriba.

Donaciones todas que fueron ofrecidas al Superior Gobierno de la Nación por intermedio del Aero Club Argentino, Sociedad Sportiva Argentina o directamente por la Comisión Central aludida. De la multiplicación de donaciones surgió la primera Flotilla Aérea Militar.

Newbery es como siempre el alma de la Comisión. Busca el concurso de los militares, sobre todo de aquellos que lucen el cuello y la bocamanga de terciopelo negro, es decir del arma de Ingenieros. Entre sus colaboradores más activos resalta el teniente coronel Mosconi, que años después estructurará la quinta arma y creará Y.P.F.



La siembra de la Escuela brinda su cosecha: el 25 de mayo de 1913, el público asistente al desfile militar que se realiza en el Hipódromo Argentino contempla maravillado el paso de la primera escuadrilla militar que haya surcado en formación el cielo de Buenos Aires. Al frente de los cuatro

aviones, como director del vuelo, el ídolo popular, el caballero del aire admirado por todos.

Meses después, el 12 de noviembre, se nombra a los ingenieros Jorge Newbery y Alberto R. Mascías –por decreto– primeros aviadores militares.

Poco más tarde, Jorge Newbery supera el récord de altura sudamericano al alcanzar los 4.178 metros. Todos saludan con alborozo el hecho insólito. Pero Newbery no queda satisfecho. Para realizar lo que se propone –atravesar el grandioso macizo andino– debe sobrepasar los cinco mil metros. Entretanto, hay que aguardar el nuevo mes de marzo, el más favorable para el cruce. Le quedan nueve meses por delante.

Ídolo popular

Sin quererlo, sin proponérselo, Jorge Newbery llegó a ser ídolo de su pueblo. El primer ídolo de la multitud porteña, ídolo popular. Idolatría es el cultivo de falsos dioses según la definición estrictamente académica. Pero en su acepción vulgar es, también, pasión vehemente, amor exaltado hacia alguna persona. Ese amor sin fronteras hace al ídolo. El pueblo deposita en el ídolo lo mejor de sí, encarna en él todo lo que quisiera ser, simboliza lo heroico, el coraje, el desinterés, la grandeza. Esa exaltación eleva al ídolo a la categoría de ser sobrenatural. Y Newbery llegó a significar para el pueblo porteño precisamente eso: un ser sobrenatural. Cada vez que llegaba a la Sportiva para emprender un vuelo en globo, la multitud se apiñaba a contemplarlo como en éxtasis. Los chicos daban vueltas en su torno, las mujeres le dedicaban sus miradas más desfallecientes, los hombres su admiración más encendida. Newbery, el impávido conquistador del espacio expresaba el arrojo, el coraje. Newbery, con su eterna sonrisa, siempre alegre, con su desplante de varón recio, que salía a lo alto, a tutearse, a conversar mano a mano con los dioses.

Hasta entonces había ídolos políticos. Alem, que al poner fin a su vida exaltó la imaginación popular creando la leyenda. Bartolomé Mitre, que se paseaba por la calle Florida arrastrando su gloria aún escasamente discutida. Pero los ídolos políticos no concitaban el amor vehemente del conjunto. Estaban los fanáticos partidistas. Pero también los adversarios que odiaban y vituperaban al ídolo, con tanta o mayor fuerza que sus adoradores. Por encima de ellos vino Jorge a unanimizar las voluntades, la vehemencia, el calor abrasador, la idolatría. Nadie lo discutía. Todos vivían pendientes de sus actos, de sus proyectos, de sus andanzas. Al margen quizá quedaban algunos intelectuales enamorados de la palabra, que decían envidiosos de su popularidad: "es un deportista", con amarga hostilidad. Esa acentuación despectiva se ha prolongado hasta nuestros días, con una evidente subestimación de valores. Ajustemos los términos para apreciar en qué medida a Newbery no le cabía el desdén pues no era un ocioso que hacía deporte para quemar grasas.

Newbery partía de un estilo de vida, de una estética, del cultivo del cuerpo tal como lo querían los griegos. La práctica del deporte supone autodominio de la personal naturaleza, mejoramiento de sí mismo, un prepararse para otras empresas. No hay mejor camino para dominar a la Naturaleza que acatar sus leyes. Y, Newbery comenzaba por obedecer el mandato de su propio ritmo interior. El que le marcaba su exuberancia. Porque la vida en él se desbordaba latente en su sangre en sus impulsos, en sus entregas. Y él quería disponer esa exuberancia para los demás, para sus amigos, para sus compatriotas, para el ámbito criollo que rodeaba sus días, ese pedazo de la humanidad que era su patria. Era un deportista cabal que empezaba por ser él mismo actor del juego, el actor principal, el protagonista.

En la idolatría de la gente sencilla hacia Newbery latía también admiración por todo aquello que le estaba vedado intentar. Era admiración mezclada con envidia. Pero no la envidia malsana, nostálgica del bien ajeno, sino la sustentada en una apetencia honesta de emulación.

La inmensa mayoría oteaba el nuevo espectáculo de este lado del Riachuelo o detrás de los muros de la quinta de Delcasse, alejada pero no ajena. Pues cuando se le ofrecía la oportunidad alertaba su interés y su pasión. Esa multitud descubrió a Newbery. Y lo hizo su ídolo. El primer ídolo popular criollo. Y, si algo faltaba para fijar esa idolatría y proyectarla en las generaciones venideras, un domingo de Carnaval se estrelló con el pequeño avión de su amigo Fels en Los Tamarindos. Esa suerte de esguince trágico, en plena madurez, lo fijó para siempre con su eterna sonrisa en el corazón multitudinario. Pareciera que los ídolos –para serlos del todo– debieran morir jóvenes y en circunstancias fatales. Así le sucedió a Newbery.

La gloria

El 4 de julio de 1913 parte a Europa en el vapor Asturias. En París difunde todo lo hecho en la Argentina en materia de aviación. Realiza exhibiciones, vuela con los famosos Garrós, Legagneux y Morane. El teniente coronel Mosconi y el poeta Leopoldo Lugones han de ser testigos de sus demostraciones en tierra extranjera.

Regresa a Buenos Aires, el 14 de enero de 1914, con dos motores de 80 caballos de fuerza construidos de acuerdo con sus instrucciones para su Morane Saulnier. Y el 10 de febrero bate el récord de altura al ascender a 6.225 metros. Más que el récord le ha preocupado alcanzar la altura necesaria para el cruce de la Cordillera. Ahora sabe que la travesía es posible, sólo falta fijarle fecha. El domingo 22 de febrero viaja a Mendoza con su amigo el aviador Benjamín Jiménez Lastra. Allí se encuentra con Fels y los tres juntos excursionan la región andina realizando observaciones meteorológicas. Prepara todos los detalles de su vuelo con la observación y el estudio.

El primer domingo de marzo de 1914 está pronto a retornar a Buenos Aires para traer su avión que ha quedado allí y ejecutar el cruce. El gobernador Ortega le ofrece un almuerzo. Por la tarde regresa al hotel. Varias damas que ha conocido en Buenos Aires lo rodean. Quieren verlo volar. Newbery acepta hacerlo en el avión de Fels. Asciende acompañado con su amigo Tito Jiménez Lastra. Al iniciar un looping el aparato cabrea en forma anormal. Se inclina peligrosamente sobre el ala izquierda. Aferrado al comando Newbery maniobra para enderezarlo. El Morane cae como una hoja en vuelto en el viento andino. Casi sobre el suelo, Newbery corta contacto al motor, intentando al mismo tiempo enderezar el aparato. Cree ver que las crestas del macizo andino lo observan con ojos desafiantes. Y así, con la sonrisa en los labios, con esa sonrisa de aliento y confianza que le conocían sus amigos, el héroe, el pionero, el explorador del aire, se hunde en la tierra. En la eternidad. Los cóndores andinos, desde las cúpulas de los picachos, son testigos perplejos del derrumbe.

Cerca de una acequia de riego, como osamenta inútil, un montón de hierros y telas retorcidos. Sobre la hierba, un pañuelo manchado de sangre. Es el de Jorge Newbery. Atardece el primero de marzo de 1914.



LA PRENSA ARGENTINA Y EL TEMA "NEWBERY"

ARTICULO APARECIDO EN EL DIARIO LA NACION - MARZO - AÑO 2000

LOS NEWBERY MEMORIAS DE FAMILIA

Hace pocos días, Jorge Newbery viajó de Los Ángeles a Buenos Aires. Vino para visitar a su hijo Charles, periodista especializado en finanzas, pero también para reclamar la restauración del monumento en bronce que evoca, en la Chacarita, la memoria del célebre tío que llevó su mismo nombre. De paso, leyó la excelente biografía que le acaba de dedicar el periodista Alejandro Guerrero y que editó Emecé.

"No encuentro errores -manifiesta este arquitecto e ingeniero, residente en los Estados Unidos, pero apegado a las memorias familiares-. Me enteré de datos que desconocía en cuanto a la obra precursora de mi tío Jorge sobre el petróleo."

Se refiere al libro que Newbery escribió con Justino Thierry un libro titulado *El Petróleo*, en 1908, en el que se analizaban usos posibles de los hidrocarburos descubiertos en Comodoro Rivadavia y donde abogaba para que una ley del Congreso pusiera la producción de petróleo bajo control estatal.

Precursores, los Newbery lo fueron en los ámbitos más variados, desde que el dentista Ralph Lamartine Newbery llegó a Buenos Aires en 1872 y cinco años después hizo venir a su hermano George.

Ralph había nacido en Nueva York en 1848, y Sarmiento había frecuentado el hogar de sus padres, Rose y Edward. A los 13 años, Ralph se incorporó como tambor en los ejércitos de Lincoln para luchar en la Guerra de Secesión. Después fue tomado prisionero, buscó oro en Alaska y, ya graduado, se embarcó rumbo al sur.

Así lo recordó en un escrito su nieta Adela Parker Newbery: Caminando por Florida, (Ralph) vio al llegar a Piedad, hoy Perón, la chapa de un dentista, Tomás Coquet. Meses más tarde se casó con la hijastra de Coquet, María Dolores Malagarie, llamada Lola. En la quinta de Belgrano -hoy, Moldes y Blanco Encalada-, que fue el regalo de Coquet a su hijastra, era oriundo de la Martinica, había construido un inmenso invernadero donde cultivaba orquídeas, palmeras y flores exóticas. Además, criaba monos. Lola y Ralph se instalaron allí en 1890 (...) El consultorio quedó en la calle Florida, y luego en Perú 71.

Tuvieron 12 hijos: Elena; Jorge (nacido el 29 de mayo de 1875); María de los Dolores, melliza de Rodolfo; Eduardo; Elvira; Ernesto; Emma; Carlos; Luis, y Annie. Luis y Emma murieron en la infancia.

El abuelo Ralph era distraído, soñador, desinteresado y generoso. Muchos se aprovecharon de su bondad, lo estafaron y engañaron. Su mente estaba llena de proyectos, a cual más fantástico. El padre de Jorge era un visionario. Carecía en absoluto de sentido práctico, y amaba la aventura. Tal vez parte de sus sueños se habrían cumplido si su mujer hubiera podido acompañarlo como hizo Fanny Taylor, la norteamericana casada con su hermano George, a quien ayudó a poblar las tierras del Sur. Pero Fanny había nacido en una granja de Ohio. Sabía carnear y rastrear animales, hacer jabón y velas, manejar un Winchester como un hombre. En cambio, Lola era una mujer de su casa, una señora criolla que tenía un hijo por año, hacía dulces, iba a misa y decía que su cuñada era una gaucha a la que no le importaba dormir en el suelo o criar a sus hijos en una toldería.

Por supuesto, Ralph hacía viajes de vez en cuando. Dejaba a su socio en el consultorio y se iba a conocer sus tierras. Era dentista del presidente, el general Roca, y siguiendo sus consejos después de la Campaña del Desierto había comprado mucho campo. Para poblar las tierras del Nahuel Huapi, entre el río Limay y el lago Traful; las 40 leguas de Lincoln, Buenos Aires, y los campos de San Luis contrató en los Estados Unidos a texanos, entre ellos a Crockett y Jarred Jones, para que lo ayudaran en su gran aventura.

Mamá siempre se acordaba de los cowboys que acamparon en el fondo de la quinta con carpas y se quedaron meses, hasta que salían a sus destinos. Ella y sus hermanos les enseñaban a tomar mate y algunas palabras en español. Todo fracasó. Los arreos de miles de animales jamás llegaban a destino. Los pobladores se quedaron con las tierras. Lo engañaban y le robaban, pues él jamás desconfiaba de nadie. Ni él ni su hermano George eran hombres de campo. Fue Fanny y no tío George el que armó y conservó la estancia de Nahuel Huapi, que Ralph les cedió. Ralph y George eran dentistas. ¿Qué podían saber del campo?"

Fanny Belle Taylor fue la primera mujer blanca que se estableció en la zona del Traful. Fue sin duda -dice Adela- el personaje más interesante de nuestra familia. Inteligente, ambiciosa, calculadora, mala, buena... No tenía muchos escrúpulos para lograr lo que se proponía. Su simpatía era muy grande. Tenía una puntería pasmosa, que conservó hasta la vejez, y era una excelente dueña de casa. Llegó acompañando a un tío, pastor protestante. En su estancia, Fanny plantó manzanas en los mallines. Ella y George prosperaron, porque tenían muchísimas ovejas, cuya lana se vendía a Inglaterra. Además, la siembra de salmones y truchas resultó un éxito: los pescadores venían desde Europa. Sólo los desanimaba la falta de confort en Bariloche. "El gran hotel que soñó el tío George llegó mucho tiempo después..."

Hugo Pratt, (autor de historietas) en notas que tomó en la Patagonia para ambientar una aventura de su Corto Maltés mencionaba "la estancia de los Newbery".

Fanny y George tuvieron tres hijos: Guillermo, Diego y Rosa Virginia (Dolly). "Diego era inteligentísimo -recuerda Adela-; le gustaba el periodismo, escribía bien y era buen músico, pero bastante bohemio. Cuando se fundieron, entró en Mundo Argentino como cronista y luego escribió varios libros. *Pampa Grass* y *La vida* es secreta fueron los más conocidos".

En *Pampa Grass* relató lo que su padre le había contado sobre sus primeras expediciones en el país: en 1879, su viaje a Bahía Blanca en barco; de allí a caballo con un indio como baquiano; su paso por Chaco, Salta y Tucumán buscando zonas petroleras; su aventura arreando cinco mil cabezas de ganado hasta lo que hoy es General Villegas, cuando fue abandonado por los cowboys texanos y en cambio acompañado por un grupo de amistosos indígenas...

George, a quien se considera propulsor de los parques nacionales con su amigo el Perito Moreno, murió el 31 de enero de 1935 en su campo sureño.

"La vida se hizo entonces bastante dura" -cuenta Adela-, pero Fanny no era mujer de aflojar, y se mató tratando de conservar la estancia. Se vivía modestamente. Los ocasionales huéspedes pescaban truchas y salmones y las manzanas eran deliciosas. El régimen era muy severo: no se podía visitar a ningún vecino sin permiso de Fanny. En una estancia cercana vivía el odiado Jarred Jones, el texano, con su familia. Fanny vivía pleiteando con él por alambrados, por desaparición de animales, por cualquier cosa, y Jones le tenía bastante miedo...

Los años no le quitaron nada de su energía y decisión. En invierno se quedaba sola: a nadie se le hubiera ocurrido entonces hacer deportes invernales. En el cerro Catedral hacían esquí algunos extranjeros, pero la industria de la nieve surgió muchos años después.

Fanny era la norteamericana más anciana de la Argentina. Había pasado los 80 años cuando Eisenhower hizo una visita al país. En su programa estaba incluido conocer Bariloche y a Fanny. El encuentro no pudo concretarse, sino tiempo después, y en la mismísima Casa Blanca.

Los años habían pasado, los precios de la lana ya no eran lo que habían sido y la estancia grande fue vendida. Fanny y sus hijos se quedaron con la zona que bajaba hasta el lago Traful, "un lugar de belleza impresionante, llamado Paso Coihue". Fanny se instaló en la casita de madera con un viejo peón, Curiqueo.

"Ya no estaba tan aislada -sigue Adela-. Había ranchos y familias cada tantos kilómetros. Con un tiro al aire podía solicitar auxilio en alguna emergencia, y las tuvo. Como cuando se incendió la casa y aparecieron los Jones, que siempre estaban presentes cuando necesitaba ayuda. Nunca le fallaron. Podía estar peleada con el viejo y amenazarlo de muerte. Eso no importaba. Creo que hasta les divertía. Pero, como buenos vecinos, ahí estaban para dar una mano. Apagaron el fuego, lo cargaron a Curiqueo desvanecido en el auto y lo llevaron a Bariloche..." Fanny falleció en Buenos Aires en 1966.

Por su parte, Ralph, con su mujer en silla de ruedas y enferma, emprendió al comenzar el siglo su última aventura: buscar oro en Tierra del Fuego. Recuerda Adela que "se han perdido los papeles, los planos, los permisos de cateo que recuerdo haber visto en mi infancia. Todo desapareció. De regreso, en Río Grande, murió de una pulmonía y lo enterraron los padres salesianos en un pequeño cementerio junto al mar. Allí estuve, hace muchísimos años, pero no pude identificar su tumba. Murió el 27 de abril de 1906. Tenía 58 años".

Su hijo Jorge iniciaría al año siguiente sus primeros vuelos en globos aerostáticos.

Del colegio secundario había pasado a los Estados Unidos, donde obtuvo el título de ingeniero electricista en la Universidad de Cornell y fue alumno de Thomas Alva Edison en el Drexel Institute de Filadelfia.

Regresó en 1895. Fue nombrado gerente de la compañía Luz y Tracción del Río de la Plata y dos años después ingresó en la Armada como ingeniero electricista, con un grado, que hoy sería de Capitán de Fragata. En 1900 fue nombrado director general de Instalaciones Eléctricas, Mecánicas y Alumbrado de la Municipalidad, cargo que desempeñó hasta su muerte.



El joven Ing. Jorge Alejandro Newbery

Nada de eso le impedía boxear y enseñar boxeo y natación, jugar al fútbol en Gimnasia y Esgrima, romper el récord de velocidad en bote de cuatro remos largos, ganar un campeonato sudamericano de florete y triunfar con un cuter en una regata en el Tigre.

En 1907, su hermana Lola se casó con Eduardo Parker. En la Navidad de ese año, Jorge voló con Aarón Anchorena en el globo Pampero. Cruzaron el Río de la Plata y tocaron tierra en las proximidades de Conchillas. En 1908 fundó el Aero Club con Anchorena, Carlos Pacheco y Alberto Mascías.

Fueron años de acelerado progreso para la aviación: en 1909 llegó al país el primer aeroplano, un Henri Farman equipado con motor Gnôme de 50 HP. Durante el año siguiente, mientras Jorge se ocupaba de la iluminación del Parque del Centenario, se trajeron dos monoplanos Blériot, cuatro biplanos Voisin y un biplano Farman y llegaron aviadores europeos que harían demostraciones de vuelo: Henri Brégi (superó el récord de 300 metros de altura en el país). Ricardo Ponzelli, Emile Aubrun (que recibió el primer brevet en la Argentina), Paris Le Clerc (el primero que llevó pasajeros).

Durante 1909 se fundó la escuela de El Palomar, y Bartolomé Cattáneo alcanzó los 3000 metros con un Blériot. El 31 de marzo Jorge voló por primera vez en un avión, acompañando a Valleton.

El 13 de febrero de 1910, Jorge ascendió con otros tres tripulantes en el globo Eduardo Newbery. Llegaron a los 3400 metros de altura, récord argentino. La barquilla y el cordaje de ese globo -en el que Eduardo Bradley y Angel M. Zuloaga cruzaron la cordillera en 1916- se exhibe en el Museo Nacional de Aeronáutica, al lado del Aeroparque metropolitano.

El 24 de noviembre de 1912, Aarón Anchorena invitó a Jorge a un asado en su estancia cercana a Colonia. Jorge partió piloteando un Blériot, voló durante 37 minutos sobre el río y descendió muy cerca de donde lo esperaban los invitados. Por primera vez voló de ida y vuelta en el mismo día. Era dueño del récord de altura en globo y en avión, y de la doble travesía sobre el río.

En enero del año siguiente, volando con el instructor alemán Heinrich Lübbe en el monoplano Taübe en 2 horas y 40 minutos a Montevideo, igualó el récord de Teodoro Fels. En mayo llegó con su Morane a los 4400 metros, superando el récord sudamericano. Con ese avión soñaba con alcanzar los 6000 metros necesarios para sobrevolar la cordillera.

Con ese objetivo llegó a París en 1913: obtener un nuevo motor para equipar el Morane. Pocos días antes de partir había conocido al joven Carlos Gardel, que le dedicó el tango" La rosa encarnada".

Asistió como delegado argentino a un congreso internacional de electrotecnia en Berlín, habló sobre vuelos de altura en el instituto Eiffel, bailó tangos en El Garrón parisiense y se embarcó, al concluir el año, en el Lutetia, que cargaba en sus bodegas dos motores, un Le Rhone rotativo y un Gnome, destinados a su Morane-Saulnier.

Con ese avión llegó, en febrero de 1914, a 6225 metros, récord mundial de altura por entonces.

"El único recuerdo que tengo de él -escribió Adela Parker Newbery- es verlo sentado en su automóvil de carrera con su bulldog King en el asiento contiguo,

una mañana de sol, frente a nuestra casa en Belgrano, cuando yo tenía seis años. Un gran amigo de sus padres poseía en Belgrano una hermosa quinta donde se practicaban deportes hasta entonces desconocidos en nuestro medio, como fútbol y boxeo. Carlos Delcasse era, además, un consumado esgrimista, y Jorge resultó muy buen discípulo.

"En lo de Delcasse se llevaban a cabo muchos duelos. El jardín era enorme y frondoso: proporcionaba la discreción requerida. Jorge se batió algunas veces, pero ignoro los detalles. Sólo recuerdo el duelo que causó la ruptura de su compromiso matrimonial con una conocida niña de nuestra sociedad. Parece que todo fue provocado por una calumnia, decía mamá, urdida por alguien que quiso perjudicarlo y lo logró. Años después se casó con Sara Escalante y tuvo un hijo, Jorge Wenceslao, que murió en la niñez..."

Otra versión refiere un duelo, en 1907, entre Jorge y Alejandro Hoch, terminado amigablemente por Delcasse y suscitado en el Tigre Hotel por un incidente que dejó a Sara Escalante, ajena al hecho, empapada con el champagne que Hoch pretendía arrojarle a Newbery.



Globo "El Pampero" momentos antes de un vuelo

Jorge y Sara se casaron el 23 de noviembre de 1908. Una foto de Sara y su hijo, que falleció como consecuencia de una caída del caballo, se puede observar en el

Museo Nacional de Aeronáutica. La pareja se separó en 1912: las diferencias entre sus gustos y sus vidas se habían vuelto insalvables. A fin de febrero de 1914, Jorge viajó a Mendoza en plan de inspección. Recorrió la zona adyacente a Puente del Inca a lomo de mula, guiado por baquianos. En el campo de aviación Los Tamarindos probó el Morane de Teodoro Fels antes de regresar al hotel y prepararse para viajar a Buenos Aires al día siguiente. El avión iba a ser desarmado esa noche: Newbery le había advertido a Fels que no se podía volar sobre el ala, ni sin atarse. La gente rodeaba y aclamaba a Jorge en todas partes. Paul Groussac, alojado en el mismo hotel, fue uno de los testigos del trágico fin de semana.

El domingo de Carnaval, 1º de marzo, varias personas se acercaron al hotel. Todo el mundo daba por hecho que antes de su partida Newbery les iba a hacer una demostración de vuelo. Esa tarde, en Los Tamarindos, Jorge ocupó el lugar de Fels, a punto de remontar vuelo, en su avión, con Tito Jiménez Lastra a su lado.

Uno de los testigos explicó después que cuando Newbery equilibró el avión después de volar en tirabuzón sobre el ala izquierda, el aparato se volcó sobre la derecha, sin que el piloto pudiera controlarlo. Cayó sobre un viñedo cercano y Newbery estaba muerto cuando llegaron a auxiliarlo. Jiménez Lastra, gravemente herido.

Diez mil personas acongojadas se agolparon para despedirlo en la estación ferroviaria de Mendoza. Otra multitud acompañó en Buenos Aires el ataúd cubierto con la bandera argentina hasta la Sociedad Sportiva, y el 3 de marzo 50.000 personas, con los aviones de El Palomar avanzando sobre el pavimento, lo siguieron silenciosamente a la Recoleta.

Se compusieron muchos tangos en su honor: *Prendete del Aeroplano*, de José Ezcurra; *A Newbery*, de Luciano Ríos, *Un recuerdo a Newbery*, de José Severino. La gente, que lo llamó "el señor del coraje", no lo ha olvidado todavía.

Esperando a Eduardo

Eduardo, hermano de Jorge y avezado yachtman, había realizado varios vuelos cuando se propuso convencer a los militares de la importancia de los aeróstatos. Para ello, quiso volar de noche hasta Bahía Blanca. El 17 de octubre de 1908, abordó el globo Pampero desde un campo en Belgrano, acompañado a último momento por el sargento Romero. Así lo recordó Adela Parker Newbery: Desde que el barón Demarchi trajo los globos, Eduardo vivió fascinado por ellos y no perdió ocasión de tripularlos. También era dentista, y cuando le avisaban que soplaban vientos favorables dejaba al paciente con la boca abierta. Afortunadamente su socio, el doctor Green, terminaba su trabajo. En esa época se usaban unas pinzas tractoras con tornillo para mantener las bocas abiertas, y los pacientes, en vez de quejarse, quedaban encantados con un dentista que volaba en globo.

Eduardo se casó muy joven con Adela Maranesi y tuvo dos hijos, Silvia y Eduardo. Toda Buenos Aires esperó ansiosamente su regreso, que nunca ocurrió. Sentados en el umbral de su casa en Belgrano, sus pequeños hijos miraban hacia arriba esperando la vuelta de su papá. Su mujer murió un tiempo después y los huerfanitos fueron educados por los abuelos Maranesi. Eduardo fue un abogado brillante y un músico destacado. Tocaba el violonchelo. Además, dominaba varios idiomas; el ruso entre ellos.

Lola, la madre de Eduardo, no sobrevivió mucho tiempo a su hijo: murió el 19 de junio de 1909.

Al día siguiente del entierro de Jorge Newbery se inició una colecta popular para erigirle un mausoleo. Obra del escultor Hernán Cullen Ayerza, fue inaugurado en la Chacarita en 1937, en un acto al que asistió, entre muchos otros, su gran amigo Alfredo Palacios.

Es el monumento cuya restauración reclama el sobrino del gran aviador también llamado Jorge Newbery, residente -como su hermano Ernesto, que es ingeniero-en los Estados Unidos.

Otros seis sobrinos del aviador viven en la Argentina. Uno de ellos es Juan Carlos Parker Newbery.

"De San Isidro a Tigre yo era Parker Newbery, el deportista -dice hoy, en su casa de San Fernando, rodeado de libros y fotografías-. De San Isidro al centro, Parker, nomás." Como timonel del Buenos Aires Rowing Club ganó más de 50 regatas internacionales. "Creo que es importante -dice, mirando la foto de su tío- que se conozca la versión menos difundida de la personalidad de Newbery, su trayectoria de ingeniero y en la electrificación de la ciudad."

En su oficina de director general de la Dirección Técnica, Administrativa y Legal de la Secretaría de Planeamiento Urbano del gobierno porteño, su hijo Guillermo -que contribuyó a escribir la historia familiar- piensa lo mismo. Agrega: "Jorge Newbery vivió la experiencia de la aeronavegación a fuerza de coraje y de pulmón. Luchaba contra la incomprensión porque creía que se trataba de algo trascendente en el futuro de la humanidad".

Entusiasta de la obra de Hugo Pratt, Guillermo investiga (como cree que lo hizo el historietista) la posibilidad de que George Newbery, que fue vicecónsul de los Estados Unidos, y el célebre bandido Butch Cassidy se hayan conocido durante sus años de andanzas por la Patagonia.

AUTORA DEL TEXTO: Susana Pereyra Iraola

El presente trabajo fue publicado por la Revista Internacional de Ejércitos, Armamentos y Tecnología "DEFENSA" (España, Junio 2005, N° 326), bajo el título:

Ayer noticia, hoy historia......1948-1955

El "as" de la caza alemana, Adolf Galland y la Fuerza Aérea Argentina



Por Walter Marcelo Bentancor.

AGRADECIMIENTOS

El autor desea agradecer la valiosa colaboración de las siguientes personas e instituciones Dr. Atilio Enzo Marino, Sr. Comodoro Gert Kleissen, Sr. Ricardo Kleissen, Sr. Comodoro Luis Mario Grieben, Sr. Vicecomodoro ® Daniel Pedro Aubone, Sr. Ricardo Burzaco, Fuerza Aérea Argentina, Club de Planeadores "Cóndor", y a todos aquellos que, de una u otra manera, hicieron posible este logro personal.

DEDICATORIA

Este sitio está dedicado a la memoria de mi abuelo materno Suboficial Mayor (r) Antonio Prividera y a la de mi padre Pedro Oscar Bentancor

Introducción

"Argentina perdió la batalla, pero sus pilotos triunfaron en el aire. Ellos eran jóvenes brillantes, deseosos de aprender y asimilar rápidamente la esencia del combate aéreo"

(Adolf Galland, sobre la actuación de la FAA en Malvinas)



Instalado en el gobierno el general Juan Domingo Perón, una de las políticas del Justicialismo fue darle impulso a la modernización de las Fuerzas Armadas argentinas una de las cuales, la Fuerza Aérea, se había independizado del Ejército el 4 de enero de 1945.

La República Argentina se encontraba por aquel entonces en una situación económica – financiera favorable con respecto a países europeos, ya que durante la segunda Guerra Mundial, abasteció de suministros – sobre todo alimentarios - a los aliados, en especial al Reino Unido.

Dada la imposibilidad en la que se encontraba de saldar la deuda con divisas, el gobierno de Londres, propuso el envío de material bélico de distinta índole, pese a la férrea oposición de los EEUU. Tras llegarse a un acuerdo, diversas comisiones de oficiales y suboficiales viajaron a las Islas Británicas para familiarizarse con el nuevo material que pronto equiparía a las FF.AA. argentinas, en especial a la Aeronáutica Militar. Consecuentemente, en estos años de posguerra, la Fuerza Aérea Argentina –FAA- creció de forma notable: Fue renovado el orden de batalla con modernos aviones de combate y de transporte; en concreto Gloster Meteor FMk-IV. Avro Lancaster y Lincoln, Fiat G-55, DC-3, DC-4, Vickers Viking, Bristol 170 y De Havilland Dove, entre otros.

También, la industria aeronáutica recibió un impulso que la llevaría a diseñar y fabricar aviones como los IAe DL.22 de adiestramiento, los bombarderos livianos IAe. 24 Calquín (similar al célebre Mosquito británico), y los legendarios IAe.27 Pulqui I e IAe. 33 Pulqui II, primeros reactores construidos en Sudamérica.

Pero todo este repentino crecimiento para ser útil, debería ir acompañado, entre otras cosas, con la actualización de las doctrinas, según las experiencias cosechadas en el curso de la todavía reciente segunda Guerra Mundial.

Operación rescate: El Grupo Tank

El 26 de abril de 1945, el teléfono de alerta suena una vez más en la sala de pilotos de la JV-44. la llamada Unidad de Expertos de la Luftwaffe: Una formación de seis Me-262 mandados por el joven Teniente General Adolf Galland despega para interceptar una

formación de Marauders norteamericanos. Los seis cazas a reacción son dirigidos desde la pequeña Sala de Interceptación hacia el objetivo. Un nutrido fuego recibe a los pilotos germanos. Galland elige a su presa y abre fuego con los cañones. Pasan pocos segundos. Quien había sido inspector del Arma de Caza de la Luftwaffe (General der Jagdflieger), no había advertido a la Aviación de escolta. Un Mustang alcanza al Me-262 desde arriba y Galland siente un golpe muy fuerte en su rodilla. El tablero de instrumentos está hecho añicos. Recibe otro impacto en la turbina derecha. El maltrecho avión pierde chapas de recubrimiento y Galland piensa en saltar, aunque renuncia a esa idea al comprobar que todavía responde a los mandos.

Al picar a través de las nubes observa a la ciudad de Munich y a la izquierda el aeródromo. Con una turbina menos y atacado por Thunderbolts, dejando una gruesa cortina de humo tras de si, el Me-262 logra aterrizar pese a contar con un neumático destrozado. Un mecánico se acerca hasta el avión en motocicleta y rescata al piloto. En medio del ataque rasante de los cazas enemigos, y metido en una improvisada trinchera, para el Teniente General Galland llega a su fin la segunda Guerra Mundial, contando en su haber con un total de 104 derribos confirmados.

Tras entregarse a los aliados, es recluido como P.O.W. (Prisioner of War) en el Campo 7 de Latimer (Buckinghamshire) y luego en la Estación RAF (Royal Air Force) de Tangmere. Le someten a interrogatorios los servicios de Inteligencia estadounidenses que consiguen extraerle, valiosa información acerca del empleo en combate de los aviones a reacción. El 24 de agosto de 1945, un B-17 despega desde otra base situada en el Reino Unido, Bovingdon con destino a Kaufbeuren, en Baviera, llevando como pasajeros a Galland y al famoso piloto de bombarderos, coronel Wernher Baumbach.

Durante 1946 y 1947, Galland trabaja para la División Histórica de la Fuerzas Armadas norteamericanas del Teatro Europeo, y al mismo tiempo, entabla una relación amorosa con la baronesa Gisela Von Donner, viuda del teniente coronel barón Conrad Hinrich von Donner, edecán y amigo de Galland, muerto en combate en marzo de 1944. La atractiva dama vivía en una granja perteneciente a la familia de su esposo situada en Schleswig-Holstein.

Gisela había demostrado una notable devoción hacia Galland durante sus dos años como POW. Había viajado en trenes cargueros para visitarlo y soportó numerosos problemas e incluso vejaciones para estar junto a su lado.

En el verano europeo de 1948, el antiguo jefe de Ingenieros de la fábrica Focke-Wolf, el profesor Kurt Tank, contactó a Galland para que le hiciera una visita. Después de explicarle con detalle los planes que tenía el gobierno argentino para construir una nueva aeronave de combate, Tank logró convencer a su interlocutor para que se integrara en el equipo de trabajo que el mismo dirigía como piloto de pruebas. Le dijo el veterano diseñador de aviones: Pasarán muchos años para que la vida vuelva a ser normal en Alemania.

Como resulta sabido, el general Perón había demostrado una clara simpatía por las potencias del Eje durante la contienda y concluida esta, ordenó enviar una delegación a Europa, para captar cerebros alemanes llamados a colaborar en diversas áreas, tanto científicas como militares. La idea del presidente dio muy buenos resultados y pronto, miles de ex combatientes, científicos y ciudadanos del derrotado III Reich alemanes lograron huir a la Argentina.



Kurt Tank y su equipo, habían abandonado Europa a través de distintos puntos y medios. Ahora le tocaba a Galland que llegó a Génova embarcando en ese puerto italiano con un Pasaporte otorgado por la Cruz Roja Internacional, avalado por el mismo Vaticano y por el cónsul argentino quién además, le suministró el pasaje del buque que lo llevaría a la República del Plata. Hacia mediados de octubre de 1948 y bajo el nombre falso de Rolf Jaeger, (es decir, Rolf Cazador) Galland se hizo a la mar en el buque Andrea C, de la línea marítima italiana Costa.

El 7 de noviembre de 1948, el Andrea C amarraba en el puerto de Buenos Aires. Para el famoso piloto, comenzaba un período de su vida que el luego calificaría como uno de los más felices.

De piloto de pruebas a asesor

Dos días después, Galland fue recibido por el Secretario de Aeronáutica, brigadier César Raúl Ojeda, quién le hizo llegar los saludos del presidente Perón. La calurosa bienvenida brindada conmovió a Galland, quién mas tarde escribiría: "Cuando a fines de 1948, inmediatamente después de mi llegada, fui recibido en el Ministerio de Aeronáutica, me impresionaron profundamente el respeto y la camaradería que caracterizaron aquella bienvenida. En todo el mundo existían barreras para todo lo alemán. En cambio, entre las Fuerzas Armadas Argentinas, no tropezamos con prejuicios de ninguna naturaleza. Ante los ojos de los camaradas Argentinos habíamos perdido la guerra, pero no el honor. Ninguno de nosotros podrá olvidar jamás la innata caballerosidad de la Nación Argentina que se evidenció plenamente en aquella recepción".

El Teniente. General Galland pasaba a ser parte de la FAA como personal contratado, estipulando ese contrato un periodo de servicio de cuatro años, con opción para dos más. Es así como Galland, que llegó para formar parte del Grupo Tank como piloto de pruebas (puesto que ocuparía en su lugar Otto Bherens), pasó a desempeñarse como asesor en lo referente a doctrinas y tácticas para el Arma de caza-interceptación.

Bajo la directa dependencia del Comando en Jefe de la FAA, el as germano comienza su labor trabajando junto a las misiones aeronáuticas extranjeras (británicos, estadounidenses e italianos). Con a su lado como oficial de enlace y ayudante, el primer teniente Luis Mario Grieben, quién domina a la perfección el idioma alemán. Piloto de transporte, Grieben iba a dedicarse por completo a Galland, naciendo pronto entre ellos una mutua simpatía y amistad.

En Argentina la vida era por otra parte muy agradable. Galland pudo volver a disfrutar de la paz y el tiempo libre. La FAA le proporcionó una hermosa casa en Ciudad Jardín en la localidad de El Palomar, en el oeste del Gran Buenos Aires, cuna de la aviación

Argentina: la I Brigada Aérea. La casa poseía un hermoso jardín y contaba con personal doméstico. Mas tarde con la llegada de Gisela von Donner y sus tres hijos, Conrad, Gitz y Angélica, se completó la familia. El 25 de enero de 1949, ávido de poder volver a volar, Galland pasó el examen de vuelo en un Piper PA-12 obteniendo la tan ansiada patente de vuelo, en concreto la número 925. Por fin podría surcar por aire los extensos territorios argentinos y no preocuparse de ser derribado por algún Spitfire o Mustang. Un mes después, en febrero, y por expreso deseo del presidente Perón, obtuvo la cédula de identidad argentina con su verdadero nombre. El Sr. Jaeger pasaba al recuerdo.

Una de sus tareas principales como asesor consistía en dictar conferencias sobre la guerra y su especialidad: la defensa aérea. Estas solían durar de dos a tres horas, que eran seguidas con entusiasmo por los aviadores militares de las distintas Brigadas Aéreas que visitaba. Mucho habían oído hablar del General de los cazas y sus desplantes al mando, y ahora tenían la posibilidad de escucharlo en directo.

También suscitaron gran interés una serie de artículos escritos para la "Revista Nacional de Aeronáutica". Títulos como "La Batalla de Inglaterra", "Causas de la derrota de la Luftwaffe" y "La utilización por parte de Alemania de aviones a reacción", exponían al mundo por primera vez la opinión de un protagonista de alta graduación del bando perdedor.

Mientras tanto, la FAA seguía incorporando material de vuelo. La dotación de cien cazas a reacción Gloster Meteor FMk-IV se iba completando y poniendo en servicio. Solamente había doce pilotos instructores que recibieron instrucción básica en el Reino Unido, por lo que el proceso de adaptación al nuevo caza, más la precariedad de los medios existentes, era algo lento. Para volar el Meteor, los cazadores argentinos realizaban una etapa de entrenamiento avanzado en los Fiat G-46, y luego se familiarizaban en el aterrizaje con tren triciclo en De Havilland Dove. Las doctrinas de combate utilizadas databan de la época de pre-guerra, recordando que el principal caza de la FAA había sido hasta entonces el Curtiss Hawk 75-0.

Con los Cazadores

Comenzada la década de los 50, el teniente general Galland se sentía muy a gusto con sus camaradas argentinos. A diferencia del otro as alemán, el famoso piloto de Stukas coronel Hans Ulrich Rudel (quién también había llegado a Argentina con el Grupo Tank, y fundado un partido político alemán en el exilio), Galland siempre mantuvo un bajo perfil público, a pesar de la intensa vida social que llevaba a cabo junto a la varonesa Gisela von Donner. La vibrante noche de Buenos Aires se prestaba a ello y era muy difícil no ver a la pareja en eventos y fiestas. A pesar de sus contactos nunca utilizó sus muy buenas relaciones con el general Perón para beneficiarse. A los ojos de los argentinos, Galland era un general simpático y agradable.

Naturalmente seguía con atención todo lo que afectaba a su Alemania natal. Era frecuente su correspondencia con otros ex camaradas, quienes le transmitían las intenciones de las autoridades aliadas de nombrarlo comandante en jefe de la futura Luftwaffe.

Mientras junto con el Capitán Grieben, Galland pudo pilotar aviones Dove, que en esos momentos eran utilizados como enlace por la FAA. La mayoría de esos vuelos tenían por destino a la provincia de Córdoba, asiento del IAME (Industrias Aerotécnicas y Mecánicas del Estado). Allí, el profesor Tank y su equipo de ingenieros y especialistas daban vida al

proyecto del caza a reacción Pulqui II (Flecha en idioma indígena), derivado del alemán Ta-183.

Por fin, el 8 de febrero de 1951 el nuevo caza nacional era presentado al general Juan Domingo Perón en el Aeroparque de la ciudad de Buenos Aires siendo ese evento un acontecimiento histórico para la industria aeronáutica argentina. Por supuesto, toda la colectividad alemana estuvo presente, y Galland entre los invitados de honor.

Tras los vuelos de demostración realizados por el profesor Tank en persona, Galland fue saludado por Perón quién le dijo: ¿Así que Ud. es el famoso General de los Cazas?... juro que si me lo cruzo por la calle Florida me lo confundiría con un criollo más (refiriéndose a sus rasgos pocos germánicos).



A todo esto, la situación se enrarecía día a día. A pesar que el gobierno de Perón había dotado a las FFAA con moderno material y bienestar para su personal, la intromisión de la política en los cuarteles generó malestar entre sus cuadros. Para muchos, la única forma de sacar a Perón del gobierno era mediante un golpe de Estado.

El 28 de septiembre de 1951, los pilotos de los Meteor pertenecientes a los Grupos 2 y 3 de Caza Interceptora con asiento en la VI Brigada Aérea de Tandil (provincia de Buenos Aires), esperaban ansiosos la visita de Adolf Galland pero, además, por sus cabezas pasaba la posibilidad de unirse al movimiento revolucionario que estaba gestándose en el Ejército.

Temprano, en la mañana, un Dove que se posaba en la pista de tierra de la Brigada trasladaba al teniente general Galland quien, a través de la ventanilla pudo contemplar a los poderosos Meteor alineados, resplandecientes bajo el sol.

En una improvisada sala de conferencias, los jóvenes cazadores de los Grupos 2 y 3 se reunieron para escuchar al as alemán, pero había un problema: el idioma. Y es que esta vez, misteriosamente, el capitán Grieben no acompañaba a Galland y no había quien tradujera sus palabras. Fue así que el primer teniente Gert Kleissen se ofreció ya que al igual que Grieben, dominaba a la perfección el idioma alemán.

Al comenzar su intervención, Galland tomó la maqueta de un avión parecido a un P-51, y quitándole la hélice, exclamó: ¡chorro! (su español era muy pobre).

Basadas en sus experiencias con los Me-262, se fue adoctrinando sobre las técnicas de vuelo en formación con reactores, ataques en vuelo a formaciones de bombarderos y la famosa formación llamada dedos de la mano ampliamente utilizada por la Luftwaffe.

De pronto, llegó la orden de desplegar un escuadrón de Gloster Meteor para contrarrestar un intento golpista que acababa de producirse. En medio de un pandemonium, los pilotos se dirigieron a sus aviones y Galland se quedó a solas. Pero la ocasión vino muy bien para emplear lo recientemente aprendido, y es así que el escuadrón al mando del capitán Daniel Aubone, aplicó la formación aérea de combate dedos de la mano, en el vuelo de navegación desde Tandil hasta el aeropuerto internacional de Ezeiza, y a su vez, en el sobrevuelo de la Capital Federal realizaron los primeros cambios de formación en virajes de 90° y 180°. El intento revolucionario careció de fuerza y fracasó, pero Galland se había quedado sin su oficial de enlace: El capitán Luis Grieben fue detenido por conspirar contra el gobierno y confinado en una cárcel para presos comunes en el sur del país.

Hacia fines de 1951, en diciembre, el general solicitó el pasaporte alemán. Su vuelta a la tierra natal se estaba gestando.

Comando Aéreo de Defensa

La orgánica de la FAA también se adecuaba a los nuevos tiempos. El 9 de enero de 1951, por Decreto 112, se crea el Comando Aéreo de Defensa. Como indica su nombre, agrupaba a unidades de combate como la caza interceptora, sistemas de vigilancia y control del espacio aéreo y artillería antiaérea, yendo Galland a cumplir sus funciones como asesor de dicho Comando. En él depende directamente de su comandante, el brigadier Juan Francisco Fabri, con quién le une una relación de respeto mutuo. Galland escuchaba atentamente los consejos de Fabri, y éste lo convence para que escriba sus memorias de guerra. Junto a Gisela, al capitán Grieben (antes de fracasar la intentona que acabamos de mencionar) y con la ayuda de Wilfred von Oven (quien fuera ayudante de Joseph Goebels), comienza a reunir materiales y a ir completando un libro autobiográfico que se llamaría "Los primeros y los últimos" — Pilotos de caza en la segunda Guerra Mundial -. ("Die Ersten und Die Letzten Die Jagdflieger im zweiten Weltkrieg)", en su versión original alemana.

Comenzado el año 1952, se crea la VII Brigada Aérea en Morón, Provincia de Buenos Aires. La flamante unidad será asiento de los Grupos 2 y 3 de Caza Interceptora equipados con los Meteor., anteriormente basados en Tandil, siendo Galland su primer visitante ilustre. El 19 de julio, el legendario as de la Luftwaffe dicta una conferencia en el Casino de Oficiales.

Todas las experiencias operativas brindadas por Galland, la FAA las fue volcando al papel y plasmando en diferentes directivas. Durante el transcurso de aquel año, se realizaron varios ejercicios operativos en los que se pudieron ser puestos a pruebas en vuelo los distintos procedimientos. Por ejemplo, se utilizaban bombarderos pesados Avro Lincoln como enemigos y los Meteor. se encargaban de interceptarlos. También hubo combates aéreos entre secciones y escuadrillas, practicas de tiro y ataques rasantes contra aeródromos.



Pero Galland necesitaba volver a sentir la sensación del empuje de los ángeles. Una cosa era redactar las experiencias operativas y otra muy distinta comprobarlas y ajustarlas personalmente en vuelo.

El Capitán Kleissen fue nombrado su nuevo oficial de enlace y destinado a trabajar junto a Galland en el Comando Aéreo de Defensa. Kleissen era un excelente piloto de caza con mucha experiencia en Meteor, y sentía admiración por su nuevo jefe de quién conocía todas sus hazañas bélicas.

El 20 de noviembre de 1952, Kleissen convenció a Galland para que volara el Gloster Meteor. Juntos fueron hasta la VII Brigada Aérea de Morón y luego de un pequeño doble comando, estaba listo para surcar los cielos argentinos en un reactor de origen británico, que justamente había sido concebido para enfrentar al Me-262. El vuelo fue de aproximadamente una hora y al finalizar exclamó: ¡Sí el Me-262 hubiera tenido los motores del Meteor, hubiese sido el mejor caza del mundo! Además, le calificó de muy bueno y de líneas refinadas.

El I-057 no sería el único Meteor tripulado por Galland: El 24 de marzo de 1953 realizó un vuelo de cuarenta minutos en el I-072, así como también en el I- 088, todos ellos partiendo de la VII Brigada Aérea.

En 1952, la Fuerza Aérea Argentina comienza a realizar vuelos sobre el Continente antártico. Para ello, se crea la FATA. (Fuerza Aérea de Tareas Antárticas), dotada con aviones Avro Lincoln, Lancastrian, Douglas C-47 y Beechcraft AT-11, con sede en la BAM. (Base Aérea Militar) Río Gallegos. Ese año, Adolf Galland tuvo la oportunidad de integrar la tripulación de un Lincoln que sobrevoló aquellos remotos espacios en un vuelo que según él jamás olvidaría.

La FAA contaba, por otra parte, con un único ejemplar del caza Fiat G-59. Apodado El Águila, este avión de líneas semejantes a un Spitfire, se convirtió en el preferido de Galland, y aunque no hay testimonios que lo confirmen, también era volado por el agregado aeronáutico italiano en la argentina.



Dejando de lado a las aeronaves militares, Galland solía pilotar los Piper PA-12 pertenecientes al centenario Aero Club Argentino, siendo uno de sus favoritos el matriculado LV-RNU. En sus propias palabras: "Los fines de semana hacen peligrar los cielos los aviadores domingueros de los Aero Clubes, los que alquilan aviones-taxi o los poseedores de pequeños aviones. A ellos también pertenezco. Poseo mi licencia de piloto de aviones, que me permite hacer deporte o viajes. Veo entonces la tierra desde arriba los domingos. Me encanta invitar amigos a viajar conmigo y verlos disfrutar de estos vuelos". En la localidad bonaerense de Merlo estaba ubicado el centro de vuelo a vela más importante del país: El Club de Planeadores Albatros. En sus instalaciones había otro club de origen alemán llamado Cóndor. Galland no pudo resistir la tentación de volver a sentarse a los mandos de un planeador y tuvo la posibilidad de hacerlo en los modelos Baby Il Chimango y Meise Olimpia del citado Club.

Los primeros y los últimos

En su vida familiar se avecinaban nubarrones de tormenta. La relación con Gisela von Donner pasaba por momentos difíciles. Las constantes aventuras amorosas del piloto hicieron que Gisela tomara la decisión de volver a Alemania. Galland hizo uso de una licencia y en julio de 1953 y regresó a su patria ocasión que le permitiria volver a reencontrarse con sus padres. Además, aprovechó la oportunidad para lanzar en idioma alemán su libro autobiográfico editado por Franz Schneekluth . El libro fue bien recibido, a pesar del fuerte tenor antimilitar de la vida alemana de la posguerra. Narración directa de un soldado, desprovista de justificaciones políticas o propaganda, Galland describía la guerra tanto como combatiente de carlinga como de alto comando. Esta única y amplia perspectiva atrajo la atención de editores británicos y franceses, que lo tradujeron en 1955. Su prologo está dedicado a la República. Argentina.

A pesar que su contrato con la FAA había expirado en 1952, Galland lo renovó por dos años más. La perdida de Gisela no fue lamentada por mucho tiempo. Nuevamente en suelo argentino, el todavía joven general pronto encontró nuevamente el amor: la condesa Sylvina von Donhoff se trataba de una noble dama nacida en Prusia Oriental, su padre era un diplomático alemán y su madre argentina. Se casaron en febrero de 1954, pero antes de finalizar 1953, Galland sufrió un duro golpe: el coronel Wernher Baumbach, contratado por Fabricaciones Militares (Ejército Argentino), falleció en un accidente de Aviación. Baumbach, especialista en armas teledirigidas, trabajaba en la bomba planeador PAT-1 (similar a la Henschel HS 293 alemana). Justamente en una de las pruebas de este ingenio, el avión nodriza, un Avro Lancaster, sufrió el incendio en uno de sus motores por lo que el piloto decidió acuatizar en el Río de la Plata. Baumbach se encontraba en la posición de bombardero, pereciendo ahogado. En el cementerio alemán de Buenos Aires, Galland despidió los restos de su amigo.

Durante el año 1954, viaja a Europa y por expreso deseo del gobierno argentino evalúa una serie de aeronaves de entrenamiento que integraban una lista de posibles adquisiciones. Una de ellas es el modelo G-80, de la Fiat, biplaza a reacción. A solicitud del profesor Tank, interesado en construir en Argentina bajo licencia una aeronave de bajos costos, evalúa al Piaggio P-149 con el que participa en un rally aéreo que tiene lugar en Italia, ocupando la segunda posición.

Pero su idilio con la Argentina – que lleva siete años - está llegando a su fin. Ante la promesa de ser el futuro inspector de la nueva Luftwaffe, el Teniente General Adolf Galland decide regresar a su patria. Como despedida, se celebraron dos actos. El día 5 de enero de 1955, con la asistencia de numerosos oficiales superiores y jefes de la Aeronáutica militar, tuvo lugar el primero de ellos en la plaza de armas de la VII Brigada Aérea. Después de darse lectura a la Resolución Ministerial que le confería el título de Aviador Militar Honoris Causa hizo uso de la palabra el Comandante Aéreo de Defensa, brigadier Mayor Armando Bustos Videla. Agradeció luego Galland el honor recibido el máximo que a su juicio puede conceder un país amigo a un aviador extranjero, y recordó los gratos momentos vividos junto a los aviadores militares argentinos.

Era evidente la emoción que embargaba al as alemán. El Teniente General Galland había conseguido atenuar, pero no olvidar, entre los aviadores argentinos la nostalgia y el dolor ocasionado por las circunstancias que presidieron el desenvolvimiento de la vida alemana en los años posteriores a la contienda. Unas emocionadas palabras sirvieron de broche a la ceremonia.

Ese mismo día por la noche, en el Círculo de Aeronáutica, se sirvió una cena ofrecida por el comandante en Jefe de la FAA, brigadier general Carlos F. Mauriño, asistiendo como invitado especial el embajador de la República Federal de Alemania, Dr. Hermann Terdenge. Hizo uso de la palabra el Brigadier Mayor Fabri (jefe de Estado Mayor General de la Fuerza Aérea), quien expuso la gratitud de la FAA hacia un aviador que transmitió generosamente la experiencia adquirida durante la segunda Guerra Mundial. Pronunció luego Galland, unas palabras recordando la hidalga hospitalidad recibida por parte del gobierno, Fuerzas Armadas y pueblo en general en momentos amargos para su patria. A los postres, el brigadier General Mauriño hizo entrega del distintivo de aviador militar al homenajeado.

El 8 de enero de 1955, en un vuelo de Aerolíneas Argentinas con destino a Frankfurt, Galland abandonaba el país, dejando como legado sus experiencias en combate y un sin número de enseñanzas que utilizarían varias generaciones de pilotos militares argentinos...

"Tras la pausa forzosa que los primeros años posteriores a la guerra impusieron a mi actividad aeronáutica, debo a la Argentina la liberación de aquel sentimiento de anquilosamiento e impotencia que significa para todo aviador militar la pérdida del contacto con la evolución y el progreso de su arma "(Teniente General Adolf Galland ,1953).

El legado de un As

Varios historiadores extranjeros, autores de biografías autorizadas, califican a Galland como el padre de la moderna Fuerza Aérea Argentina. Si bien no existían métodos estandarizados de instrucción en el momento de la llegada del general, siempre hubo en las filas de la FAA aviadores sobresalientes, como lo reconoció él mismo: Argentina *no*

tuvo faltantes de aviadores sobresalientes. Lo que le faltaba a la Fuerza Aérea Argentina era experiencias en combate.

La experiencia en aviones a reacción utilizados en combate, hizo que la llegada de Galland junto a cien cazas Gloster Meteor formaran un cóctel digno de respeto. La FAA pasó a ser una potencia dentro de las Fuerzas Aéreas iberoamericanas. La instrucción aérea estuvo en un alto nivel.

El primer "Manual para Pilotos de Caza Interceptora" fue confeccionado en base a las experiencias de guerra de Galland, ajustándose al empleo de los Meteors.

Lamentablemente, estas enseñanzas fueron utilizadas por los pilotos de la FAA en los sucesos revolucionarios de junio y septiembre de 1955. Allí fueron probadas en combate real como el ataque a buques de la Armada surtos en el Río de la Plata, o el ataque rasante a aeródromos, como al de Pajas Blancas en Córdoba, o al aeropuerto internacional de Ezeiza. También, la división política existente en el seno de la FAA, hizo que las experiencias de Galland no fueran utilizadas al máximo.

Tras estos lamentables sucesos, hubo cambios drásticos en los cuadros de la FAA. Muchos de los oficiales que habían sido alumnos del as germano fueron pasados a retiro obligatorio, pero las doctrinas perduraron en el tiempo, manteniendo una vigencia que llega hasta nuestros días.

Recordemos que la FAA incorporó, en los años '60, una cierta cantidad de cazas North American F-86 Sabre, lo que hizo que se adoptaran las doctrinas impartidas por asesores de la USAF. Sin embargo, los consejos de Galland eran tenidos muy en cuenta en el Comando Aéreo de Defensa, incidieron muchísimo en lo referente a la utilización de radares combinados con la artillería antiaérea.

El 1º de mayo de 1982, la FAA entraba en combate contra una Task Force británica en las Malvinas y aunque parezca mentira, las enseñanzas de Galland seguían vigentes, y es como el mismo escribiera:

"El argentino es un brillante jinete y buen conductor de autos, pero también tiene buenas cualidades como aviador".



DATOS SOBRE LA ANTIGUA AEROESTACION ARGENTINA

A manera de ejemplo reproducimos información obtenida en Internet sobre héroes y pioneros del vuelo en nuestro país "con los más livianos que el aire"



ANCHORENA, Aaron de Felix ARGENTINA (1877-1965)

5 Nov.1877 Buenos Aires.

24 Feb.1965 Uruguay. Scion of a wealthy family; descendant of Spanish Royalty; Inheritor of immense fortune in land, cattle, Buenos Aires land.

Diplomat, Sportsman.

Made his first balloon flight in France 1907; Brought 1st balloon (1200 cm) "Pampero" to Argentina; Donated it to the Aero Club 13 Jan.1908; First solo flight 25 Dec.1907, Buenos Aries to Chorrilos, URU; Received Argentine B-Pilot

License issued 1908. Founded Argentine Aero Club, 13 Jan.1908, Served as 1st President & flight instructor.

Argentina issued a postage stamp in his honor 2 Nov. 1968.

NEWBERY, Jorge ARGENTINA (1875-1914)

Brother of balloonist Eduardo.

29 May 1875 Buenos Aires;

0 1 Mar.1914 Andes Mountains.

Engineering.

First B-Flight 25 Dec.1907 with ANCHORENA; 49 B-Flights in lifetime; FAI B-License 2 issued 7 Jul.1908. Airplane pilot and instructor.

Sport balloonist 1907-10 era; Argentine fencing champion; inaugurated many international record airplane flights; Killed in airplane crash trying to cross the Andes East to West.

Argentine Aero Club (FM), President

NEWBERY, Eduardo ARGENTINA (1878-1908)

17 Feb.1878 Buenos Aires; 17 Oct.1908 Rio Plata. Doctor. Brother of balloonist Jorge. First B-Flight early 1908 with H.ANASAGASTI; Six B-Flights in lifetime; FAI B-License 4 issued 21 Aug.1908. Epic flight 17 Oct.1908 (w/Eduardo Romero) from Buenos Aires in "Pampero." Balloon was launched at night and was last seen heading out over the open water of the Rio Plata River. Bodies were never recovered.

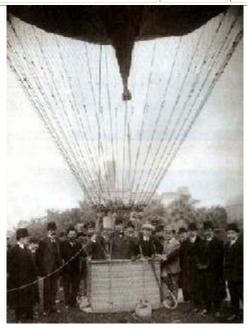


APPENDIX 2-AV

Summary of FAI-LICENSED BALLOON PILOTS of small countries 1908-1913

Name	FAI No.	Notes	
ARGENTINA			
AMORETTI, Alejandro R.	10		
ANASAGASTI, Horacio	5		
ANCHORENA, Aarón	1		
BANA, Augusto	13		
BIEDMA, Baldomero de	21		
BILLINGHURST, Lisandro	6		
BRADLEY, Eduardo	12		
BRIHUEGA, Aníbal	15		
CORREA-Mayor, Waldino	3		
DORNA, Gervasio Videla	8		
ESCOLA, Melchor Z.	19		

FERREYRA, Juan Carlos	20	
FERREYRA, Saturno Pérez	23	
GOUBAT, Raúl E.	14	
KRAMER, Carlos Jiménez	22	
LAVALLE, Cobo Frank	18	
MADARIAGA, Felipe	7	
MASCIAS, Alberto R.	9	
MAZZOLENI, Ernani (ITA)	+	
NEWBERY, Eduardo	4	
NEWBERY, Jorge	2	
PEROTTI, Italo Eduardo	11	
SANCHEZ, S. O. Francisco	16	
ZANI, Pedro	17	





Operativo Inca



Puente del Inca (Mendoza) fue escenario, en 1964, de una serie de lanzamientos como parte de un operativo del Instituto de Investigaciones Aeronáuticas y Espaciales (IIAE), de Córdoba.

El jefe, fue el entonces Comandante Miguel Sánchez, acompañado por el Mayor Raúl Flores, el Capitán Cueto y otras personas del equipo técnico.

La misión consistió en realizar tres lanzamientos del cohete sonda Gamma Centauro que fue ensayado con un sistema especial de calefacción de la rampa de lanzamiento, esto como simulacro de lo que sería en la Antártida el Operativo Matienzo, para investigar la alta atmósfera.

El 27 de julio fue probado el sistema con una temperatura de 12 grados centígrados. El lanzamiento del cohete alcanzó los 35 km. de altura.

El diario Los Andes de esa época menciona: "Tuvieron éxito los lanzamientos de un cohete en Puente del Inca" (sábado 1 de agosto de 1964) y "Lanzóse en Puente del Inca un cohete meteorológico" (29 de julio de 1964).

El grupo recibió el apoyo de la IV Brigada Aérea y de la Compañía de Alta Montaña Teniente Primero Ibáñez, en donde se alojaron.

Con este operativo se continuaba así un largo camino de éxitos y fracasos en la carrera espacial argentina, que se había iniciado en 1960 con la creación de la Comisión Nacional de Investigaciones Espaciales (CNIE) y los primeros lanzamientos de cohetes desde Pampa de Achala en Córdoba y, posteriormente, desde la base de Chamical, provincia de La Rioja.

Miguel Alejandro Sánchez Peña

Miembro corresponsal Instituto Nacional Newberiano

INSTITUTO DE HISTORIA AERONAUTICA Y ESPACIAL

Mayor FAA Eduardo Alfredo Olivero

Este Instituto, conjuntamente con el Instituto Nacional Newberiano de la Secretaría de Cultura, de la Presidencia de la Nación; la Academia Santos Dumont de Argentina; el Instituto Aeronaval y la VI Brigada de la Fuerza Aérea Argentina; recordando la figura egregia del Mayor FAA D. Eduardo A. Olivero, tiene el Honor de invitar a usted, a concurrir a los Actos programados en su memoria que se realizarán en la Ciudad de Tandil, Pcia. de Buenos Aires, en la fecha de su natalicio, honrando así Tradiciones y Glorias Aeronáuticas de la Patria.

VIERNES 26 DE NOVIEMBRE DEL 2010

18:45 horas-Acto Académico- Salón Blanco del Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Tandil.

- * Entrega de los Premios Eduardo A. Olivero "Al Arrojo Juvenil" por parte del Honorable Consejo Deliberante a Jóvenes Destacados de la Comunidad.
- * Discurso del Representante del Honorable Concejo Deliberante de Tandil.
- * Entrega del "Honor al Mérito", por parte de este Instituto a los distintos actores sociales, civiles y militares, que se han destacado por su entrega y patriotismo.
- *Entrega pública del Vicepresidente del Instituto Aeronaval Capitán de Navío VGM Don Juan José Membrana de elementos correspondiente a la proeza del *Raid New York Buenos Aires*.
- *Discurso Anual del Presidente de este Instituto y Presidente del Instituto Nacional Newberiano, Comandante Mayor Aviador Profesor D. Salvador Roberto Martínez.

SÁBADO 27 DE NOVIEMBRE DEL 2010

Hora 10:30 horas-Acto Cívico Militar- Falda Parque Independencia, Monumento Mayor FAA Eduardo A. Olivero, Héroe de Dos Continentes, Soldado de las Nubes.

Concurren: Efectivos de la VI. Brigada Aérea; Banda de Guerra del Batallón Logístico 1 de la lº Brigada de Caballería Blindada; Policía de la Provincia de Buenos Aires; Escuelas y Colectividades.

Programa: Himno Nacional Argentino.

Oración Impetratoria por los Muertos por la Patria. Minuto de silencio.

Palabras alusivas del señor Vicepresidente del Instituto Aeronaval, Capitán de Navío VGM D. Juan José Membrana.

Palabras finales del Prof. Lic. Salvador Roberto Martínez

Cierre del Acto: "Marcha Alas Argentinas".

"Saludamos al bravo Tandilero, Que al caer de los cielos aterriza, Del rancho patriarcal bajo el alero... ¡Al hermano pujante del pampero! ¡Al hijo de la Piedra Movediza!

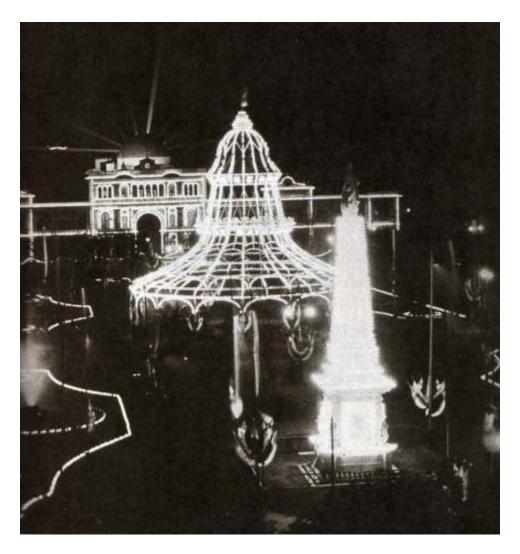
Cartel de bienvenida, en la Estación de Ferrocarril de Tandil, tributado a Eduardo Olivero por su desempeño en la lº Guerra Mundial - Septiembre de 1919 - SU REGRESO CON GLORIA

LA FOTO DEL MES

LA PLAZA DE MAYO EN EL CENTENARIO -1910-ILUMINADA POR EL DIRECTOR DE ALUMBRADO PUBLICO INGENIERO ALEJANDRO JORGE NEWBERY



(1909)



PAMPERO Revista Vía Electrónica Nº 6 se emitirá el 15 de diciembre 2010 PUBLICACION DE COLABORACIONES: COMUNICARSE CON martinezrober 24@hotmail.com