INFORMACIÓN INSTITUCIONAL

INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

PAMPERO

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

AÑO 2 **EDICION AÑO 2011** **N º 7**

ACTIVIDADES INSTITUCIONALES – HISTORIA AERONÁUTICA Y ESPACIAL

DIRECTOR EDITOR PROF. LIC. SALVADOR ROBERTO MARTÍNEZ

UNA HISTORIA QUE TIENE 35 AÑOS

El **Instituto Nacional Newberiano** fue creado en el ámbito de la Secretaría de Cultura de la Presidencia de la Nación por Decreto 468/97 del 22 de mayo de 1997. Su carácter nacional fue la continuación de la *Asociación Civil "* ***Instituto Argentino de Historia Aeronáutica*** *",* un organismo privado fundado el 27 de mayo de 1975, con Personería Jurídica Nº C-6744 de la Inspección General de Justicia.
En reconocimiento a su fecunda trayectoria fue transformado en un órgano oficial nacional.

El Art. 3º del citado decreto fija como responsabilidad la organización de los actos oficiales de homenaje al Fundador de la Aeronáutica Argentina, ***Ingeniero Jorge Alejandro NEWBERY*** el día 27 de mayo de cada año, fecha de su nacimiento; el 1º de marzo, de su fallecimiento; y el 24 de noviembre, aniversario de su histórico primer doble cruce aéreo del Río de la Plata, acaecido en el año 1912.

El I. N. N. está conformado por un **CUERPO ACADEMICO** integrado por un total de cuarenta (40) Miembros de Número, que son elegidos por el Honorable Consejo Directivo y por los Miembros Fundadores, Vitalicios, de Número y Correspondientes en el país y en el extranjero. (Art, 6º). Existen, asimismo, de Honor y Eméritos.

El Instituto es dirigido, administrado y representado por un **HONORABLE CONSEJO DIRECTIVO** compuesto por doce (12) miembros y por una **COMISIÓN REVISORA DE CUENTAS** compuesta por dos (2) miembros; con mandato de cuatro (4) años, pudiendo ser reelegidos; y por un **CONSEJO ASESOR** integrado por los señores ex – titulares del *Instituto Argentino de Historia Aeronáutica* que han sido distinguidos como Presidentes Honorarios Vitalicios (Art. 7º).

El Presidente del I. N. N. es designado a propuesta de la Secretaria de Cultura por el Poder Ejecutivo Nacional, surgido de una terna proveniente de la elección que, por simple mayoría, realiza la **Asamblea Ordinaria** compuesta por la totalidad de los Miembros de Número en sus diversas categorías (Art. 8º).

El I. N. N. celebra su aniversario el 27 de mayo de cada año, fecha de fundación del *Instituto Argentino de Historia Aeronáutica* coincidiendo con el natalicio del Ingeniero J. A. Newbery (Art. 15º).

TAREAS ASIGNADAS POR EL PEN

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

CATEGORÍA DE MIEMBROS

Miembros de Número Fundadores
Ex Instituto Argentino de Historia Aeronáutica.

Los ex presidentes en condición de Presidentes Honorarios constituyen el **Consejo Asesor**

Miembros de Número
40 integrantes, nombrados por el **Honorable Consejo Directivo.** Constituyen el **Cuerpo Académico** y en Asamblea General Ordinaria eligen cada cuatro años el Honorable Consejo Directivo y la **Comisión Revisora de Cuentas.**

Al **Presidente** del INN lo designa por Decreto el P. E. N.

Miembros de Número Vitalicios
Mayores de 70 años

Miembros de Número Correspondientes
Domicilio en provincias

Miembros de Número Correspondientes
Residencia en el exterior

Miembros Honorarios
Por méritos destacados
-

Miembros Honorarios
Cargo Institucional, mientras dure su mandato

Miembros Eméritos
Servicios o personalidad destacada

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**

SUBCOMISIÓN DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS AERONÁUTICAS Y ESPACIALES

Director Coordinador **Eloy MARTIN**

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

Tareas a realizar

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

HACE MAS DE MEDIO SIGLO BOMBARDEROS AVRO LINCOLN EN LOS CIELOS DE LA PATRIA

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

PRESIDENCIA DE LA NACION
SECRETARÍA DE CULTURA
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

PLAN DE ACCIÓN NEWBERIANA - PERIODO 2011

Martes 13 de enero 2011

-Adhesión al Acto por el 102 Aniversario de la fundación del Aeroclub Argentino.

-Homenaje a Lorenzo Eusebione, Primer Mártir de la Aviación Civil.

Febrero

-Acto público por el 101º Aniversario del primer vuelo mecánico en el país realizado por el piloto francés Henri Bregi en Longchamps, Pcia. de Bs.As. – Organiza la Delegación del Instituto Nacional Newberiano en el Partido de Almirante Brown, Intervienen Fuerzas Armadas, de Seguridad y Policiales, con participación del quehacer aeronáutico nacional autoridades municipales y vecinos.

-Acto en la Embajada de España por la llegada al Puerto de Buenos Aires de la aeronave Plus Ultra en su 85º aniversario.

El Señor Embajador del Reino de España Don Rafael Estrella, el señor Presidente del Instituto Nacional Newberiano, Profesor CM Av. Don Salvador Roberto Martínez, conjuntamente con el Agregado Aéreo del Ejército del Aire Coronel Don Miguel Ángel Pérez Herrero, tienen el honor de invitar a Usted y señora, al Acto Académico de Homenaje al Vuelo del Plus Ultra en su 85 Aniversario de su llegada - 10 de febrero de 1926 –, en que disertará el Miembro de Número CN Av. Nav. VGM Don Juan José Membrana, el día jueves 10 de febrero a las 18:30 horas en la Embajada de España, situada en Avenida Figueroa Alcorta 3102 de esta Ciudad .

Marzo

-Acto por la muerte del Ingeniero y Aviador Dn. Jorge Alejandro Newbery, cumplimentando el Decreto PEN 468/97, a realizarse con la Fuerza Aérea Argentina.
Jueves 03 de marzo a las 10:00 horas, en las instalaciones del Campo Hípico Militar, Avenida del Libertador y Dorrego- C.A.B.A.

-Acto Académico Anual de la Delegación Mendoza por la muerte del Ingeniero y Aviador Don Jorge Alejandro Newbery – Organiza la Delegación en coordinación con la Gobernación, la Municipalidad de Las Heras y la IV Brigada Aérea, participan las instituciones provinciales.

-Acto de Homenaje al Mayor FAA, Eduardo A. Olivero, con motivo del 45º Aniversario de su muerte.

-Acto Académico Conjunto con la Embajada; la Agregaduría de la Fuerza Aérea y la Membrecía en Argentina del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáutico de Chile, con motivo del Aniversario de la creación de la Fuerza Aérea de Chile.

Abril

- Desde el miércoles 13 al lunes 18 de abril se desarrollaron importantes actividades en la Provincia de Mendoza, organizadas por la Delegación a cargo del señor Don Mario Battagion.
A la impecable tarea, mancomunada con la comunidad aeronáutica y con la valiosa colaboración de la IV Brigada Aérea-Miembro de Honor de nuestro Instituto-, se cumplieron, acabadamente las metas auto impuestas con formidable rédito académico.-

.- El martes 19 de abril, como estaba previsto, se realizó en nuestro Instituto la Reunión de la Comisión del Bicentenario de la Patria, con la presencia de todos los Institutos de la Secretaría de Cultura, de la cual somos la Secretaría General Permanente con una matrícula a pleno y con óptimos resultados.

-Traslado a la República del Perú del Presidente y Presidente de Honor del INN.
Actividad Académica en el Centro de Estudios Militares del Perú – Ejército del Perú.
Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú – Imposición Orden al Mérito Newberiano al Ministro Plenipotenciario Dn. Mario López Chavarri.

Mayo

-Visita a la Base Aeronaval Espora, con la participación de otros Institutos de la Secretaría de Cultura, acto del Día de la Aviación Naval.

-Adhesión al Día de la Aviación Naval, entrega en custodia de una urna conteniendo tierra de Los Tamarindos –Mendoza, donde cayó el Ing. Jorge A Newbery.

- Viernes 27, a las 17 horas, en el Salón Borges de la Biblioteca Nacional, Agüero 2502 CABA, Acto Académico Anual Newberiano de homenaje, según Decreto Nº 468-97, con motivo del nacimiento de Newbery. Disertación del Brigadier Dn. Daniel Paredi sobre el Prócer Aeronáutico.

Imposición de la Orden al Mérito Newberiano, con la designación de Miembros de Honor, de Número; Correspondientes y Benefactores del Instituto.

-Adhesión al Acto Académico Anual, organizado por el Instituto de Historia Aeronáutica y Espacial Mayor FAA Eduardo A Olivero y la VI Brigada Aérea en Tandil, acorde a la Ordenanza del Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Tandil.

Junio Miércoles 08 - Acto de Imposición de la Orden al Mérito Newberiano, al señor Secretario de Cultura, en la Sala Cané, Avenida Alvear 1690.

-

EL PRESIDENTE DEL INSTITUTO CON EL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO Y SU GABINETE

-Realización de la PRIMERA SEMANA DE LA AVIACIÓN ARGENTINA EN BRASIL, organizada en Conjunto por este Instituto Nacional y el INCAER - Instituto Da Cultura Aeronáutica.

LA DELEGACION ARGENTINA DEL INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

LA DELEGACION ARGENTINA EN BRASILIA

CON EL JEFE DE LA FUERZA AEREA DEL BRASIL

LA DELEGACION VISITA LA CASA DE SANTOS DUMONT

Actividades del mes de Julio 2011

"EL VENERABLE BEDA TRADUCE A JUAN", CUADRO DE JAMES DOYLE PENROSE - CIRCA 1902-

SAN BEDA EL VENERABLE, SANTO PATRONO DEL INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO A PARTIR DEL 4 DE JULIO DE 2011

SEPULCRO DE SAN BEDA EN INGLATERRA

OBISPADO CASTRENSE DE ARGENTINA

DUC IN ALTUM

DECRETO OCA Nº 65 /11(F)

VISTO. 1-el pedido hecho a esta Sede Episcopal Castrense por el Instituto Nacional Newberiano con la misiva INN Nº 200/11 a fin de conceder el Patronazgo de San Beda el Venerable como Santo Patrono de dicho Instituto; 2- que están dadas las condiciones para este acto de la Autoridad Eclesiástica;

CONSIDERANDO 1-Que en sede vacante, el Administrador Diocesano tiene los deberes y goza de la potestad del Obispo Diocesano para el ejercicio de su función pastoral; 2-Que dicha potestad es ordinaria, propia e inmediata, legislativa, ejecutiva y judicial; 3- Que en la Iglesia los Obispos deben fomentar las distintas formas de apostolado, para que se coordinen bajo su dirección pero respetando el carácter particular de cada una (cfr. canon 394 del código de derecho canónico);

Y TENIENDO EN CUENTA lo que nos han expresado en el pedido acerca de contar con tal importante Patrono de los historiadores para que pueda ser invocado como Protector e Intercesor del personal del Instituto, quien los iluminará en sus tareas y desafíos cotidianos de investigar y difundir la Historia Aeronáutica y Espacial Argentina;

EN VIRTUD del ordenamiento eclesiástico que vela y promueve el culto verdadero y auténtico de los Santos con cuyo ejemplo y protección se edifican los fieles cristianos (cfr. C 1186 del Código de Derecho Canónico);

POR LAS PRESENTES LETRAS

1-CONCEDEMOS la elección de San Beda el Venerable como Patrono del Instituto Nacional Newberiano, conforme a lo solicitado;

2-RECOMENDAMOS vivamente que se exhiba la imagen de este Santo y Doctor de la Iglesia para ser expuesta a la veneración de los fieles con el debido respeto y piedad religiosa en dicho Instituto;

3-DISPONEMOS que se celebre con devoción su fiesta, que la Iglesia celebra el 25 de mayo;

4-COMUNÍQUESE a quienes corresponde, publíquese en el Boletín Eclesiástico de este Obispado Castrense y archívese.

DADAS en la Sede Episcopal de Buenos Aires, a los 4 días del mes de Julio del año del Señor 2011, memoria de Santa Isabel de Portugal.

Mons. PEDRO CANDIA
ADMINISTRADOR DIOCESANO
OBISPADO CASTRENSE DE ARGENTINA

OBISPADO CASTRENSE REPUBLICA ARGENTINA

Por mandato de Su Señoría Ilsma.

Dr. LEONARDO G. FERRACUTI
NOTARIO - SECRETARIO DE CURIA
OBISPADO CASTRENSE DE ARGENTINA

Av. Comodoro Py 1925 (CP 1104) - Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Tel: 4311-9113 - Fax: 4311-4081 - E-Mail: obispadocastrenseargentina@gmail.com

-Acto Central en la Secretaría de Cultura de la Presidencia de la Nación por el Día del Historiador, en conjunto con la Sociedad Argentina de Historiadores.

-Acto Académico Conjunto entre este Instituto Nacional, la Academia Santos Dumont de Argentina; la Embajada del Brasil y el Instituto Da Cultura Aeronáutica de la Fuerza Aérea Brasileña, con motivo del Nacimiento del Padre de la Aviación Mundial Dn. Alberto Santos Dumont.

-Reunión social de la Peña Histórico Aeronáutica Argentina El Globo.

El 12 de julio, concurrió el Presidente del INN acompañado por los miembros académicos del Consejo Directivo a la Embajada del Perú con motivo de la despedida de sus funciones en el país de la señora Embajador. Se le impuso a la misma la Orden al Merito Newberiano.

El día 19 se firmó un Convenio con el COPIME, Consejo Profesional de Ingeniería Mecánica y Electricista.

El 20 de julio, día del nacimiento del Padre de la Aviación, con la presencia de S.E. el señor Embajador, se llevó a cabo en el Auditorio de la Embajada del Brasil la presentación oficial de la Academia Santos Dumont de Argentina

22 de julio se asistió a la Plaza Perú por el Día de la Fuerza Aérea del Perú, donde se colocó una Ofrenda de Laureles Patrios al Capitán Quiñones , Héroe Peruano de Guerra.

AUTORIDADES DEL ACTO DE RECORDACION

A posteriori del Acto, se concurrió la Embajada, en cuyos salones se le impuso la Orden al Mérito Newberiano como Miembro de Honor al señor Agregado de Defensa y Aéreo.

.28 de julio, a las 11:00 horas se concurrió a la Plaza San Martín para rendir Homenaje al Generalísimo Don José de San Martín, con motivo de un Aniversario más de la Independencia del Perú.

Ese mismo día a las 12:00 horas se concurrió a la Plaza Mariscal Castilla, dónde se colocó una Ofrenda de Laureles Patrios.

Agosto

-Adhesión y presencia en el Acto Central del Día de la Fuerza Aérea Argentina.

Octubre

-Acto Académico Anual de la Delegación del Instituto Nacional Newberiano en la Ciudad de San Nicolás de los Arroyos, sobre la Aviación Nicoleña y su proyección nacional e internacional.

CONFERENCIA EN SAN NICOLAS DE LOS ARROYOS

AUTORIDADES DEL INN Y LOS ANFITRIONES

LECTURA DEL DIARIO LA PRENSA DE 1907 EN LA BIBLIOTECA DE LA CASA DEL ACUERDO

FUENTE: DIARIO LA PRENSA 27 DE DICIEMBRE DE 1907

LA ASCENSION DEL "PAMPERO"

Su arribo a la Banda Oriental

La falta de aparatos adecuados para llenar de gas un globo hicieron fracasar anteayer la tentativa del señor Anchorena que hubo de postergar la ascensión del "Pampero" hasta ayer.

Salvando en parte las dificultades que se presentaban, se reanudó la tarea de inflar el "Pampero" ayer a la madrugada, consiguiéndolo ocho horas después.

No fue, sin embargo, completo el éxito pues el globo no pudo llenarse sino hasta 22 líneas en vez de 33 que debe tener.

Una gran concurrencia, entre la que figuraban distinguidas familias, presenció desde temprano los preparativos de la partida, y aunque se temió un nuevo fracaso en la tentativa aquella permaneció en el local de la Sociedad Sportiva Argentina, en Palermo.

A las 11,30 el señor Anchorena decidió que la ascensión se llevara a cabo aunque no pudiera llenarse el globo completamente de gas; pero se esperó una hora más.

Poco antes de las 12,30 se colocó la barquilla y subieron en ella los señores Anchorena y Jorge Newbery. Veinte soldados del 1º de caballería ayudaron a largar las amarras, pero el globo permaneció inmóvil. Se echaron entonces las bolsas de arena que servían de lastre. Lentamente al principio con un ligero movimiento de la hamaca, se elevó el "Pampero", en medio de vivas y aplausos de parte del público que presenciaba la partida.

El globo lleva en tela roja el nombre de "Pampero", y en la barquilla todos los elementos de salvamento.

Una vez que se hubo elevado hasta unos 150 metros más o menos, se detuvo por un instante como si quisiera orientarse, y una brisa fresca lo llevó en seguida hacia el Norte.

En menos de cinco minutos el globo se perdió de vista, y el público abandonó el local de la Sportiva, haciendo comentarios de todo género.

En el río esperaba desde temprano la lancha "Pampa", del señor Anchorena, la cual se puso en marcha en el momento de la partida del globo, siguiendo a gran velocidad la dirección de éste, para prestarle auxilio en caso necesario.

Por la tarde y por la noche se preguntaba de todas partes el paradero y la suerte del "Pampero"; pero nada, sino conjeturas se podía decir.

Nuestro corresponsal en Montevideo nos anunció que numerosos telegramas se habían recibido en ésa preguntándose si había llegado a la costa oriental.

A las once de la noche recibimos telegrama del mismo, en que se nos comunicaba el rumor circulante en Montevideo de que el globo había caído poco antes de las 6, cerca de esa ciudad.

A las 12 de la noche se nos informó en el Jockey Club de haberse recibido noticia cierta de que el "Pampero", después de pasar por la Cordillera, cambió de rumbo y siguió hacia Montevideo, descendiendo diez leguas antes de llegar a dicha ciudad.

Según esos informes, los señores Anchorena y Newbery se encontraban satisfechos de su excursión aérea y habían decidido volver hoy a esta ciudad, si el viento les era favorable.

ACTO EN LA EMBAJADA DEL BRASIL

-Adhesión y concurrencia al Acto Central del Día de la Aviación de la Gendarmería Nacional Argentina.

-Visita Académica Aeronáutica a la Escuela de Aviación del Ejército en Campo de Mayo.

Noviembre

-Actos en Tandil, Pcia. de Buenos Aires por el Nacimiento del Mayor FAA Dn. Eduardo A. Olivero, conjuntamente con el Instituto de Historia Aeronáutica y Espacial "Mayor FAA Eduardo A. Olivero"; el Honorable Concejo Deliberante; la VIº Brigada Aérea y el Comando de la Iº Br. de Caballería Blindada.

ACTO EN TANDIL

EN EL CONSEJO DELIBERANTE DE LA CIUDAD DE TANDIL, PCIA. DE BS.AS.

ACTO CÍVICO -MILITAR EN LA FALDA DEL PARQUE INDPENDENCIA DE LA CIUDAD DEL TANDIL

Diciembre

-Concurrencia al Egreso de los señores Oficiales Alumnos de la Escuela Superior de Guerra Aérea.

-Asistencia al Egreso de los señores Oficiales de la Escuela de Aviación Militar.

-Adhesión y presencia en el Acto Central del Día de la Aviación del Ejército Argentino.

-Martes 13 de diciembre, 11 hrs. Misa de Acción de Gracias en el Día de Nuestra Señora de Loreto, Patrona Universal de los Aeronavegantes e Imposición "Unción Caballeresca de la Orden de la Legión de Nuestra Señora la Virgen de Loreto"a los Caballeros y Damas, Recipiendarios 2011 y, Recepción de una Reliquia de la Iglesia de Loreto- del *"Muro dei Recanatesi"*-en la Sede del Obispado Castrense, Iglesia de Stella Maris, Avenida Comodoro Py 1925, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

-Miércoles 14 - Acto de Imposición de la Orden al Mérito Newberiano al señor Subjefe de la Fuerza Aérea Argentina, a las 10:00 horas, en el Círculo de la Fuerza Aérea, Avenida Córdoba 731 CABA.

-Comida de Navidad, sábado anterior a la Festividad, de las autoridades y miembros académicos del Instituto.

Vuelo de confraternidad aeronáutica

Doble Cruce del Río de la Plata

Afiche vuelo de confraternidad rioplatense

La Fuerza Aérea Argentina informó que hoy (26/11/2011) se lleva a cabo la ceremonia de conmemoración del ***Doble Cruce del Río de la Plata Vuelo Anual de Confraternidad Aeronáutica Rioplatense****, raid efectuado por el ingeniero Jorge Newbery el 24 de noviembre de 1912. Participan 30 aeronaves argentinas.*
La delegación Argentina que participa de la ceremonia está compuesta por aproximadamente 30 aeronaves, entre civiles y militares, que parten a las 9:45 desde el aeródromo de la I Brigada Aérea "El Palomar" con destino al aeropuerto de Colonia del Sacramento en la República Oriental del Uruguay.

A las 11:00, las tripulaciones uruguayas y argentinas serán recibidas en Colonia para luego rendirle homenaje a los precursores de la aeronáutica, el ingeniero Jorge Newbery y Aarón de Anchorena en una emotiva ceremonia.
Finalmente, los aviones argentinos regresan por la misma ruta que sobrevoló el pionero, hecho que capturó en aquel tiempo la atención y admiración de todo el mundo, según se expresa en el comunicado de la Fuerza Aérea firmado por el capitán Christian Rumachella.

UN POCO DE HISTORIA

Desde los comienzos de la aviación y especialmente a partir de 1910, atravesar el Río de la Plata en aeroplano se constituyó en la prueba más apasionante para los precursores de esta actividad. Sin dudas, el desafío que significaba por ese entonces cruzar por primera vez una distancia tan extensa sobre el agua contando solo con una precaria aeronave, era la aventura que todos querían emprender.

Jorge Newbery era uno de ellos. Su figura en aquellos años ya lograba trascendencia mundial por sus demostraciones en globos aerostáticos y aeroplanos. Había realizado en solo 3 años unas 40 ascensiones en globo y poseía el récord sudamericano de altura y de distancia.

En 1912, ante una invitación de Aarón de Anchorena que ofrecía una recepción en su estancia de Uruguay, Newbery vio propicia la oportunidad para probar que por primera vez se podía realizar el cruce del Río de la Plata en aeroplano y así demostrar las ventajas del uso de “este nuevo medio de transporte”.

El día de la reunión, 24 de noviembre de 1912, varios yates zarparon hacia Uruguay. En uno de ellos, el lugar reservado a Newbery quedó vacío.

Ese día, el padre de la aeronáutica argentina se trasladó a los campos de "El Palomar", mas precisamente a la recién fundada Escuela de Aviación Militar. Allí alistó al monoplano “Bleriot XI” bautizado “Centenario” alojando en su fuselaje un tubo de tela cauchutada inflado a manera de flotador. Se colocó en la cintura un salvavidas y finalmente a las 06:30 horas decoló para dirigirse hacia el Río de la Plata, pasando al norte del pueblo de San Isidro a 1.300 metros de altura y poniendo rumbo a la República Oriental del Uruguay.

Durante sus primeros minutos de vuelo y como expresión de apoyo, fue acompañado por un aeroplano “Farman” de la Escuela de Aviación, tripulado por otro famoso piloto de la época, el Ingeniero Alberto Roque Macias.

El vuelo de Newbery recorrió serenamente una distancia de 70 kilómetros (52 Km. de ellos realizados sobre el agua), a una velocidad promedio de 114 Km. por hora, hasta divisar el casco de la estancia de Anchorena cercano a la costa uruguaya. Luego de un largo planeo y dos pasadas a baja altura para reconocer el terreno, efectuó el aterrizaje ante el júbilo y admiración de los presentes. Habían transcurrido 37 minutos desde que partiera desde "El Palomar".

Jorge Newbery participó de la magnifica recepción brindada por Aarón de Anchorena, donde el tema dominante de la reunión fue la aventura de su vuelo. A las 17:20 horas inició el regreso con el "Bleriot XI". Un fuerte viento de frente lo obligó a volar a una altura de 800 metros y disminuir la velocidad a 79 Km. por hora. Ingresó a Buenos Aires por la zona de Belgrano, para aterrizar finalmente en “El Palomar", luego de 53 minutos netos de vuelo, donde lo aguardaban amigos y periodistas, ante quienes expresó: *“Un vuelo como este da fuertes emociones, tan grandes que compensan el peligro que pueda tener. Lo he hecho, porque deseo levantar el espíritu nacional y despertar el entusiasmo que es necesario para que la aviación viva y triunfe en el país".*

El diario porteño "La Argentina" publicó una fotografía que trajo Newbery del "Bleriot XI" rodeado por el público uruguayo el día anterior, lo que en materia informativa sucedía por primera vez en Argentina. Los títulos anunciaban que Newbery había llevado a cabo una de las mayores hazañas aéreas de la aviación mundial.

DOS PUBLICACIONES DESCONOCIDAS DEL PADRE DE JORGE A. NEWBERY

Oscar Fernández Brital
Presidente de Honor INN

Introducción

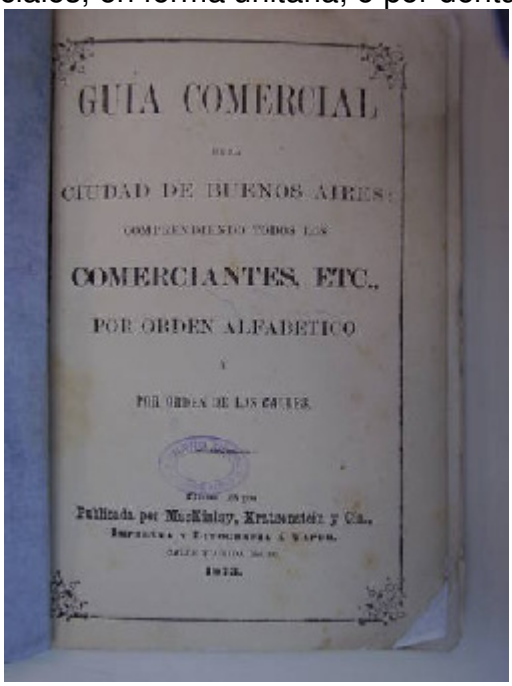
Hace varios años, aún estaba la Biblioteca Nacional en su señorial edificio de la calle Méjico, descubrí dos publicaciones firmadas por Rodolfo Newbery tituladas *"Los dientes naturales ",* editada en Buenos Aires por Juan H. Kidd y Cia, 30 Págs. Buenos Aires 1875, y *"La Dentadura - Tratado sobre los dientes humanos". Su desarrollo y conservación. Enfermedades que los atacan y modos de tratarlas",* que permanecen desconocidos o al menos no comentados, incluso por los muy buenos historiadores de la odontología en nuestro país.
Considero necesaria su divulgación, para conocer algo más sobre el padre de Jorge Alejandro Newbery, fundador de nuestra aeronáutica civil y militar.

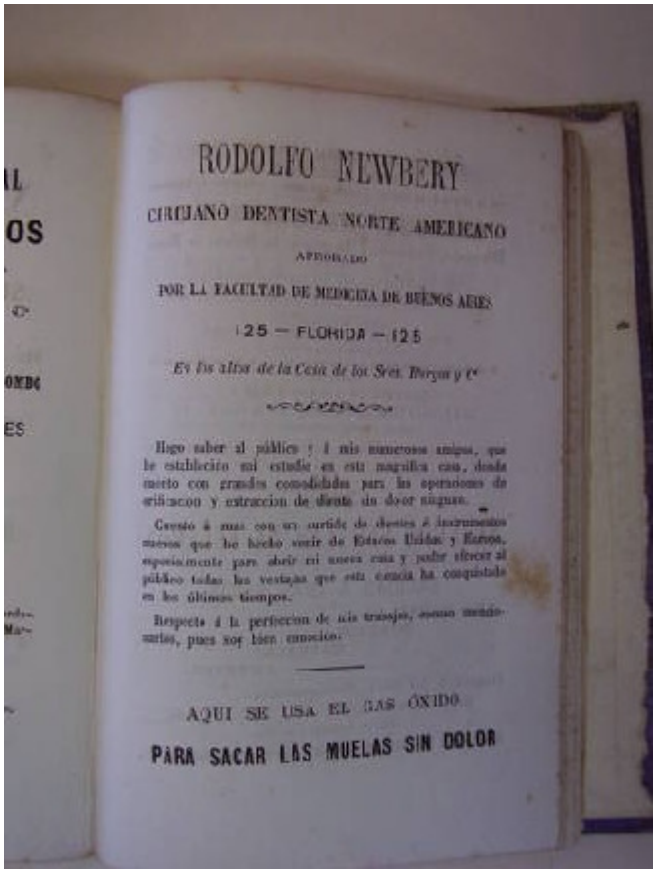
El autor

Como es sabido, gracias a la rectificación que realizara el creador del Instituto Nacional Newberiano, Comodoro Santos Domínguez Koch (1), el 27 de mayo de 1875, nace en Buenos Aires, el Ingeniero Jorge Alejandro Newbery.
Fueron sus padres el Odontólogo estadounidense Ralph Lamartine Newbery y la argentina Dolores Malagarie.
Nuestro autor, llega a Buenos Aires, luego de un breve paso por Montevideo en 1872.
Era hijo de Edward Newbery, médico inglés que vivió en Longisland, Nueva York.

No bien llegado se pone en contacto con un destacado dentista local, el Dr. Tomás Coquet; un argentino de padres franceses, nacido el 11 de marzo de 1813.
Como era usual en la época, además de otro trabajo, en este caso como joyero – lo que sin duda le fue de gran utilidad en su posterior profesión -, aprendió de su hermano – sangrador y dentista – esta última actividad.
Coquet a los 24 años, rinde su examen ante el Tribunal respectivo, obteniendo la licencia de dentista.
Realizó una carrera muy destacada, siendo nombrado examinador de los futuros profesionales, fueron estos argentinos o extranjeros. (2)

El futuro padre de nuestro pionero, al llegar a Buenos Aires, se pone en contacto con el Dr. Coquet y comienza de inmediato a trabajar en su consultorio.
Por sugerencia de la familia Coquet, el joven norteamericano vivió en casa de estos, donde al mismo tiempo funcionaba el consultorio.
Conoce allí a Dolores Malagarie, con quien se casa el 23 de julio de 1873.
Según el libro de Matrículas (3) en 1873, rinde el examen correspondiente.
El Dr. Coquet muy feliz seguramente, de la nueva incorporación publica un importante anuncio en la *"Guía Comercial de la Ciudad de Buenos Aires",* donde anuncia la misma. (4)
En 1876, ya posee su consultorio propio, de acuerdo con los avisos que podemos leer en *"The Heráld."* del 15 de setiembre de ese año, donde el consultorio de Coquet, ahora aparece con sus colegas Brito y Small y sin Newbery y este por su parte se publicita solo.
Desarrollo una muy intensa y proficua carrera, atendiendo a las personas mas encumbradas de la sociedad de la época, incluso al Presidente Roca.
Esto le permitió, poder solventar muy buenas escuelas a sus hijos, tanto aquí como en el extranjero.
Por su espíritu inquieto y muy generoso, no solo ejerció en Buenos Aires.
Así se encuentra publicado en el periódico de San Pedro *"El Independiente",* del 7 de octubre de 1900, que el Dr. Rodolfo Newbery, "… de fama…", atenderá en un hotel de la ciudad.
Continuaba el aviso que sacara muelas y dientes sin dolor y en forma gratuita. Se ofrecía además colocar dientes artificiales, en forma unitaria, o por dentadura completa.


GUIA COMERCIAL
DE LA
CIUDAD DE BUENOS AIRES
COMPRENDIENDO TODOS LOS
COMERCIANTES, ETC.,
POR ORDEN ALFABETICO
Y
POR ORDEN DE LOS GIROS.
Publicada por MacKinlay, Kretzmeier y Cía.,
Imprentas y Litografía á Vapor.
1873.



RODOLFO NEWBERY

CIRUJANO DENTISTA NORTE AMERICANO

APROBADO

POR LA FACULTAD DE MEDICINA DE BUENOS AIRES

125 — FLORIDA — 125

En los altos de la Casa de los Sres. Borges y Cª

Hago saber al público y á mis numerosos amigos, que he establecido mi estudio en esta magnífica casa, donde cuento con grandes comodidades para las operaciones de orificacion y extraccion de dientes sin dolor ninguno.

Cuento á mas con un surtido de dientes é instrumentos nuevos que he hecho venir de Estados Unidos y Europa, especialmente para abrir mi nueva casa y poder ofrecer al público todas las ventajas que esta ciencia ha conquistado en los últimos tiempos.

Respecto á la perfeccion de mis trabajos, nunca mendigarlos, pues soy bien conocido.

AQUI SE USA EL GAS ÓXIDO

PARA SACAR LAS MUELAS SIN DOLOR

Los trabajos encontrados.

Se los puede calificar genéricamente, como de divulgación.
El primero de ellos *"Los dientes naturales"* de 1875, es decir a los tres años de haber llegado al país, contiene muchos de los elementos que repetirá en el segundo, no justificándose en una publicación como esta, mayores detalles.
Se trata de pequeños manuales; por un lado informativos, dado que en aquellos años lo que se denomina generalmente "cultura general", es decir conocimientos básicos de varias disciplinas del saber, era muy limitado, en especial entre las mujeres.
Así el segundo, ya desde el título se anuncia como de mayor importancia.
Luego del nombre genérico *"La dentadura"*, lo califica como *"Tratado sobre los dientes humanos"*, apuntando seguramente a la segunda acepción a la palabra, *"escrito que comprende o explica las especies concernientes a una materia".*
Se infiere ello, que no busca pomposidad, porque en la introducción, califica al mismo de "obrita"; indicando que presentará "…lijeras pero útiles nociones sobre los dientes…".
Asimismo que empleará un lenguaje llano, apto para todo lector, no sin el empleo cuando fuere necesario de términos, científicos o técnicos.
La enumeración de los temas que trata, nos brinda una idea cabal del contenido:

División de los dientes (Pág.4)
Estructura de los dientes (Pág.5)
Desarrollo de los dientes (Pág.7)
Dentición permanente (Pág.10)

Enfermedades que acompañan a la dentición (Pág.12)
Irregularidades en la dentadura (Pág. 14)
Dolor de muelas (Pág. 16)
Tratamiento de los dientes cariados (Pág.19)
Higiene de la boca (Pág. 22)

Además del objetivo educativo e informativo, sin duda la parte más útil para los pacientes y lectores, es la última, referida a la higiene bucal.
Aconseja así, el cepillado varias veces al día, con pastas especiales, y el uso de mondadientes de madera o pluma de ave.
Concluye: *"En resumen se puede decir, que la salud y belleza de la dentadura dependen del aseo y la limpieza de la boca".*
Seguramente, como deseaba al final introducción el autor, la lectura del folleto, debe haber evitado males y ahorrado sufrimientos, a más de uno,
Considero que trata de un aporte muy interesante para la época y hasta donde he observado, original.
Muestra además creo, que se eterno hacedor de cosas, era sin duda un gran profesional, que hizo las cosas como debía y se debe siempre.
Seguramente por ello supo transmitir a sus hijos, la contracción al trabajo, la capacitación permanente y la búsqueda de lo nuevo, como lo demostraron sus hijos aeronautas, consumidos lamentablemente por sus ansias de volar.

NOTAS

1) Domínguez Koch, Santos A. "Natalicio de Jorge Newbery – Una rectificación histórica" Aeroespacio, junio 1974, Págs. 30/31, con copia del acta de nacimiento. Hasta esta investigación, se daba como fecha de nacimiento el día 29, informada por los primero biógrafos y repetida luego sin ningún control.

2) Bagur, Diego B. " La odontología argentina a mediados del siglo XIX", Revista de la Asociación Odontológica Argentina, enero 1966, Págs. 3 y SS.

3) Revista del Museo y Centro de Estudios de Estudios Históricos de la Facultad de Odontología de Buenos Aires, Número Bodas de Oro, Pág. 14.

4) Guía Comercial de la Ciudad de Buenos Aires, Publicada por MacKinlay, Kratzenstein y Cia. Imprenta y Litografía a Vapor, Bs. As. 1873

5) Colaboración de Julia Mclnemy, sanpedrohistórico.blogspot.

NOTA BIOGRÁFICA
Autor Eloy Martín

Aarón Félix Martín de Anchorena

Don Aarón Félix Martín de Anchorena era hijo de Nicolás Hugo Anchorena Arana (1828-1884) y de María Mercedes Castellanos de la Iglesia, fue el octavo hijo de los once que tuvo el matrimonio. Nació en Buenos Aires, el 5 de noviembre de 1877.

En 1901 participó en la primera competencia automovilística realizada en Buenos Aires en el Hipódromo Nacional ubicado en los bajos de Belgrano. Allí triunfó a bordo de un Panhard Levassol aventajó a su amigo Marcelo Torcuato de Alvear, que conducía un Locomobile de vapor. En 1902 recorrió la Patagonia a caballo, se encontró con el perito Francisco Pascasio Moreno y llegó hasta el lago Nahuel Huapi e isla Victoria.

En 1905 realizó su primer vuelo aerostático con Santos Dumont y de inmediato se inscribió en el Aero Club de Francia, en cuyo campo de Saint Cloud recibió instrucción de otro célebre aeronauta, Paul Tissandier (1881-1945). Allí obtuvo el brevet de Piloto de Globo en Francia junto a Paul Tissandier y completó once vuelos.

En 1906 se casó con Zelmira Paz, viuda de Gainza y heredera del diario La Prensa agregó así al patrimonio familiar el tercer gran palacio ubicado frente a la plaza San Martín.
En 1907 trajo a la Argentina un globo con envoltura de seda de 1200 m3 al que bautizó "Pampero". Con el mismo el 25 de diciembre a las 11 horas llevó a cabo en compañía del Ingeniero Jorge Alejandro Newbery (entonces Director de Alumbrado de la Municipalidad de Buenos Aires) un histórico vuelo desde la Sociedad Sportiva Argentina (Actual Campo Argentino de Polo en Palermo) y la Estancia de Tomás Bell; distante a unas 7 leguas de la costa en Conchillas (República Oriental del Uruguay). Pocos días después, el 13 de enero de 1908, a las 21:00 horas, en los salones de la Sociedad Sportiva, se

suscribió el acta de fundación del Aero Club Argentino y Anchorena donó el “Pampero” a la institución y con el, enseñó aerostación a algunos de sus asociados. Este globo desapareció en el mar entre el 17 y 18 de octubre de ese año cuando era tripulado por el odontólogo Eduardo Francisco Newbery y el Sargento de Caballería Eduardo Romero.

El 17 de junio de 1910 el Aero Club Argentino le otorgó el Brevet de Piloto Aeronauta Nº 1. La actividad aeronáutica de Anchorena fue breve pues, desde el año 1902, fue secretario honorario de la Legación Argentina en París, cargo que desempeñó hasta el año 1916 y, por otro lado su madre le habría pedido que dejara la actividad aérea.

Fue incansable viajero, observador y estudioso, recorrió los lugares más apartados del mundo en su yate "El Pampa". El 10 de julio de 1919 participó en la creación de la compañía aérea River Plate Aviation Co bajo la dirección Técnica de Kingsley. Participaron, además, Henry C. Thompson, Carlos A Tornquist, Olive Thompson, Alfredo Peña. Las primeras instalaciones funcionaron en Hurlingham y luego se trasladaron a la localidad bonaerense de San Isidro donde actualmente se encuentra el hipódromo local.

En 1918 recorrió Formosa, convivió con los pilagás y se entrevistó con el cacique Garcette, con quien intercambió un moderno fusil por una manta tejida. Apenas unos meses después, Garcette encabezó un sangriento malón, arrolló los fortines fronterizos y degolló a sus moradores. Anchorena alternaba entre los pilagás y los círculos más elegantes del París de la *belle époque.*

En 1920 intervino en fusión de la Compañía Franco Argentina de Transportes Aéreos, constituida con carácter experimental por aviones cedidos por la Misión Militar Francesa, con la River Plate Aviation Co, que inició sus servicios el 12 de enero de 1920 desde la Base El Palomar.

Durante los años 1935-1936, fue miembro de la Dirección de Parques Nacionales. En Uruguay desarrolló un famoso establecimiento de tipo agropecuario en la zona de la Barra de San Juan constituyéndose en una de las mansiones más hermosas de Sudamérica. Todas estas tierras, parque, edificaciones, etc. así como valiosas colecciones de arte y de valores históricos que formaban el haber total del mencionado establecimiento de la Barra de San Juan, fueron legado testamentariamente al gobierno uruguayo y hoy es utilizada como residencia presidencial. En esa casa de la Barra de San Juan (Uruguay) Anchorena falleció el 24 de febrero de 1965 y sus restos mortales, según expreso deseo del extinto, fueron sepultados en el lugar.

Los comienzos del Parque.
La Torre, recién terminada y la forestación en desarrollo.
El barco en el muelle es el Pampa.

LEGADO AL URUGUAY

"...es mi voluntad que los bienes que puedan existir en mi patrimonio, al tiempo de mi fallecimiento, sean distribuidos en la siguiente forma:
a)Lego al Estado con destino a fundar un Parque Nacional que desearía se llamara "Parque Nacional Anchorena" o "Parque Anchorena", una parte del campo mencionado anteriormente, con el parque, edificios, plantaciones y demás mejoras que contiene y las que en el futuro incorporare, y con todos los muebles, colecciones y objetos que la adornan, y cuyo mantenimiento sea necesario o conveniente para el mejor cumplimiento del legado. La fracción legada encierra una superficie de aproximadamente mil cuatrocientas hectáreas, pero aclaro que todo lo legado es, cualquiera sea el área que pueda tener dentro de los límites (antes) expresados.
El parque actual que contiene la fracción legada, compuesto de una superficie de quinientas hectáreas aproximadamente y que linda al Norte y Noroeste con el Río San Juan; al Sudoeste con el Río de la Plata y al Este con el resto de la fracción legada, así como sus edificios y plantaciones, deseo que se conserven en su estado actual, a fin de trasmitirlo a las generaciones venideras para solaz y bienestar de la población. El área restante, deberá destinarla el Estado o bien a ampliar el parque actual o bien a fines educacionales, deportivos u otros de interés general. Este paraje privilegiado une a la admirable belleza del paisaje el interesante recuerdo histórico de haber sido el primer sitio habitado por los españoles en el Río de la Plata. Allí construyó Sebastián Gaboto, el 15 de febrero de 1527 un pequeño fuerte que se abandonó poco después. Veintiocho años más tarde, Juan Romero, por orden de Irala, abría los cimientos de la ciudad de San Juan, destruida algunos años más tarde por los indios charrúas. La torre de piedra allí construida y desde la cual se divisa a simple vista la ciudad de Buenos Aires, conmemora aquellas dos fundaciones y en el pequeño Museo instalado allí, se encuentran los restos y los objetos extraídos de las excavaciones efectuadas en ese sitio. En su base he hecho construir un sepulcro, en donde quiero sean depositados mis restos y descansar allí, en aquel sitio de tan gratos recuerdos para mí y en esta tierra, que ha sido tan pródiga en afectos y a la que me he vinculado como a mi propia patria..."

Aarón de Anchorena

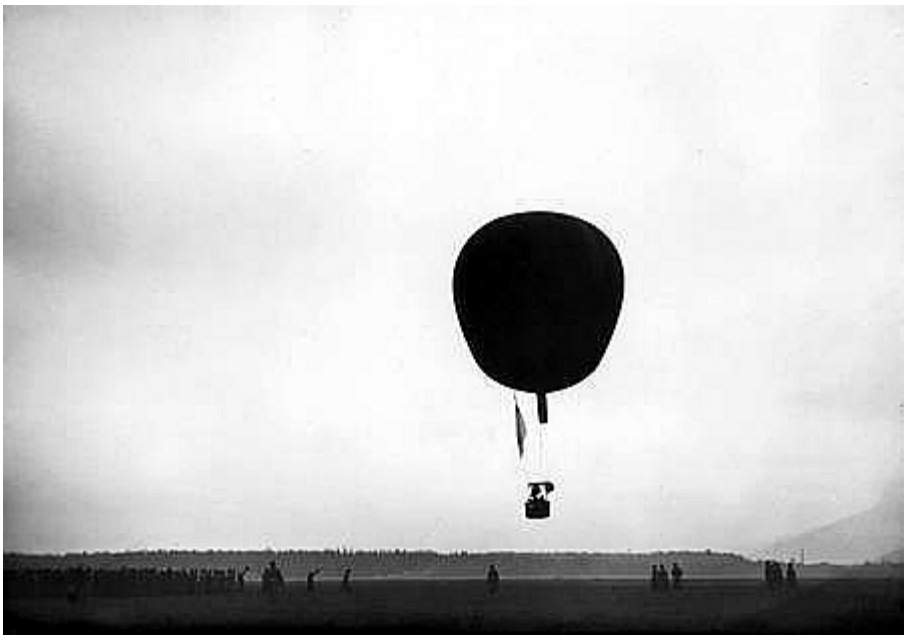
INFORMACION HALLADA EN LA PRENSA DE LA EPOCA:

Prueba Aerostática
A través de Los Andes

PERIODICO **"EL ENTRE RIOS",** ÚLTIMA SEMANA DE OCTUBRE 1910

SECCION "EN EL PAÍS" (NOTICIAS).

La arriesgada prueba aerostática proyectada por el Ingeniero Jorge Newbery, de cruzar Los Andes en globo, ha tenido que ser aplazada por tres meses.
El Ing. Newbery, que con dicho fin se trasladó a Santiago, ha permanecido en el país vecino haciendo un estudio de las corrientes de los vientos, encontrándolos favorables para su empresa; pero se ha visto obligada a aplazarla por falta de gas hidrógeno, o bien producirlo en Chile en máquinas que se tendrán que introducir en ese país.
En esta empresa acompañará al ingeniero Newbery, un estudioso oficial de marina chileno, Guardia Marina de 1ª clase, Alejandro Yanquez, quien ya ha experimentado la navegación aérea, pues fue consagrado como aeronauta a bordo del globo esférico "Buenos Aires", en un viaje que en los días de la semana de Mayo realizó entre La Plata y la estación Altamirano.
El Ingeniero Newbery ha emprendido su regreso de Chile y volverá a Santiago en el mes de marzo, llevando consigo el globo "Eduardo Newbery".



NOTA: El 28 Mayo 1910 en honor de la Marina de Chile, el Ingeniero Alberto R. Mascias, utilizando el aeróstato "Buenos Aires", efectúo una ascensión entre la ciudad de La Plata y Glew. Fue un vuelo de instrucción de seis horas de duración, llevando como acompañante al Teniente de Navío chileno Alejandro Yanquez.
Este marino perteneció a la Promoción 1915 como Tte. 2do. en la especialidad Oficial Navegante.
En el año 1931 con el grado de Capitán de Fragata participó de un complot de la marina contra las autoridades de su país.

Alberto Santos Dumont

Artículo publicado en Wikipedia, la enciclopedia libre

Alberto Santos Dumont (20 de julio de 1873 - 23 de julio de 1932) fue aviador, inventor e ingeniero (a pesar de no haber tenido formación académica en esa área).

Santos Dumont fue el primer hombre en despegar a bordo de un avión, impulsado por un motor aeronáutico; algunos países consideran a los hermanos Wright como los primeros en realizar esta hazaña, debido al despegue que ellos realizaron el 17 de diciembre de 1903. Sin embargo, Santos Dumont fue el primero en cumplir un circuito preestablecido, bajo la supervisión oficial de especialistas en la materia, periodistas y ciudadanos parisinos. El 23 de octubre de 1906, voló cerca de 60 metros a una altura de 2 a 3 metros del suelo con su 14-bis, en el campo de *Bagatelle* en París. En menos de un mes, repitió la hazaña delante de una multitud de testigos, recorriendo 220 metros a una altura de 6 metros. El vuelo del 14-bis fue el primero verificado por el Aeroclub de Francia, de un aparato más pesado que el aire en Europa y posiblemente la primera demostración pública de un vehículo levantando vuelo por sus propios medios, sin ser impulsado. El 14-bis tuvo un despegue auto-impulsado, razón por la cual, Santos Dumont es considerado por parte de la comunidad científica y aeronáutica (principalmente en su país de origen, Brasil) como el "Padre de la Aviación".

Heredero de una familia de prósperos caficultores, se pudo dedicar al estudio de la ciencia y la mecánica en París. Al contrario de otros pioneros de la aviación de la época, dejaba sus descubrimientos en el dominio público y sin registrar patentes.

La casa donde nació Santos Dumont está situada en el municipio de Santos-Dumont (Minas Gerais) (llamado así en honor a él), a 240 Km. de Belo Horizonte y 220 Km. de Río de Janeiro. El sitio fue transformado en el Museo de Cabangu. También existe un pequeño museo acerca de su vida y hazañas en la ciudad de Petrópolis, en donde Dumont tenía una casa.

Biografía

Alberto Santos Dumont nació en la localidad minera de Palmira, siendo el sexto hijo del matrimonio de Henrique Dumont y Francisca dos Santos.

Sus abuelos paternos fueron François Dumont y Euphrasie Honoré, ambos de nacionalidad francesa. François viajó a Brasil en busca de piedras preciosas para los negocios relacionados con orfebrería que tenía su suegro. Allí tuvo tres hijos, falleciendo prematuramente.

Henrique Dumont, se formó en la "École des Arts et Métiers" (Escuela de Artes y Oficios de París) gracias a la ayuda de su padrino, especializándose en ingeniería. Al volver a Brasil, se empleó trabajando en el servicio de obras públicas de la ciudad de Ouro Preto. Se casó en 1856 con Francisca dos Santos, mudándose a Palmira debido al trabajo en la construcción del ferrocarril *Don Pedro II* (Central de Brasil), que unió Río de Janeiro con el estado de Minas Gerais, asumiendo la construcción del tramo ubicado en la Sierra de la Mantiqueira, instalando su campamento de obras en la localidad de Cabangu, cerca de Palmira, hoy Santos Dumont. Allí fijó su residencia junto a su esposa y tuvo a su hijo, Alberto Santos Dumont.

Francisca dos Santos era hija del comendador Paulo Santos y de Doña Rosalina. Henrique y Francisca se casaron el 6 de septiembre de 1856, en la Iglesia de Nuestra Señora del Pilar, en Ouro Preto. La pareja tuvo ocho hijos:

1. Henrique - 1857, Ouro Preto, Minas Gerais;
2. Maria Rosalina - 1860, Hacienda del Congo Soco, Santa Bárbara, Minas Gerais;
3. Virginia - 1866, Jaguará, Río de las Viejas, Minas Gerais;
4. Luís - 1869, Jaguará, Río de las Viejas, Minas Erais;
5. Gabriela - 1871, Jaguará, Rió de las Viejas, Minas Erais;
6. Alberto Santos Dumont 1873;
7. Sofía - 1875, Casal, Valencia, Río de Janeiro;
8. Francisca - 1877, Casal, Valencia, Río de Janeiro;

El nacimiento de Alberto Santos Dumont, ocurrió el día en que su padre cumplió 41 años.

Pasados seis años, cuando se concluyó el tramo de la ferrovía, la familia se mudó para la localidad de Casal, en Valencia (actualmente, el municipio de Río de las Flores), dedicándose al cultivo del café. Allí, Alberto fue bautizado el 20 de febrero de 1877 en la Parroquia de Santa Teresa.

Enrique Dumont compró la *Hacienda Arindeúva*, a unos 20 Km. de la localidad de Ribeirão Preto. Llegó a ser considerado en esa época el rey del café por tener plantados, en esa propiedad, cerca de cinco millones de cafetales. Además de eso, la hacienda tenía siete locomotoras y 96 Km. de ferrovías, con el fin de sacar las cosechas al ferrocarril de Ribeirão Preto, que en esa época era considerado el más moderno de América del Sur.

Alberto Santos Dumont aprendió a escribir y leer gracias a su hermana Virginia. Además estudió en la ciudad de Campinas en el colegio *Culto a la Ciencia*, en São Paulo en los colegios Kopke y Morton y en la Escuela de Ouro Preto.

En su infancia, Santos Dumont también estudiaba con profesoras particulares provenientes de Francia contratadas por su padre, directamente de París. Observaba las nubes y las aves; también se interesaba por los libros de Julio Verne y las demostraciones con globos de las Fiestas juninas. En 1888, pudo ver por primera vez un globo traído por franceses para una feria realizada en São Paulo.

Alberto se interesaba por la ingeniería y más tarde, en su adolescencia pudo conducir las locomotoras de la hacienda de su padre, autorizado por él. También colaboraba en el mantenimiento de las máquinas de producción de café y las máquinas de coser de su madre. Analizando el funcionamiento de las máquinas de vapor, los engranajes y la transmisión por poleas, aprendió a lidiar con equipamientos mecánicos.

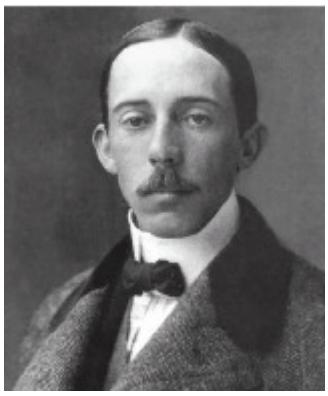
Siempre buscando informaciones sobre hazañas aéreas, conoció las experiencias con globos de aire caliente hechas por los Hermanos Montgolfier en el año de 1783 y la de Jean Pierre Blanchard y John Jeffries que realizaron en 1785 al atravesar el Canal de la Mancha en un globo.

En 1890 su padre sufrió un accidente en una carreta, y por razones de su tratamiento, vendió su hacienda. En 1891 viajó con su padre a París y observó por primera vez un motor a gasolina, diferente de los motores a vapor que él conocía. Llevó para Brasil un automóvil Peugeot a gasolina, el primero de su tipo en todo el país. Al año siguiente, su padre le dio parte de su fortuna y la *emancipación*, aconsejándole estudiar ingeniería en Francia, para que Alberto pudiera desarrollar su potencial, ya demostrado.

Francia y los globos

Ya establecido en Francia, se dedicó a los globos, interesado en desarrollar mucho más el invento, que en esa época no poseía mucha facilidad de manejo. Sin embargo, los vuelos eran muy costosos, cosa que lo hizo desistir por un tiempo de volar y más bien dedicarse a los automóviles, participando incluso en algunas carreras. Poco tiempo después retomó a sus estudios sobre los globos y la manera de maniobrarlos. Estudió con el Profesor "García", humanista de origen español con un vasto conocimiento en física, mecánica y electricidad. También estudió en la Universidad de Bristol (Inglaterra) como alumno asistente y después regresó a París.

En 1897, construyó un motor de explosión de dos cilindros, el cual adaptó a un triciclo.



Dirigible "número 1".

En uno de sus viajes de regreso a Brasil, encontró entre algunos libros sobre globos, uno que hablaba sobre un señor de apellido Lachambre, constructor de globos, que junto a Machuron, habían construido un aparato (con el que realizaron una expedición al Polo Norte). Tiempo después conoció a Machuron, y el 23 de marzo de 1898 Santos Dumont realizó su primera ascensión junto a él en un globo de 750 m^3, saliendo del Parque de Vaugirard en París y volando durante dos horas hasta el parque del Castillo de La Ferriere, recorriendo aproximadamente 100 Km.

Después de este primer viaje, Santos Dumont compró un globo a la tradicional casa constructora "Lachambre". Asistió a todas las etapas de la construcción, para aprender las técnicas y también añadir innovaciones. Santos Dumont hizo énfasis en que su globo fuese construido con seda japonesa para reducir su peso. Tenía un cesto para una sola persona y era de dimensiones reducidas (103 m^3); por esa época, se decía que Santos Dumont había construido un globo que podía llevar en su maleta.

El 4 de julio de 1898, ascendió al cielo el "balão Brasil", que sorprendió a los parisinos por su pequeño tamaño.

Santos Dumont comenzó a pensar en el problema de la maniobrabilidad y propulsión de los globos. Proyectó entonces su *Número 1*, de forma alargada como un habano, inflado con hidrógeno e impulsado por un motor a gasolina. Santos Dumont diseñó este prototipo de manera que las aspas de la hélice del motor y el tubo de escape no fueran a entrar en contacto con el hidrógeno y produjeran una explosión.

En el primer intento de despegue, se estrelló contra unos árboles, debido a la sugerencia de algunas personas de realizar el despegue a favor del viento. Por tal razón, fue que el 20 de septiembre de

1898 realizó el primer vuelo de un globo autopropulsado; partió del *Jardin d'Acclimatation*, voló sobre París en contra y a favor del viento. Tuvo un pequeño accidente al descender, sin mayores consecuencias.

En 1899, realizó vuelos con los dirigibles *Número 2* y *Número 3*.

Dirigible "número 3".

Con el éxito de los vuelos de Santos Dumont, el magnate petrolero Henry Deutsch de la Meurthe, ofreció un premio de cien mil francos a quien partiese del parque Saint Cloud y sin ningún tipo de auxilio en tierra, rodease la torre Eiffel y regresara al mismo punto inicial en no más de 30 minutos; a este reto, se le denominó *Premio Deutsch*.

Santos Dumont realizó sus primeras pruebas con el dirigible *Número 4* (septiembre de 1900) e intentó ganar el premio a bordo del *Número 5*.

En el primer intento, el 13 de julio de 1901, despegó, rodeó la torre, pero una falla del motor del globo hizo que perdiera el control, chocando contra los árboles del parque Edmond de Rothschild.

El 8 de agosto, lo intentó de nuevo; en este segundo intento, contó con la presencia de la Comisión Científica del Aeroclub de Francia, rodeó la torre Eiffel y continuó su camino de vuelta al parque Saint-Cloud, como exigía el desafío. Desafortunadamente, el dirigible comenzó a perder hidrógeno y las cuerdas de suspensión comenzaron a ser cortadas por la hélice, cosa que obligó a Santos Dumont a detener el motor. El globo cayó y chocó contra el tejado del hotel Trocadero, causando una gran explosión. Santos Dumont se salvó porque se amarró a la quilla del dirigible, quedando suspendido en el aire, colgado del edificio del hotel; fue rescatado por los bomberos de París.

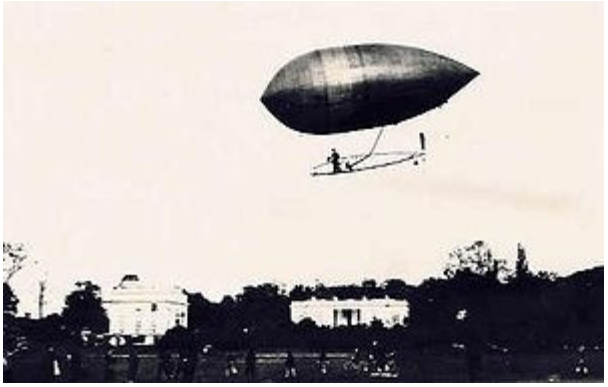
El 19 de octubre de 1901, convocó a los jurados del Aeroclub de Francia, pero debido al mal tiempo, sólo llegaron 25, entre ellos el que ofreció el premio, Henry Deutsch de la Meurthe.

En 29 minutos y 30 segundos, el *Número 6* realizó la prueba y cruzó la línea de llegada. Sin embargo, hubo una polémica: la prueba había sido alterada y el nuevo reglamento decía que el desembarque también debía haber sido realizado dentro de los 30 minutos que exigía la prueba. Santos Dumont había desembarcado de su dirigible en 30 minutos y 29 segundos. La polémica continuó, hasta que el

4 de noviembre, el Aeroclub de Francia decidió declararlo como el vencedor. El premio de 129 000 francos que recibió, lo distribuyó entre su equipo y los empleados que tenía en París.

El presidente de Brasil, Campos Salles envió otro premio del mismo valor, junto a una medalla de oro con su efigie y una alusión al escritor y poeta portugués Camões: *Por céus nunca dantes navegados (Por cielos nunca antes navegados)*.

En 1902, Alberto I de Mónaco, le hizo una generosa invitación para que continuara realizando sus investigaciones sobre el vuelo y los globos en su Principado. Le ofreció un hangar en la playa de "La Condamine" y todo lo que fuese necesario para su comodidad y seguridad.



Dirigible "número 9".

Entre 1902 y 1903, fabricó otros dirigibles; el *Número 7* para realizar carreras, después el *Número 9*, obviando la construcción del *Número 8* por superstición contra el número y el mes de agosto.

El dirigible *Número 9* se volvió popular en París por ser bastante pequeño en relación con otros dirigibles y por la buena cantidad de demostraciones que Santos Dumont realizó en él; se dice que lo usaba para ir de visita a la casa de sus amigos y descendía en las calles con él para luego entrar a tomar algo en los cafés de París.

El 14 de julio de 1903, participó en la conmemoración de la Toma de la Bastilla desfilando con su dirigible. En esa celebración, Santos Dumont permitió conducir por primera vez a otra persona: la cubana Aída de Acosta.

En junio de 1904, fue a los Estados Unidos para participar en la carrera de dirigibles de Saint Louis; desafortunadamente, sufrió la mano criminal de saboteadores, que dejaron inservible al dirigible *Número 7*.

Más pesado que el aire

Santos Dumont continuó construyendo dirigibles: el *Número 10*, con capacidad para doce pasajeros. *El Número 11* fue un bimotor que además tenía alas. *El Número 12* era semejante a un helicóptero. En 1906, realizó experiencias con el *Número 13* y en ese mismo año construyó el *Número 14* que utilizó para realizar los primeros intentos de vuelo con su primer avión el 14-bis que inicialmente despegaba acoplado a este dirigible.

En ese año fue instituida la Copa Archdeacon, para un vuelo mínimo de 25 metros con un aparato más pesado que el aire y autopropulsado. También fue instituido el Premio Aeroclub de Francia de 1.500 francos para un vuelo de 100 metros con un aparato de iguales características a las del premio

Archdeacon. En el mes de abril de 1902, viajó a los Estados Unidos, donde visitó los laboratorios de Thomas Alva Edison, en Nueva York y fue recibido en la Casa Blanca de Washington por el entonces presidente de la nación norteamericana Theodore Roosevelt.

El 23 de octubre de 1906, hizo un vuelo de 60 metros en el campo de Bagatelle, conquistando la Copa Archdeacon, siendo considerada la primera vez que una aeronave carreteó y despegó sin ningún tipo de ayuda y utilizando solamente sus propias fuerzas.

El 12 de noviembre de 1906, se reunió con Gabriel Voisin y Louis Blériot, quienes habían construido una aeronave para competir. Santos Dumont les dio tiempo para que pudiesen despegar, pero no lo lograron; él en su primer intento a las diez de la mañana tampoco lo logró, pero en su cuarto intento realizó un vuelo de 220 metros estableciendo el primer récord de distancia, ganando el premio Aeroclub de Francia.

Demoiselles, de Santos Dumont

También construyó una aeronave *Número 15* con alas de madera, una *Número 16* que era mezcla de dirigible y avión y la *Número 17* y *Número 18* que eran deslizadores acuáticos. Descontento con los resultados de estos últimos prototipos, hizo una nueva serie de aparatos de menor tamaño y más perfeccionados, llamados Demoiselles, que iban del número 19 al 22.

Después del 14-Bis

El éxito de los vuelos de Santos Dumont y el hecho de que jamás patentó sus inventos con la intención de motivar las innovaciones aeronáuticas, incentivó a los ingenieros e inventores a desarrollar nuevos proyectos. Voisin fabricó junto a León Delagrange un biplano que voló en Bagatelle en los meses de marzo y abril de 1907. Bleriot también realizaba pequeños vuelos con sus modelos. El 2 de noviembre de 1907, Henri Farman superó el record del 14-bis al volar 771 metros en 52 segundos a bordo de un avión construido por Voisin. En septiembre, Santos Dumont, llevó a cabo experiencias en el río Sena, con el *Número 18* que era un deslizador acuático. En 1909, se llevaron a cabo dos grandes eventos: *la Semana de Champagne* en la ciudad francesa de Reims, el cual fue el primer encuentro aeronáutico del mundo, donde se disputaron varias pruebas con premios que sumaron los doscientos mil francos y el *Desafío de atravesar el Canal de la Mancha*, lanzado a todos los aviadores. En enero de ese año, Santos Dumont obtuvo la primera licencia de aviador, autorizada por el Aeroclub de Francia.

Homenajes y retiro de Santos Dumont

El 25 de julio de 1909, Bleriot atravesó el Canal de la Mancha, convirtiéndose en un héroe nacional para los franceses. Guillermo II, emperador de Alemania, dijo entonces una frase que apareció impresa en varios periódicos: *Inglaterra ya no es una isla*.

Santos Dumont, en una carta, felicitó a Bleriot, su amigo, con las siguientes palabras: *Esta transformación de la geografía es una victoria de la navegación aérea sobre la navegación marítima. Un día, tal vez, gracias a usted, el avión atravesará el Atlántico*.

Bleriot entonces le respondió: *Yo no hice más que seguirlo e imitarlo. Su nombre es para los aviadores una bandera. Usted es nuestro líder*.

Santos Dumont comenzó a sufrir de esclerosis múltiple. Envejeció en apariencia y se sintió cansado para continuar compitiendo con nuevos inventores en las diversas pruebas. Terminó las actividades de su oficina en 1910 y se aisló de la vida social parisina.

En reconocimiento a sus conquistas, el Aeroclub de Francia lo homenajeó con la construcción de dos monumentos: el primero, en 1910, erguido en el campo de Bagatelle, donde realizó su histórico vuelo del 14-bis y el segundo, en 1912, en Saint-Cloud, en conmemoración del vuelo del dirigible *Número 6*, ocurrido en 1901.

El 18 de septiembre de 1909, realizó su último vuelo en uno de sus aparatos, volando sobre una multitud, sin colocar las manos en los comandos de la aeronave; llevaba dos pañuelos, uno en cada mano, los cuales soltó cuando pasó sobre la multitud.

Últimos años de vida

En agosto de 1914, Francia fue invadida por las tropas alemanas. Era el inicio de la Primera Guerra Mundial. Los aeroplanos comenzaron a ser usados en la guerra, primero para la observación de tropas enemigas y después en combates aéreos. Los combates aéreos eran cada vez más violentos, con el uso de ametralladoras y bombas. Santos Dumont vio de un momento a otro cómo su sueño de ver a la Humanidad volando, se convertía en pesadilla.

Coche fúnebre que transportó el cuerpo de Santos Dumont.

Entonces, comenzó la *guerra de nervios* del *Padre de la Aviación*. Santos Dumont comenzó a dedicarse al estudio de la astronomía, residiendo en Trouville, cerca del mar. Para eso usaba diversos aparatos de observación, que los vecinos creyeron que eran artificios de espionaje para colaborar con los alemanes. Cayó preso por esta acusación. Sin embargo el incidente fue aclarado y el gobierno francés pidió disculpas formalmente.

Su estado de salud empeoró y en 1915 decidió retornar a Brasil. En ese mismo año participó en el *11º Congreso Científico Pan-Americano* en los Estados Unidos, donde se abordó el tema del uso de la aviación como forma de facilitar las relaciones entre los países de América. Pero el avión era utilizado en ese momento para fines militares en la Primera Guerra. En los Estados Unidos eran producidos 16 aviones militares por día.

Regresó al Brasil y sufriendo una depresión que iba a acompañarlo hasta sus últimos días, encontró refugio en Petrópolis, donde proyectó la construcción de su casona *La Encantada*: Una casa con diversas invenciones propias, como una ducha de agua caliente y una escalera donde se debía pisar primero con el pie derecho. La casa es actualmente un museo. Permaneció allí hasta 1922, cuando decidió visitar Francia llamado por unos amigos. Nunca más estableció un sitio de residencia fijo. Permanecía algún tiempo en París, São Paulo, Río de Janeiro, Petrópolis y la Hacienda Cabangu en Minas Gerais.

En el año 1922, condecoró a Anésia Pinheiro Machado, que durante las celebraciones del centenario de la independencia de Brasil, realizó el trayecto Río de Janeiro-São Paulo en un avión. En ese mismo año, mandó construir una tumba para sus padres y para sí mismo, en el Cementerio de San Juan Bautista, en Río de Janeiro. La tumba es una réplica del Ícaro del parque Saint-Cloud en París.

En enero de 1926, apeló a la Sociedad de Naciones para que se impidiera la utilización de los aviones como armas de guerra. Llegó a ofrecer diez mil francos para quien escribiera la mejor obra contra la utilización de aviones en la guerra. En ese mismo año, inventó un motor portátil para esquiadores, que facilitaba la subida a las montañas. Fue probado por la campeona de esquí de Francia, la señorita Porgés.

Ese año se internó en el sanatorio de Valmont-sur-Territet en Suiza.

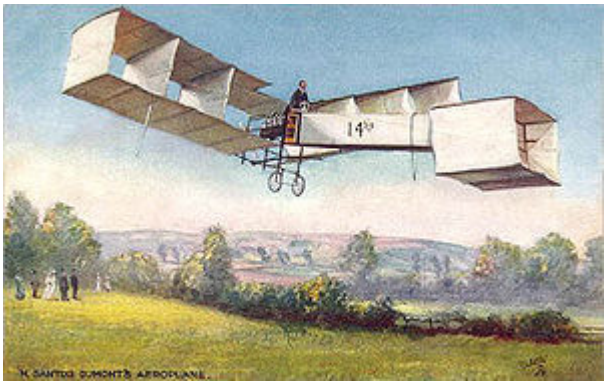
En mayo de 1927, llegó a ser invitado por el Aeroclub de Francia, para presidir el banquete en homenaje a Charles Lindbergh, por la travesía a través del Atlántico, pero declinó la invitación debido a su estado de salud. Pasó un tiempo de convalecencia en Glion, Suiza y después regresó a Francia.

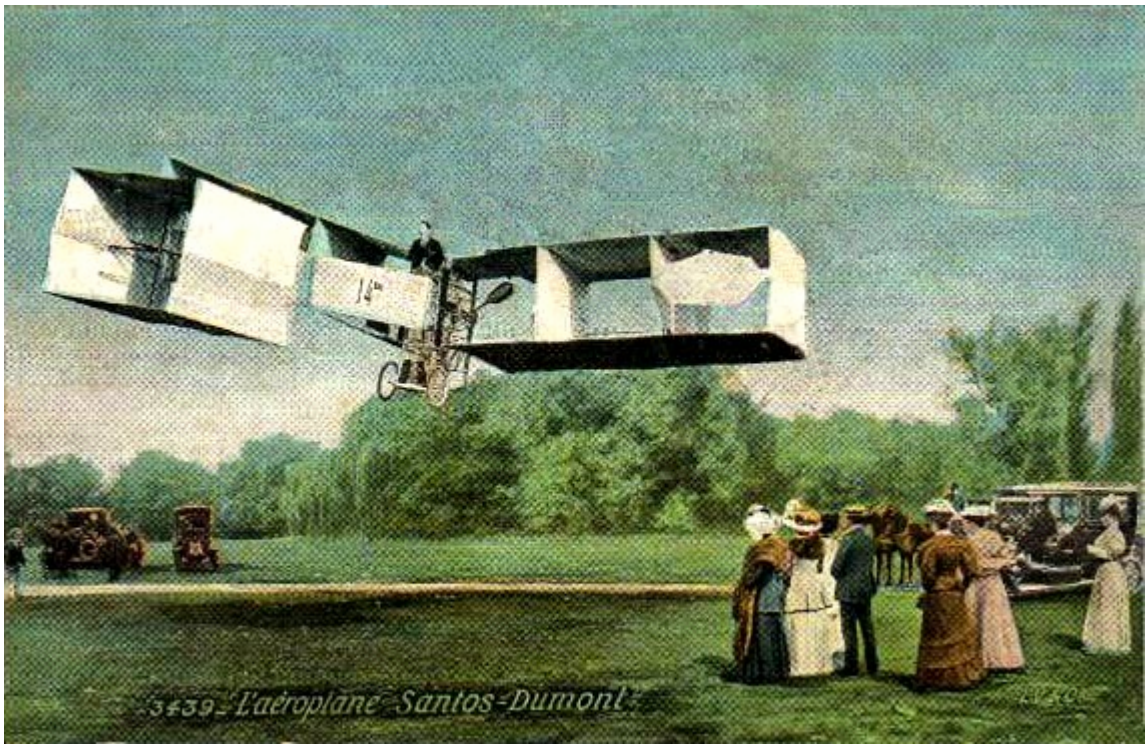
Volvió a Brasil, en el barco *Capitán Arcona*, en 1928. La ciudad de Río de Janeiro lo recibió festivamente. Pero ocurrió un accidente cuando el hidroavión de la empresa *Cóndor Syndikat* (el cual llevaba el nombre de Santos Dumont) iba a darle la bienvenida, al sobrevolar el barco donde estaba, se estrelló sin dejar sobrevivientes. El avión llevaba personas notables del mundo de la ingeniería. Abatido, suspendió las festividades y volvió a París.

En junio de 1930, es condecorado por el Aeroclub de Francia con el título de Gran Oficial de la Legión de Honor de Francia. En junio de 1931 fue electo miembro de la Academia Brasilera de Letras. También en 1931, estuvo internado en casas de salud en Biarritz, y en Orthez en el sur de Francia. Antonio Prado Júnior, ex alcalde de Río de Janeiro (en esa época capital de Brasil), había sido exiliado por la revolución de 1930 y huyó a Francia donde encontró a Santos Dumont en delicado estado de salud, lo que lo llevó a entrar en contacto con la familia y pedirle a su sobrino Jorge Dumont Villares que lo fuera a buscar a Francia. De vuelta a Brasil, pasan por Araxá, en Minas Gerais, Río de Janeiro, São Paulo y finalmente se instalaron en el hotel *la Plage* en Guarujá, en 1932.

En 1932 ocurrió la revolución constitucionalista, en la que el estado de São Paulo se levantó contra el gobierno revolucionario de Getúlio Vargas. Eso le incomodaba mucho a Santos Dumont, que realizó llamados para que no hubiera una guerra entre brasileños. Pero el conflicto era irrefrenable y los aviones atacaron el Campo de Marte, en São Paulo el 23 de julio de ese año. Posiblemente, sobrevolaron Guarujá y la visión de los aviones en combate pudo haber causado una profunda angustia en Santos Dumont, que ese día, aprovechando la ausencia de su sobrino, dio fin a su propia

vida, ahorcándose, aunque aún hay dudas sobre la causa de su muerte. Tenía 59 años. No dejó descendencia.





Tarjetas postales francesas que muestran a Santos Dumont en el "14 bis".

La misión alemana de vuelo a vela

Autor Horacio Rivara

Una multitud se reunió la apacible mañana del 17 de marzo de 1934 en el puerto de Buenos Aires. Los diarios hablaban de un grupo de pilotos y científicos alemanes que venían a experimentar con algo novedoso y extraño llamado ***"vuelo a vela".***

Del buque descendieron cinco extraños personajes: **Walter Giorgii,** el mas prestigioso meteorólogo del mundo, quien con sus estudios sobre la corrientes térmicas había liberado a los planeadores de la necesidad de mantenerse siempre sobre las laderas. **Hanna Reitch,** una hermosa adolescente, entonces casi desconocida, pero que daría mucho que hablar. Completaban el grupo **Wolf Hirth, Heini Dittmar** y **Peter Riedel,** campeones mundiales de vuelo a vela.

También llamaron la atención los cinco tipos de planeadores que traían consigo, bautizados como Fafnir, Moazagolt, Cristian, Cóndor y Grunau Baby. De este último dejaron de regalo planos a partir de los cuales se fabricaron en Argentina, bajo licencia o en forma experimental, más de 200 "babys" Muchos de estos aún están en vuelo.

Todos los participantes tenían merito suficiente para participar de la misión. Hanna, la más joven, tenía en su haber el record mundial de altura en planeador, conseguido en forma accidental. Un día paseando en una soleada mañana por la medieval ciudad de Hirschberg, enclavada entre cerros, Hanna se encontró con Wolf. El joven, muy entusiasmado, la invita a probar la más moderna adquisición del club, el planeador Grunau Baby.

Minutos más tarde, vestida tan solo con una blusa liviana y pollera, Hanna se estaba sentada en los controles de la aeronave mientras es remolcada por Wolf desde un biplano.

Dejemos que ella nos cuente: *"me liberé del remolque sintiéndome muy confiada, al hallar ascenso comencé a dar vueltas en circulo, el variómetro primero marcaba 1 metro de ascenso por segundo, luego 2 y luego 3, cada momento ascendía mas rápido. Al mirar por encima noté una monstruosa nube negra que me tragaba y me vi sumergida en su negrura... a más de 4000 mts. rompí la cabina con las manos desnudas, ya azules por el frío, para poder ver. Finalmente me encontré picando invertida hacia la montaña, enderecé el aparato aterricé en la terraza de un hotel de esquiadores"*

Las acrobacias y "locuras" del grupo electrizaron al país, sacudiendo la modorra de la siesta de los fraudulentos y autoritarios años 30.

Peter Riedel, tras volar 7 horas sobre Buenos Aires y alrededores, aterrizó en la plaza frente a la terminal de trenes de Retiro, a la vista de miles de sorprendidos porteños que regresaban a su casa.

Wolf Hirth realizó en Palomar 74 loopings seguidos, descendiendo un poco mareado.

Hanna, al mando del planeador Christian, realizó vuelos de larga duración que le valieron la Medalla Internacional de Plata.

En aquellos años, la sociedad todavía trataba a la mujer como a un eterno menor, que debía se protegido y controlado. Tal era la pacatería reinante que cuando una dama de la aristocracia, Victoria Ocampo, salió de su casa conduciendo un auto, algo nunca antes visto, el escándalo fue gigantesco.

El efecto que causó en la población ver a la veinte añera Hanna, vistiendo con pantalones y campera de cuero, cruzar los cielos en aviones sin motor, fue inmenso. Numerosas mujeres la imitaron ingresando a las academias de vuelo, aunque varias de estas fueron después cediendo a las presiones familiares y abandonaron.

Los principales objetivos del viaje eran fomentar el vuelo a vela e investigar las condiciones para esta actividad en América del Sur.

Walter Giorgii, dio una importante conferencia en la Facultad de Ingeniería, revolucionando el estudio de la meteorología y la aerodinámica.

Hanna Reistch fue tapa de la revista “El Gráfico” de abril de 1934.

La misión dejó el país el 13 de abril de 1934 y su influencia en el vuelo deportivo argentino fue tan enorme que aún hoy se siente. Regresaron a un país donde se apiñaban nubarrones mas negros que el que se tragó el baby de Hanna.

¿Que fue de la vida de estos cinco personajes?

Walter Giorgii regresaría a la Argentina luego de la guerra para radicarse en Mendoza y ejercer la docencia en la Facultad de Cuyo. Fue un hombre muy querido y un verdadero sabio. Allí diseño numerosos sistemas para combatir el granizo, que causaba enormes destrozos en los viñedos y por consiguiente en la economía de la región. Además participó como meteorólogo de lujo en muchos campeonatos de vuelo a vela.

Peter Riedel ingresó como piloto a Lufthansa, tal como era su sueño, aunque se transformó en pesadilla al ver como la aerolínea era rápidamente militarizada por decisión de Hitler. Durante la guerra fue designado agregado aeronáutico en la embajada alemana de Suecia, donde accedió a documentación secreta sobre las matanzas de los nazis. Horrorizado se unió a la resistencia anti-nazi, pero fue delatado por un amigo y debió huir. Finalizada la guerra trabajó como piloto de TWA y Pan Am, muriendo en 1998.

Wolf Hirth, pese a volar con una pierna de palo, siguió batiendo records y fundó la fábrica de planeadores Schemmp- Hirth, murió en 1959 de un ataque cardíaco mientras realizaba una exigente acrobacia.

Heini Dittmar y Hanna Reitsch se convirtieron en pilotos de prueba de la Luftwaffe (Fuerza Aérea Alemana). Hanna cruzó los Alpes en planeador y voló el primer helicóptero del mundo en el estadio

cubierto de Berlín. Ambos probaron el avión cohete Me163. Según su amigo Hans Bott, se subía al peligroso aparato cantando de felicidad. Los últimos días de la guerra Hanna atravesó Berlín en llamas a bordo de un Fieseler Storch aterrizando bajo fuego de artillería enemiga en la avenida Charlottenburg, se encontró con Hitler y ofreció rescatarlo, a lo que este se negó, por lo que escapó en otro avión solo con el general Von Greim. Por estas acciones fue puesta en prisión por los aliados y desposeída de todas sus licencias de vuelo. Regresó a Argentina por poco tiempo en los años 50 y luego se dedicó a batir 40 records mundiales en planeador, siendo recibida en la Casa Blanca por el matrimonio Kennedy. Murió ya anciana una tarde de 1977, supongo que feliz porque esa mañana había ido a su club de planeadores a volar.

EL VUELO A VELA EN ARGENTINA UNA HERENCIA DE

CAPACIDAD Y ORGULLO Y DEPORTIVO

HACE CINCUENTA AÑOS…
FUE EL INICIO DE TODO

El 2 de febrero de 1961, a las 9:30 hs. desde una base improvisada cerca de la localidad de Santo Tomás en Pampa de Achala, Provincia de Córdoba, lugar con una altitud de 2170 m sobre el nivel del mar. Se disparó el APEX A1-02 "Alfa Centauro", el primer intento de la Fuerza Aérea en crear una familia de cohetes sonda. Para esta oportunidad se reunieron unos 28 hombres civiles y de la Fuerza Aérea, teniendo como testigos, un periodista y un fotógrafo de Clarín. En esa oportunidad, el entonces Comodoro Aldo Zeoli, a cargo de la Dirección de Desarrollos del Instituto Aerotécnico, dependiente de DINFIA (Dirección Nacional de Fabricaciones e Investigaciones Aeronáuticas) presionó el botón de lanzamiento.

Estaba presente el Presidente del Directorio de DINFIA Brigadier Mayor Juan Carlos Pereyra, quien posteriormente informó de la experiencia al Secretario de Aeronáutica Brigadier Mayor Ramón Amado Abrahin, quien inmediatamente se la comunicó hacia el mediodía al Presidente Arturo Frondizi. Cabe destacar que un año antes Brasil había hecho una experiencia similar siendo la Argentina el segundo país en iniciar este camino en Sudamérica.

El Comodoro Aldo Zioli, inició de esta manera su meritoria actividad aeroespacial y hacia 1970 fue Presidente del creado Instituto de Investigación Aeronáutica y Espacial.

El cohete en cuestión tenía una longitud total de 2705 Mm. y un peso de 28 Kg. Este pequeño vehículo autopropulsado estaba pintado a cuadrados blancos y negros. El tubo motor de acero medía 1617 Mm. con un diámetro de 94 Mm., la cápsula hecha en aluminio tenía una longitud de 1088 Mm. y un diámetro de 101 Mm. La carga útil con un peso total de 3,3 Kg. consistía en un timer y un paracaídas de recuperación. La parte instrumental era una radio baliza para seguimiento y recuperación, un instrumento de medición de aceleración y uno de presión para determinar la altitud alcanzada. La estabilización era aerodinámica dada por 4 aletas trapezoidales con un perfil doble cuña y una envergadura de 500 Mm. El propulsante consistía en un grano neutro con combustión central y periférica realizado con una pólvora bibásica o doble base (Nitrocelulosa + Nitroglicerina + Aditivos) el Impulso Específico era de 200 seg. la construcción estuvo a cargo de la Fabrica de Pólvoras y Explosivos de Villa María. El empuje de este motor sólido fue de 1800 Kg./seg. con un tiempo de combustión total de 1,23 segundos.

La rampa de lanzamiento era de sección cuadrangular construida en tubos de acero con una longitud de 5 m. En la posición vertical se cargaba el cohete y al ponerla verticalmente se procedía al disparo. La velocidad inicial alcanzada fue de 2260 Km./h. al final de la combustión llego a 3200 Km./h. La aceleración máxima alcanzo los 64 G. En verdad fue un éxito relativo. Se anunció que la cápsula primero alcanzaría 30 Km., luego se dijo que era 25 y finalmente se la fijo o acepto para la opinión pública en 20 Km. La realidad es que no funciono el sistema de transmisión telemétrico y la cápsula se perdió y nunca se la encontró. A los 20 minutos de búsqueda aérea se dió la orden a la aviones de volver a su base. Se inició la búsqueda terrestre sin éxito. A 800 m de la rampa se encontró sin sus aletas de estabilización al tubo motor destruido en una de las puntas al chocar con el suelo duro. Cabe destacar que con una primera etapa, construida también con el mismo motor se transformó en el Beta Centauro.

REPRODUCIMOS ESTA NOTA A MANERA DE HOMENAJE

EL VUELO DE MIGUEL FITZGERALD EN 1964

Memorias de un aviador solitario y su aventura en las islas Malvinas

Miguel FitzGerald fue el primer argentino en volar a las islas y plantar la Bandera nacional. Lo hizo en 1964, piloteando un Cessna, el día de su cumpleaños. Dejó una proclama y regresó. Miguel FitzGerald había hecho dos años antes otra hazaña, un vuelo a Nueva York sin escalas. En la casa de Miguel FitzGerald hay mucho movimiento, porque le festejan sus 80 años. Y él, hijo de padre y de madre irlandeses, acomoda su cuerpo alto y flaco en un sillón del living para relatar la hazaña de su vida. Es su propio festejo. Quizá Miguel no lo sabe. Al menos por la forma en que lo cuenta, pareciera que aterrizar en las islas Malvinas en l964, difundir una proclama y plantar una bandera argentina en ese suelo fue una ocurrencia que tuvo. Va desgranando paso a paso esa historia tan familiarizada con él, que una primera impresión puede hacerle a uno pensar que Miguel no le da demasiada importancia, que hizo algo que creía que debía hacerse, y ya. Pero Miguel llevó a cabo, hace 42 años, un sueño que tuvo, y su Cessna quedó estampado en ese año que lo tuvo por protagonista.

Ser piloto civil, dice, es una vocación. *"Ya a los seis años tenía esa chifladura"*, sintetiza. A los 16 voló planeadores y a los 20 aviones con motor. Trabajó en Aerolíneas, hizo fotografía aérea, taxi aéreo, remolque de carteles. El aclara: *"Menos fumigación y contrabando, hice de todo"*.

Ese año, 1964, Malvinas estaba en la agenda de la ONU. No por iniciativa del gobierno argentino, sino por decisión de la Asamblea, se iba a tratar el tema de las colonias en América. Y en los hangares del país, en las charlas entre pilotos, aparecía y reaparecía un sueño: mandarse, plantar bandera.

Miguel decidió que lo haría. Un amigo suyo trabajaba en La Razón y averiguó si al diario le interesaba la cobertura. A Miguel a su vez le interesaba la difusión, porque podía ser sancionado por la Fuerza Aérea con una suspensión severa. El viejo Félix Laiño (editor del diario de los Peralta Ramos) no se interesó para nada. Pero acababa de salir otro diario, Crónica, y a su joven director se le subió ese viaje a la cabeza.

"Me ofreció el avión, la nafta, los gastos, si viajaba conmigo un fotógrafo del diario. Pero ese viaje era mío. Yo solamente quería que me hicieran una nota cuando volviera, para cubrirme.

El Cessna se lo prestó finalmente Siro Comi, el presidente del Aeroclub de Monte Grande, que era representante de esa marca de aviones. Fue redactada la proclama que reivindicaba

a las islas como argentinas, y Miguel partió rumbo a Río Gallegos, hacia su hazaña personal. Era el 8 de septiembre de 1964 y ese mismo día él cumplía 38 años.

Quince minutos

"Cuando uno está volando y está haciendo algo arriesgado, no piensa en nada más que en eso. Está concentrado en lo que está haciendo. Yo soy así, muy cerebral", dice Miguel, como si haber hecho lo que él hizo no exigiera al menos un impulso fenomenal. En Río Gallegos, su pista de despegue fue la del Aeroclub, que no tenía torre de control monitoreada por la Fuerza Aérea. Y se mandó. Y cuando lo cuenta vuelve atrás.

"Yo salgo de Gallegos, vuelo mar adentro, a las tres horas y quince minutos veo el archipiélago. Desde arriba se ve un rectángulo como de cien islas e islotes. Voy diciendo 'operación normal', y en Gallegos hay gente que entiende lo que digo. Cuando sobrevuelo el archipiélago, una capa muy densa de nubes me impide ver. No puedo zambullirme entre las nubes, porque en alguna parte de ese rectángulo hay un cerro de seiscientos metros de altura. Espero un claro. Lo veo. Y me lanzó hacia debajo de la capa de nubes, identifico Puerto Stanley, busco la pista de cuadreras, y aterrizo. Me bajo del avión, saco la Bandera y la cuelgo del enrejado de la cancha. Viene un hombre de los que se habían juntado a ver el aterrizaje. Me pregunta si necesito combustible. No se le ocurre que soy argentino. Le doy la proclama y le digo: 'Tome, entréguele esto a su gobernador'. Me subo al avión y vuelvo a Gallegos. Habré estado en Malvinas unos quince minutos."

Cuando llegó a Río Gallegos, Héctor Ricardo García, el director de Crónica, empezó a jugar su papel. Crónica tenía la primicia. El título en letra catástrofe fue: ***"Malvinas: hoy fueron ocupadas"***.

Ese día, 8 de septiembre de l964, no se habló de otra cosa. La Razón registró uno de los días de más bajas ventas de su historia. Su competidor llamó la atención e inauguró un estilo periodístico. Cuenta la leyenda que hasta ese día los diarios no aceptaban devoluciones, pero los canillitas presionaron tanto a La Razón para devolverle sus ejemplares que ese antecedente después modificó el negocio y la relación entre los dueños de los diarios y los repartidores.

Al volver a Buenos Aires, en Aeroparque, los muchachos de Tacuara esperaban a Miguel. Lo subieron a un jeep y lo llevaron a dar vueltas por la ciudad, como a un héroe. Ese recibimiento y el festejo popular impidieron a la Fuerza Aérea suspender la matrícula de piloto de Miguel: fue solamente apercibido.

Miguel busca la tapa de Crónica, y no la encuentra. No es de extrañar en un hombre que hizo lo que hizo y ni por un momento se lamentó de no tener una foto que hubiese registrado la hazaña. Miguel es un piloto solitario que ya dos años antes había hecho el primer vuelo sin escalas desde Nueva York a Buenos Aires. Ayer, cumplió ochenta años, y parecía satisfecho de la vida que ha vivido.

Por Sandra Russo, redactado en septiembre de 2006

FESTIVALES AERONAUTICOS

EN LA ARGENTINA

En la Revista P.B.T. (desaparecida), del 20 de noviembre de 1909, cuando no se había registrado aún la llegada de los aviadores extranjeros al país, aparecen unas fotos de un festival, organizado por la Sociedad Sportiva Argentina y el Aero Club Argentino, a beneficio de las Damas de la Misericordia, realizado el día 14 de aquel mes y año en Palermo y que actualmente ocupa el Campo Hípico Militar; figuraban en el programa reducidos de aeroplanos y una cacería del zorro por los globos Patriota y Huracán. Por el gran viento reinante ésta debió suspenderse por ascensiones cautivas, pero lograron volar algunos de los aeromodelos inscriptos que fueron muy celebrados por la concurrencia (modelos Dumont, Avión y otros tomados de revistas francesas).

CARAS y CARETAS, del 19 de febrero de 1910, publica una foto de Jorge Newbery, en la que se le ve dando la bienvenida a los pilotos franceses que, atraídos por los festejos del Centenario y la muestra ya organizada para el 23 de marzo en la inauguración del Aeródromo de Villa Lugano. Figuran entre ellos: Ricardo Ponzelli, italiano; Enrique Bregi, Alfredo Valleton, Emilio Eugenio Aubrun, Leopoldo Dolphyn y Enrique Pequet. Y aquí también, la diferencia advertida, en la Sportiva, modelos de aviones que vuela y en el Aeroclub, sobre una mesa, pequeñas maquetas estéticas de los verdaderos aviones que aquellos utilizarían en sus demostraciones: monoplano Antoniette, biplano Wright, biplano Farman, monoplano Demoiselle-Santos Dumont y monoplano Bleriot.

Quedó en claro, desde el principio, que el A.C.A. asumiría la responsabilidad de la organización, desarrollo y control de los festivales que pudieran realizarse, percibiendo, además, un porcentaje sobre el producido en concepto de entradas. QUINCENA DE AVIACION: Entre el 23 de marzo y el 6 de abril, se efectuó la inauguración del aeródromo de Villa Lugano con un gran festival que reunión a los pilotos y máquinas extranjeras y con premios en efectivo.

Semana de Aviación del Centenario: (30 de mayo al 5 de junio de 1910) Se repiten los actos de volación (globos y aviones), con gran concurrencia de público y aumenta, también, el interés del pueblo por la nueva experiencia nacional; a partir de esta demostración, el A.C.A. empieza a trabajar, con Newbery, a la cabeza y, en 1912, elevan al Poder Ejecutivo, el proyecto de creación de la Escuela de Aviación Militar (10 de agosto de 1912) y luego de varios episodios negativos, al fin se logra su aprobación. A partir de entonces se inicia una etapa plena de desarrollo en todos los aspectos, nuevos pilotos, records nacionales e internacionales, héroes y víctimas que pagan con su vida la cuota de temeridad para llegar al perfeccionamiento. Es de destacar de entre todos los que pagaron un precio tan caro, está la pérdida de nuestro Patrono, el Ing. JORGE ALEJANDRO NEWBERY (1875-1914), nervio impulsor de la actividad aérea en la República Argentina y Pionero Internacional.

En 1926 el Touring Club Argentino organiza en la Exposición Rural Argentina una Exposición del Transporte, con participación de la Aviación Civil y Militar.

1931: Exposición de Artes e Industrias Británicas, en la Exposición Rural Argentina, en ocasión de la visita de los príncipes británicos. En esta ocasión vuelan ya aeronaves construidas en el país bajo licencia.

1931 / 1932: Salón del Automóvil Argentino en la S.R.A., con la participación de Aviación Militar, Naval y Clubes Aerodeportivos.

1932: Primer Salón Nacional de Aeronáutica, de la Dirección General de Aeronáutica, en los Salones de la Sociedad Wagneriana.

1934: Exposición Aerofotográfica de la Aviación Naval en los Salones de Harrod's.

1937: Exposición Aeronáutica en Yacimientos Petrolíferos Fiscales. Llegan desde Italia 10 Fiat CR-2ª30, biplanos de caza y el día 14 de noviembre, en la Costanera y el 20 en el Palomar, hacen acrobacia en formación.

1940: Exposición de la Dirección de Material Aeronáutico del Ejército, en los Salones de la Sociedad Wagneriana, en la calle Florida 936, donde el Tte. Cnel. Paladino hizo ver los beneficios que ya recogían en la Fábrica Nacional de Aviones de Córdoba, pues en la actualidad estaban en condiciones de producir materiales de una bondad similar a los extranjeros y que, al progresar en esta forma, muy pronto la industria aeronáutica nacional suministraría a la aviación integral, todo lo que ha de necesitar, ya que se irá independizando del tutelaje extranjero. (10 de noviembre de 1926, piedra fundamental de la Fábrica de Aviones, en Córdoba). En la muestra se presentaron aviones construidos enteramente en la fábrica, Curtiss Hawk 75-0, Focke Wulf 44J, El Boyero, monomotor biplaza lado a lado, planeador Rhon Bussard, motores Lorraine Dietrich, construidos bajo licencia francesa y demás elementos de uso aeronáutico.

1941: Exposición Harrod's con la participación de la Aviación Civil, Militar Naval, Aero Club Argentino, Club de Planeadores Albatros y Dirección de Meteorología, Geofísica e Hidrología.

1946: Semana de Aeronáutica y Primera Exposición Argentina de Aeronáutica. Se desarrolló entre el 22 y 29 de setiembre y el lema básico era "La formación de una conciencia aeronáutica nacional". Abarcaba las playas subterráneas de la Avda. 9 de Julio y la calzada de la gran arteria y se podían encontrar aviones DL-DL 22 de diseño y construcción argentinos, el IA-24 Calquin, bi-motor construido básicamente con maderas nacionales; fueron presentados, además, equipos de comunicaciones aéreas y, un grupo de aeromodelistas, efectuó demostraciones con sus modelos (anécdota). Por primera vez se emiten dos sellos postales y un matasellos alusivo especial, es el comienzo aerofilatélico para iniciar una colección sobre el tema.

1947: Semana de Aeronáutica. Esta es una fecha muy especial, pues la Argentina entra en la era del Jet. Se adquieren en Gran Bretaña 100 aviones Gloster Meteor Mk IV, decolando el primero I-005 desde el Puerto, calle adoquinada hasta Ezeiza, arribando posteriormente los restantes. El primer piloto que voló en Gloster en la Argentina, fue el Alférez Vedannia Adrien Mannuwal y la otra sorpresa es la presentación en "sociedad" del avión I-Ae-27 PULQUI, que voló por primera vez, en Córdoba, el 9 de Agosto de 1947; es un caza a reacción de diseño compartido y construcción metálica con turbina inglesa que actualmente se lo puede ver en nuestro Museo Nacional de Aeronáutica AER. En esta muestra, tan completa, también estaba el primer Avro Lincoln que había llegado de Inglaterra unas semanas atrás, un Fiat G51 entrenados italiano, un Vicking presidencial y, entre otros aviones, la sorpresa de ver un Siptfire inglés (matrícula argentina LV-NMZ) y enfrentado a éste, en la Avda. 9 de Julio un Hurricane. Es de destacar que el piloto del Spitfire, el Capitán Jaime E. Storey, era un argentino nacido en Rosario, Provincia de Santa Fe, que fue como voluntario a la Segunda Guerra Mundial a volar en la RAF.

1948 / 49 / 50: Hubieron algunas muestras en las que se presentaron otros aviones de manufactura argentina, como el IAe-30, bi-motor metálico de ataque, el PULQUI II, caza interceptor, metálico, con alas en flecha, cola en T, diseñado por Kart Tank (Focke Wulf) y construido en la Fábrica Militar de Aviones en Córdoba, que se podrá ver muy pronto, recorrido a nuevo en TCR, en nuestro Museo en el Aeroparque.

En la EXPO de 1957, estuvieron presentes los THUNDERBIRDS, escuadrilla de acrobacia de la F.A.A., que hicieron maniobras poco conocidas para nosotros y por primera vez escuchamos la explosión del sonido al sobrepasar la barrera, pero al terminar su gira por al República Argentina, la escuadrilla de acrobacia de nuestros Gloster's, con sus pilotos, efectuaron casi las mismas maniobras, excepto en Bang, lo que sorprendió a todos los presentes en el viejo Aeroparque.

En posteriores Exposiciones se presentó al IA-35 HUANQUERO, diseño alemán de múltiple uso que, luego aggiornado y con modernas turbo-hélices se convirtió en el GUARANI, que aún hoy está en vuelo.

1965: XIX Semana Aeronáutica y Espacial. Se realiza en el Aeroparque, donde se entrega el GUARANI II PATRIA, para uso presidencial, vuelos de acrobacia por aviones de la F.A.A. de planeadores Albatros, de transporte de líneas y también se entregaron premios y medallas a los Precursores de la Aeronáutica Argentina, Señor Teodoro Fels y Señora de Pietra. Asimismo se le entregó una condecoración al Señor Miguel Fitzgerald, por ser el primer argentino que, en un avión Cessna 180, voló las Islas Malvinas.

1966: XX Semana de Aeronáutica y Espacial. Se desarrolló en Tucumán; en un avión Comet de Aerolíneas Argentinas, se trasladaron las autoridades nacionales y el Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire Español y, luego de bajar del avión en el Aeropuerto Benjamín Matienzo, disfrutaron del show que brindaron los planeadores, paracaidistas, las acrobacias de Germanó, Astiz y el Campeón Mundial de Acrobacia, el español Capitán Tomás Castaño de Meneses, cerrando el festival un grupo de 3 Gloster's de la Escuadrilla 46, con sus finas acrobacias. Mientras tanto, en Buenos Aires estuvieron presentes en la muestra los astronautas norteamericanos NEIL AMSTRONG (Geminis V) y RICHARD GORDON (Geminis XI).

1967: XXI Semana de Aeronáutica y Espacial. Organizada por el Aeroclub Argentino en su Aeródromo de San Justo en condiciones meteorológicas adversas, pero se pudieron ver saltos de paracaidistas, planeadores (Albatros) y vuelos de acrobacia; por motivos que se detallan, esta muestra prosiguió el día primero de diciembre con mucho público y animado interés.

Resumiendo: Queda el interrogante, luego de leer todo lo dicho, si antes con todo por hacer y descubriendo en cada muestra todo lo que se podía alcanzar, con coraje, estudio, dedicación, con la memoria respetuosa por los que quedaron en el camino, frente a la actualidad, con esta cosa fría que nos deslumbra con todas las técnicas y elementos que hoy disponemos, la pregunta sería… ¿y después de hoy hacia dónde vamos? Aviones supersónicos para la paz o para la guerra, tal como hoy lo estamos viendo.

Aldo Jorge Berardi

Pierre Clostermann

Fuente informativa: Wikipedia, la enciclopedia libre

Pierre Clostermann (28 de febrero de 1921 – 22 de marzo de 2006) fue un piloto militar de aviación, as de la Segunda Guerra Mundial, escritor, ingeniero y político francés.

Nacido en Brasil y graduado del Colegio Ryan de Los Ángeles, California. Clostermann se enlistó en la Fuerza Aérea Libre Francesa en 1942. Obtuvo sus dos primeras victorias el 27 de julio de 1943, al derribar dos Focke-Wulf Fw 190 sobre los cielos de Francia, a los mandos de un Supermarine Spitfire del escuadrón Nº 341 "Alsace".

Un mes después, Clostermann tuvo algunos problemas con sus compañeros de escuadrón debido a su rol en la muerte del líder de escuadrón, y uno de los aviadores más famosos de la Francia Libre, René Mouchotte por lo que pidió su transferencia, la cual le fue otorgada.

En octubre de 1943, Clostermann es reasignado al escuadrón Nº 602 de la RAF (Royal Air Force, Real Fuerza Aérea Británica) donde comenzó su exitosa carrera de as. En ese escuadrón voló numerosas misiones que incluyeron intercepciones aéreas, escolta de bombarderos, intercepción a gran altura sobre la base naval de la Marina Británica en Scapa Flow, ametrallamiento o bombardeo de los sitios de lanzamiento de las V-1.

Pierre Clostermann participó en el Día D y fue uno de los primeros pilotos de la Francia Libre en aterrizar sobre suelo francés liberado, el 18 de junio de 1944, exactamente 4 años después de que Charles de Gaulle pronunciase su famoso discurso por la radio instando a Francia a resistir. Un tiempo después, Clostermann fue condecorado con la DFC (Distinguished Flying Cross, Cruz de Vuelo Distinguido) de Gran Bretaña y luego reasignado al Cuartel General de la Fuerza Aérea Francesa.

En el mes de diciembre de 1944, extrañando la acción, Clostermann retornó a los escuadrones de primera línea ignorando las órdenes formales de Charles de Gaulle, que quería preservarlo como un modelo viviente de la nueva Francia Libre. Voló el nuevo Hawker Tempest Mk. V con el escuadrón Nº 274 de la RAF en misiones de caza y ataque. El 24 de marzo de 1945, Clostermann resultó herido en la pierna debido al flak alemán y fue hospitalizado por una semana luego del aterrizaje forzoso que realizó. A partir del 8 de abril de ese mismo año se convirtió en el líder del escuadrón Nº 3 y el 27 de ese mismo mes en el comandante provisorio del Ala Nº 122 de la RAF. El 27 de julio de 1945, Clostermann se retiró de la RAF.

En 432 salidas, Pierre Clostermann derribó 23 aviones enemigos (en su mayoría cazas) y 5 más probables. Además, el dice haber destruido 225 camiones, 72 locomotoras o vagones, 5 tanques y 2 buques torpederos. Muchas referencias le acreditan entre 29 y 33 victorias aéreas. Estos, probablemente incluyan sus "victorias en tierra" (aviones destruidos en los aeródromos, no en vuelo) que no eran reconocidos por la RAF. Sin embargo, recientes análisis más detallados de sus reportes de combate y de los registros de su escuadrón indican que su verdadero record era de 11 destruidos y 7 probables, lo que da un total de entre 15 y 18.

Luego de la guerra, Clostermann continuó su carrera como ingeniero, participando en la creación de la empresa francesa Reims-Aviation, actuando como representante de Cessna y trabajando para Renault. Paralelamente, Clostermann tuvo una exitosa carrera política, siendo *député* (Miembro del Parlamento, Diputado) en la Asamblea Nacional Francesa durante 8 periodos entre 1946 y 1969. También se re-enlistó nuevamente en la *Armée de l'Air* (Fuerza Aérea Francesa) en 1956-57 para volar misiones de ataque al suelo durante la guerra de Argelia.

Clostermann escribió un libro muy exitoso llamado *Le Grand Cirque* (El Gran Circo), sobre sus experiencias en la Segunda Guerra Mundial, y según William Faulkner, el mejor libro de aviación sobre el conflicto. Otro libro menos conocido de Pierre Clostermann es *Feu du Ciel* (Fuego en el Cielo) que fue editado en 1957 e incluye una colección de relatos sobre combates aéreos tanto de los aliados como del eje.

Durante la Guerra de las Malvinas entre Argentina y el Reino Unido, Clostermman elogió el coraje de los pilotos argentinos, quizás como resultado de lazos personales formados cuando los pilotos de la Fuerza Aérea Argentina iban a entrenarse a Francia en los años 70.

Medallas y Honores

- Coronel (reserva) de la Fuerza Aérea Francesa
- *Gran Cruz de la Legión de Honor Francesa*
- *Compagnon de la Libération* (Compañero de la Liberación)
- *Médaille Militaire* (Medalla Militar)
- *Croix de Guerre 1939-45* con 19 palmas (la mayor cantidad posible).
- *Croix de la Valeur Militaire* con 2 citaciones (Cruz al Valor Militar)
- *Distinguished Flying Cross* de la RAF (Cruz de Vuelo Distinguido)
- *Silver Star* (Estrella de Plata)
- *Air Medal* (Medalla Aérea

A vosotros, jóvenes argentinos compañeros pilotos de combate quisiera expresaros toda mi admiración. A la electrónica más perfeccionada, a los misiles antiaéreos, a los objetivos más peligrosos que existen, es decir los buques, hiciste frente con éxito. A pesar de las condiciones atmosféricas más terribles que puedan encontrarse en el planeta, con una reserva de apenas pocos minutos de combustible en los tanques de nafta, al límite extremo de vuestros aparatos, habéis partido en medio de la tempestad en vuestros "Mirage", vuestros "Etendard", vuestros "A-4", vuestros "Pucará" con escarapelas azules y blancas. A pesar de los dispositivos de defensa antiaérea y del los SAM de buques de guerra poderosos, alertados con mucha anticipación por los "AWACS" y los satélites norteamericanos, habéis arremetido sin vacilar.

Nunca en la historia de las guerras desde 1914, tuvieron aviadores que afrontar una conjunción tan terrorífica de obstáculos mortales, ni aun los de la RAF sobre Londres en 1940 o los de la Luftwaffe en 1945.

Vuestro valor ha deslumbrado no sólo al pueblo argentino sino que somos muchos los que en el mundo estamos orgullosos que seáis nuestros hermanos pilotos. A los padres y a las madres, a los hermanos y a las hermanas, a las esposas y a los hijos de los pilotos argentinos que fueron a la muerte con el coraje más fantástico y más asombroso, les digo que ellos honran a la Argentina y al mundo latino.

¡Ay!: la verdad vale únicamente por la sangre derramada y el mundo cree solamente en las causas cuyos testigos se hacen matar por ella.

10/10/2011 - EDITADO EN MEDIO LOCAL DE TRELEW

40 años del accidente que diezmó al cuerpo del Colón

Recuerdo. Bambi (centro), junto a Heidi y a Sánchez Peña.

El 10 de octubre de 1971 un accidente de aviación provocó la muerte de nueve bailarines pertenecientes al elenco estable del Teatro Colón. Se dirigían a Trelew para presentarse en el Teatro Español.
El trágico hecho dejó incompletas muchas carreras brillantes. En el hecho murieron los primeros bailarines Norma Fontenla y José Neglia, junto a Margarita Fernández, Carlos Santamarina, Carlos Schiaffino, Rubén Estanga, Antonio Zambrana, Sara Bochcovsky y Martha Raspanti. En la década del sesenta la popularidad del ballet había llegado a un nivel sin antecedentes. El acceso gratuito a los espectáculos, no sólo en el interior sino también al aire libre en Buenos Aires, y en funciones matinales los domingos para chicos y adolescentes, habían provocado un fenómeno que no iba a volver a repetirse hasta muchos años después. Y Fontenla y Neglia tuvieron mucho que ver con esa popularidad de la danza.
Durante el velatorio de los artistas, realizado en el Salón Dorado del Colón, unas 3.500 personas asistieron a despedir a sus tan admirados bailarines.
En Trelew los recuerda una placa de bronce con sus nombres, ubicada en el exterior del Teatro Español.

La entrevista
El escritor e historiador aeronáutico, Miguel Alejandro Sánchez Peña, quien también se desempeña como delegado del Instituto Nacional Newberiano en Chubut, entrevistó en Buenos Aires a la bailarina María del Carmen Pérez, Bambi para los íntimos, viuda del bailarín José Neglia.
La charla se desarrolló en la casa de Charcas 3.260, en Palermo, en la que vivió Neglia, que aún conserva muebles, óleos y fotografías del desaparecido bailarín. También hay imágenes de Pérez–bailarina y profesora de danza- y de su hijo Sergio, quien también se convirtió en bailarín y desde la década del 90 vive en Búffalo, en el estado de Nueva York. Allí, junto a su esposa Heidi Halt, dirige la Escuela Neglia Ballet Artists.
En sus visitas a Argentina, Neglia ha realizado diversas presentaciones en homenaje a su padre en distintos puntos del país. La más reciente fue el sábado 8 en el Teatro Colón.

La tragedia

La última actuación de José Neglia fue la mañana del domingo 10 de octubre en el Teatro Coliseo, donde bailó “El Niño Brujo” de Jack Carter, su partitura favorita.
A las 19 el avión partió del aeroparque Jorge Newbery pero, a poco de ascender, un motor falló y el piloto intentó el regreso al aeropuerto. En la cinta magnetofónica de la torre de control quedó grabada su voz que repite tres veces “¡Nos caemos al agua!”. En vez de acuatizar, la aeronave cayó a 45 grados en el Río de la Plata: las diez personas que viajaban a bordo murieron instantáneamente.

José era divertido

María del Carmen Pérez y José Neglia se habían conocido muy jóvenes y compartían su pasión por la danza. En la época del accidente ella tenía 39 años y él 42.
Durante la charla, Bambi explicó que Neglia había aceptado el contrato de una importante empresa para ofrecer espectáculos en el interior del país. “Estábamos pagando el departamento en el que vivíamos y esa entrada significaba unos pesos extra a lo que ganaba en el Colón que, como primer bailarín, era un sueldo magro”, mencionó.

Después de la función a beneficio en el Teatro Coliseo de ese fatídico 10 de octubre, José, María del Carmen y sus dos hijos Alejandra y Sergio almorzaron en los clásicos carritos de la costanera frente al Club de Pescadores, y luego regresaron a su casa de Palermo.
Bambi recuerda que, mientras se afeitaba, José le comentó “Flaca, el impacto del avión en el agua es más fuerte que en la tierra”… “En ese momento yo no le di importancia, pero fue algo premonitorio”, menciona la mujer. El matrimonio se despidió a las cinco de la tarde. Él se fue en su auto, que dejó estacionado en la costanera como hacía siempre que viajaba.

Estaba previsto que la función en Trelew se realizara el domingo a la noche en el Teatro Español. “Alquilaron el servicio de un avión taxi para cumplir con los compromisos que el Colón les exigía”, menciona la viuda. “Por eso no hacían las giras en vuelos de línea. Ellos iban a regresar el lunes ya que el martes debían ensayar en el Colón. Y si no llegaban a tiempo le descontaban parte del sueldo”, asegura.
“José era divertido, de carácter, adoraba a sus hijos, y le gustaba mucho cocinar, amasar fideos. Llevaba la olla al garaje donde estacionaba su auto y compartía la comida con los cuidadores con quienes había entablado amistad”, describe María del Carmen. “A veces sufría insomnio y se levantaba a prepararse papas fritas y huevos, y entonces me despertaba para que comiéramos juntos”.

Además de la danza, a José le gustaba pintar. “Usaba óleo y tenía un atril. Él compartía esa actividad con su amigo Alfredo Caruso, también artista y bailarín del Colón”, rescata la mujer. Otra de sus pasiones era pescar y por eso cuando su trabajo se lo permitía viajaban al mar, a San Bernardo.
María del Carmen también conoció a Norma Fontenla, que había sido elegida por Rudolf Nureyev para compartir con él los papeles principales en Cascanueces de Tchaikovsky. “Norma era muy divertida, de buen carácter, se reía de todo –rememora Bambi, quien fue su compañera en el Teatro Colón. “Ella se casó y luego se separó. Era una excelente bailarina. Hacía un personaje en Giselle en el que parecía que volaba. Fue más aplaudida que la otra primera bailarina”.
Luego de su presentación en Trelew, José Neglia y Norma Fontenla, continuarían sus ensayos para actuar en Estados Unidos. A 40 años de la tragedia irreparable, el mundo de la danza recuerda a las figuras que dejaron su marca en la historia de la danza en el país.

AL CIERRE DE ESTA EDICION:

MARZO DE 2012 - MES NEWBERIANO EN LA PROVINCIA DE MENDOZA – ACTIVIDADES

-Lunes 26 de marzo 2012 - Arribo a la Ciudad del Presidente INN y su comitiva.
10:30 horas - Reunión con el Jefe de la IV Brigada Comodoro Busseti, Miembro de Honor INN, nombrado en Lima, en oportunidad del XII Congreso de la FIDEHAE en Perú.

-Lunes 26 de marzo –
16:00 horas - Reunión con los Miembros de la Delegación Mendoza. La misma se extendió por cuatro horas, tratándose la amplia diversidad de temas en que están empeñados por propia iniciativa, entre ellos para el 2014, el "Primer Año Newberiano de la República Argentina", Asistió invitado el Jefe de la VIII Brigada de Infantería de Montaña Grl. Dn. Carlos López.

-Martes 27 de marzo –
08:00 horas. Partida hacia la Municipalidad de Las Heras, conjuntamente con los Miembros de la Delegación, el señor Director del Archivo Histórico de la Provincia y el Director de Turismo Municipal.
10:30 horas - Entrevista con los jefes del GAM 8 y RIM 16, exponiendo la intención de efectivizar el Monumento de la Gesta de Bradley y Zuloaga, dentro del predio del EA, en el ejido urbano de la Villa de Uspallata.

12:00 horas - entrevista y exposición ante las Fuerzas Vivas de la localidad, haciendo conocer la intención del INN.
En ambas circunstancias, se recibió el beneplácito y promesa de apoyo a los emprendimientos, con compromiso de ayuda (se presentó la maqueta a realizar)
15:00 horas - Exploración y relevamiento del Punto Panorámico a construir, con mediciones y orientaciones con respecto a los vientos, suelos y movimientos telúricos, estableciendo su posible emplazamiento.
18:00 horas regreso a la Ciudad de Mendoza.

-Miércoles 28 de marzo –
08,30 horas - Entrevista al Delegado de la Policía Federal Argentina. La Delegación cuenta con dos Aviadores Policiales.
11:00 horas - Entrevista al Comandante de la IX Agrupación de la GNA, la misma recuperará el despliegue de una Sección de Aviación, en razón de compras efectuadas por el Gobierno Nacional.
15:00 horas – amplia reunión de tres horas y media con el señor Director del Archivo Histórico de la Provincia de Mendoza, siendo ampliamente positiva.

-Jueves 29 de marzo –
11:00 horas - Acto Cívico Militar, con la presencia de Autoridades Municipales, Cuerpo Consular acreditado en Mendoza, Fuerzas Armadas, de Seguridad y Policiales, conjuntamente con el Pueblo del Departamento, en el Monumento a Jorge Alejandro Newbery, totalmente remozado y :
*Declarado Solar Histórico. Decreto Nº 590 - Municipalidad de las Heras
*Declarado de Interés por la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Mendoza, Resolución Nº 1343 de la HCD de Mendoza.
Concurrió invitada la Reina Nacional de la Vendimia, Secretario de Estado Provincial, mientras dure el año de su elección.
Se descubrió una placa en mármol (la que existía había sido sustraída) y coronó el monumento un óleo sobre travertino, del cual sólo se confeccionaron 12 ejemplares, con CDO Número I/08/012. El mismo ha sido realizado por el maestro Miguel Marchionni y es titulado:"DESDE LA GLORIOSA LAS HERAS HACIA LA ETERNIDAD" (Muestra a Newbery, sonriente sobre los resto de su aeronave y el pueblo llorándolo)
Un ejemplar ha sido entregado para la Sede del INN, Comodoro Académico Don Santos Domínguez Koch.
17:00 horas - entrevista con el Senador de la Provincia Dn. Pedro Antatuz, autor de la *"Declaración de Interés Parlamentario del Primer Mes Newberiano de la Historia Aeronáutica Argentina".*

-Viernes 30 de marzo –
09,30 horas - Entrevista con el Director del Periódico *"Mendovoz",* con una tirada de 40 mil ejemplares de distribución gratuita en la Provincia. Reportaje al presidente del INN y Miembros de la Delegación Mendoza.
-11:30 horas - Entrevista con el Presidente del Instituto Argentino de Vitinicultura, dependiente del PEN, para gestionar su apoyo para apoyar el funcionamiento de la Delegación en la realización de actos académicos, exposiciones aeronáuticas, de libros, filatélicas y otras.
19:30 Horas - Acto Académico en la Biblioteca General San Martín, con las Fuerzas Vivas, Gobierno Provincial y Municipal, FF.AA, FF.SS y FF.PP, concurriendo especialmente invitada la Reina Nacional de la Vendimia, circunstancia ésta que contribuyó a la difusión periodística del acto.

Concluyó así un trabajo de gran fuste, que destacamos para sano regocijo, en primer término del señor Presidente de la Delegación Mendoza, Ingeniero Don Mario Battagion, como así de los Honorables Miembros que lo secundan.
Fue un ámbito adecuado porque es una Provincia que acuña importantes valores históricos, los que cuasi a diario remozan sus habitantes con un tributo que es absolutamente dable de destacar.
Acorde a lo tratado el sábado 24 de marzo en la Ciudad de Buenos Aires, en la última reunión del HCD, existe interés en Mendoza para realizar en el año 2014, Centenario de la Muerte de Jorge Alejandro Newbery, el XIV Congreso de la Federación Iberoamericana de Estudios Históricos Aeronáuticos y Espaciales. Propuesta de sede que se llevará a Colombia para el encuentro de FIDEHAE este año.
De esta manera concluyó en la Provincia de Mendoza el ***"Primer Mes Newberiano de la República Argentina"***

PRESIDENCIA DE LA NACION
SECRETARÍA DE CULTURA

INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

Decreto P. E. N 468/1997 - B. O. 28655 - 27/05/97

Avda. Leandro N. Alem 719 1º piso
(1001) Ciudad Autónoma de Buenos Aires
República Argentina
Teléfonos / 54 11 5166 – 0714 / 0942

correo electrónico
newberiano@ yahoo.com.ar