

DESTACAMENTO AERONAVAL SAN FERNANDO



Nieuport Macchi M.7
20783 en San Fernando.

Eloy Martín

Antecedentes

En diciembre de 1913 el Ministro de Marina resolvió introducir el vuelo mecánico en la fuerza. Con tal motivo había comisionado al Teniente de Fragata Melchor Zacarías Escola (1875-1945) para trasladarse a Europa, con los mecánicos adscritos Guerin, Scapuzzi y Riera. Después de visitar las principales escuelas de Francia, Inglaterra, Bélgica y Alemania, adquirir y perfeccionar sus conocimientos en la aeronáutica naval, regresaron para organizar la escuela de hidroaeroplanos de nuestra Armada ⁽¹⁾.

En 1917, cuando la Primera Guerra Mundial estaba en su apogeo, se volvieron a comisionar oficiales al extranjero con la finalidad de capacitarse como aviadores. Fue así que por Orden del Día N° 10 de ese ministerio fueron asignados el Teniente de Fragata Ricardo Fitz Simon y los Alféreces de Navío Ceferino Pouchan y Marcos Antonio Zar para desarrollar un curso de pilotaje de la Aviación Naval Norteamericana en la Escuela con asiento en Pensacola, Florida. Éstos obtuvieron sus certificados el 19 de septiembre de ese año ⁽²⁾. Al siguiente continuaron con su preparación y el 13 de abril de 1918 fueron destinados a la Escuela de Tiro y Bombardeo de la Armada Estadounidense con asiento en Moutchielacannau, Gironde, Francia. El 18 de julio, Pouchan y Zar fueron destinados a la base americana estacionada en Le Croissic, mientras que Fitz Simon pasó agregado a una base de ese país establecida en Gran Bretaña.

De esta manera el 25 de enero de 1919 las autoridades navales estadounidenses dieron por concluida la formación de estos tres oficiales navales argentinos en ese país y Pouchan y Zar, por disposición de la Comisión Naval Argentina en Londres, prosiguieron su formación en las bases italianas de Cascina Costa, Cascina Malpensa y Base de hidroaviones de Ober-

*Eloy Martín es Capitán (R)
Aviador de Ejército.*

*Investigador de historia
aeronáutica desde 1983,
Miembro fundador del Museo
de Aviación de Ejército
y Asesor de historia en
Aviación de Ejército.*

*Es además Licenciado en
Ciencias de la Educación y
Docente de la Universidad
Tecnológica Nacional.*

*Ha cursado la Maestría en
Defensa Nacional (Escuela
de Defensa Nacional).*

*Realizó trabajos de investiga-
ción de alcance nacional e
internacional referidos a la
temática de la aviación.*

⁽¹⁾
*Boletín del Aero Club Argentino.
Año IV N° 20 diciembre de
1913/enero de 1914.*

⁽²⁾
*Certificados 95A, 95B y 95C res-
pectivamente.*



(3)
 Lironi Julio Víctor (1980).
 Misiones Aeronáuticas Extranje-
 ras 1919-1924. Instituto
 Argentino de Historia Aeronáu-
 tica, pág. 171 a 173.

tello (Italia) regresando al país en el mes de septiembre⁽³⁾, en tanto que Fitz Simon conti-
 nuaba en Inglaterra. Esto ocurrió cuando se encontraba en plena actividad la Misión Mili-
 tar Italiana de la cual formaba parte la Escuadrilla Naval estacionada en Punta Chica, pro-
 vincia de Buenos Aires.

En esta brevísima reseña trataremos de introducirnos en el tema, y conocer algo más de la
 historia que rodea al Destacamento Aeronaval San Fernando, primera instalación del Aero-
 naval desde donde operaron sus tripulaciones de botes voladores. La información disponi-
 ble es difusa y escasa, pero trataremos de aportar sólo un poco de luz al tema, siempre pro-
 picio para conocer algo más de nuestra Armada Nacional y sus hombres.

El accidentado descenso de Mr. Wells



Richard Gibbon Wells (1816-1896) era un entusiasta aeronauta nacido en Inglate-
 rra que en 1820 emigró a los Estados Unidos y fue conocido con el seudónimo de
Ruffus. Habría realizado su primer vuelo en 1856 con Eugène Pierre Godard, y
 desde entonces incursionó con mayor o menor repercusión en experiencias de
 vuelo y ensayos científicos donde tampoco faltaban despliegues de histrionismo
 que muchas veces favorecía la economía de sus exhibiciones.

Ruffus Wells llegó a Buenos Aires en la segunda quincena de marzo del año
 1864 procedente de México, con intenciones de concretar exhibiciones aerostá-
 ticas. La primera noticia de su llegada fue publicada el 22 de marzo en el perió-
 dico *La Tribuna* donde se informaba que: [...] *acaba de llegar a nuestra capital*
un afamado aeronauta americano. Dentro de unos días iniciará sus ascensio-
nes en el pueblo de Belgrano. Trae un globo de grandes dimensiones y en su
primera función lo hará con su familia, montado a caballo. El globo tiene regis-
trado más de 100 viajes [...].

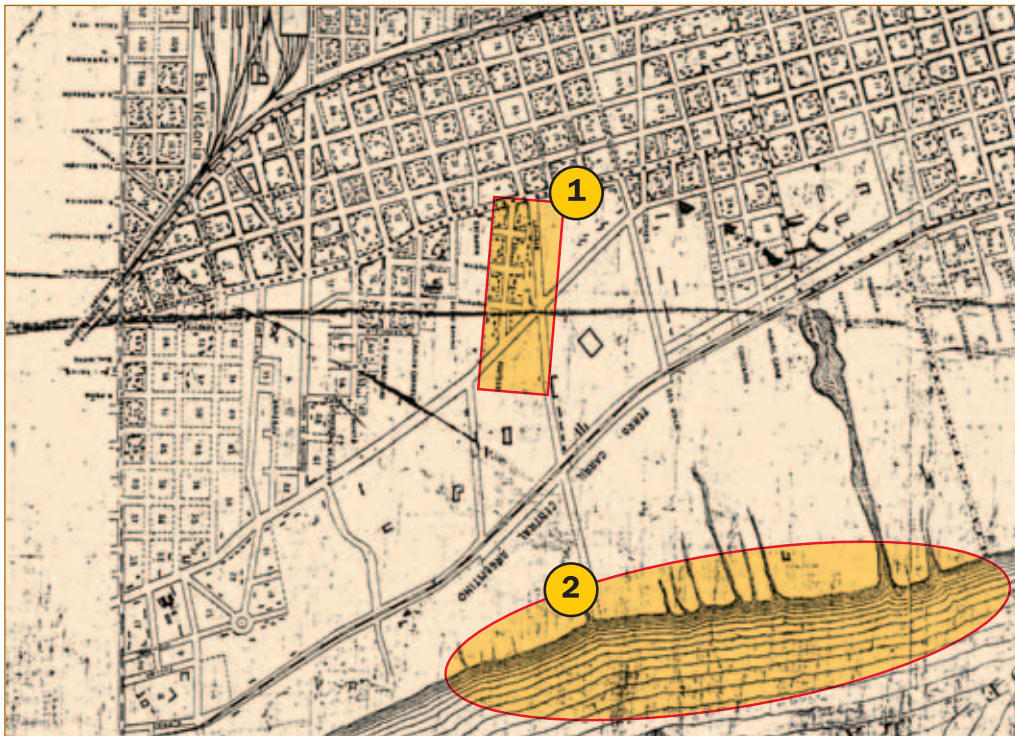
Más allá de los pormenores que rodearon a *Ruffus*, bastante interesantes por cierto, hubo
 algunos hechos relevantes que hasta hoy son desconocidos, y nos vinculan directamente
 con nuestro artículo. En ese entonces la *gran aldea de los Buenos Ayres* preparaba sus
 fiestas mayas que incluían en sus programas las ascensiones de *mister* Wells. Se docu-
 mentaron por lo menos cinco ascensiones; dos de las cuales fueron las más largas cono-
 cidas hasta entonces por estas tierras.

Su tercer vuelo, fue realizado el domingo 12 de junio. Ese día se presentó en Plaza de la
 Victoria con el globo *Washington*. A poco de despegar, el viento le jugó una mala pasada
 y se complicó aún más cuando perdió la cuerda de la válvula de la envoltura, obligán-
 dolo a navegar sobre el río dos o tres horas. Debido a este serio inconveniente, arrojado
 todo el lastre disponible, y con la noche en ciernes, no tuvo otra alternativa que sacrifi-
 car el globo de unos 3.000 pesos fuertes cortando las sogas que sujetaban la barquilla
 y asiéndose a una sogá de unos 30 m que pendía del aro de suspensión. El reloj marca-
 ba las cinco de la tarde, cuando, sin poder gobernar la nave, fue arrastrado un largo tre-
 cho sobre el agua, y, cuando el globo comenzó a ascender, *Ruffus* se arrojó sobre unos
 juncales cercanos a orillas del río en Punta Chica (San Fernando) y ganó la costa per-
 diendo la aeronave.

Allí fue ayudado por la familia de Agustín Pedro Justo⁽⁴⁾, en cuya casa pernoctó. La cha-
 cra de Justo estaba ubicada sobre la esquina sudeste de la intersección de la calle 11
 de Septiembre (actual J. D. Perón N° 2600) con Pasteur, sobre el costado norte de donde
 hoy se encuentra el Club Tigre. Sus terrenos fueron adquiridos a los herederos de Rafa-
 ela Navas y estaban comprendidos por la calle 11 de Septiembre al oeste, la propiedad
 de Bernabé Garay (luego de Manuel R. González) al sur, y el Río de la Plata al este y la
 calle Pasteur al norte⁽⁵⁾.

(4)
 Agustín Pedro Justo era padre
 el General homónimo, de ten-
 dencia liberal (Mitrista). Fue
 Gobernador interino de la pro-
 vincia de corrientes, entre el
 25 de diciembre de 1871, y el
 12 de enero de 1872 (derro-
 cado), sucediéndolo a Santiago
 Baibiene.

(5)
 Escritura del 27 de julio de
 1874 con motivo de la compra
 en subasta pública de los
 terrenos de Saturnino Duarte
 por parte de Eduarda Vela de
 Alvear. Museo San Isidro Caja
 Planos San Fernando.



(6)
La casa fue demolida en 1944 y los terrenos fueron loteados el domingo 5 de mayo de 1946 a las 15 hs por la firma Húngaro & Barará (Lavalle 619 de Capital Federal) en conjunto con Horacio E. Croce (Victoria 486), dando lugar al barrio Santa Clara.

(7)
En ese solar está ubicado el Campo de Deportes del Club de Empleados del Banco de la Nación Argentina.

Plano de San Fernando publicado el 24 de octubre de 1865.

Referencias:

1. Ubicación de la Chacra de la familia Justo.
2. Lugar estimado del descenso del aeronauta Wells el 12 de junio de 1864.



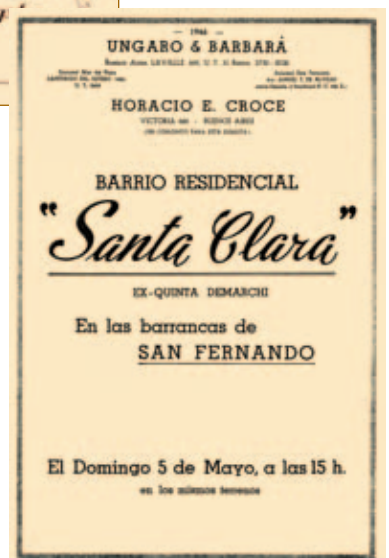
Chacra de Agustín Pedro Justo en San Isidro.

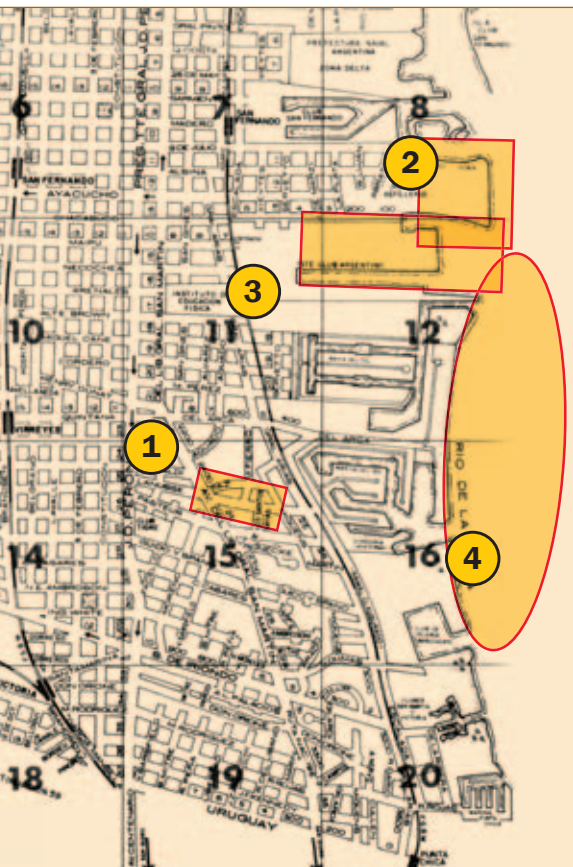
Publicidad del loteo de la quinta "Santa Clara" de la familia De Marchi realizado el 5 de mayo de 1946.

Los terrenos

La primera sorpresa que surgió del análisis cartográfico de la zona es que al revisar la ubicación de la propiedad de la familia Justo es que la zona del acuatizaje de Wells se encuentra precisamente en el mismo sector donde se hallaba la quinta *Villa Clara* (6), propiedad del padre de la familia De Marchi, que se extendía hacia la ribera.

Hacia el año 1926 sus vecinos eran: al norte la propiedad de C. Sarli y la de Samuel Hale Pearson al sur (7). La misma estaba ubicada sobre la calle Alsina (Av. del Libertador N° 1512) y Maipú (al norte), General Arias (al este) y el Campo de Deportes de la Asociación de Empleados del Banco de la Nación Argentina (al sur).





Plano de 1986 correspondiente al sector.

Referencias:

1. Ubicación de la chacra de la familia Justo.
2. Terrenos de la Base de la escuadrilla italiana (luego Destacamento Aeronaval San Fernando).
3. Quinta Villa Clara.
4. Lugar estimado del descenso del aeronauta Wells el 12 de junio de 1864.



Nace el Destacamento Aeronaval San Fernando

Aún permanecían vivos los recuerdos de la primera gran guerra, y en nuestro país permanecía la conmoción y consternación por los sangrientos sucesos conocidos como la *Semana Trágica*, cuando en el mes de marzo de 1919 llegó a las tierras del Plata la Misión Aeronáutica Italiana. Esta delegación despertaba nostalgias por la tierra lejana en muchos de nuestros habitantes. Basta recordar la fuerte inmigración iniciada a mediados del siglo XIX había traído a estas tierras una importante colonia italiana. En 1895 de los 677.786 vecinos que habitaban a Capital Federal 181.093 provenían de la península itálica.

Superadas las efusivas muestras de hospitalidad, propias de las circunstancias, la delegación se abocó de lleno a instalarse y preparar el material. Mientras la Escuadrilla del Ejército ocupaba un importante sector en la Base Aérea de El Palomar, los oficiales de la Escuadrilla Naval al mando de su jefe, el Alférez de Navío Luigi de Riseis, iniciaron los reconocimientos del terreno ribereño para ubicar el material. Para esta tarea fueron acompañados por el Teniente de Navío Heraclio Fraga ⁽⁸⁾. De este modo se seleccionó el lote norte de familia Sarli, lindero con la propiedad de la familia De Marchi, donde se instaló el destacamento naval al cual se accedía por las calles Ayacucho o Maipú.

La infraestructura fue rápidamente montada, consistió en una rampa de lanzamiento de madera, un hangar desmontable tipo

Ansaldo A.1 Balilla A1.16663 con el Teniente Enrico Burzio y el Alférez de Navío Luigi de Riseis (de pie a la derecha) en El Palomar, 1919.



Nieuport Macchi M-7 N/S 20784 con el suboficial Ernesto Maticello.

Traslado del avión al cobertizo (diario *El Gráfico* 30 de agosto de 1919). Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea. Colección Biedma.

Varesse (40 m x 20 m) y una barraca metálica, además de algunos botes y elementos de taller. Sus integrantes eran los suboficiales pilotos Mario Conforti, Antonio Merota y Ernesto Matiello al que se sumó un reducido grupo de maestranza y tropa entre los que se encontraban Vittorio Musetti, los soldados Mario Mariuzzo y Aurelio Neri. El material aéreo estuvo conformado por el siguiente material: dos botes voladores Lohner-Macchi M-3 Kappa (N° 8448 y 7513), un Nieuport Macchi M-5, dos Nieuport Macchi M-7 (N° 20783 y 20784), dos Nieuport Macchi M-9 (N° 20680, 20662 y otro número de serie desconocido); cerraban el inventario dos hidrodeslizadores Lamberti con motor de 280 hp.

(8)
Diario El Pueblo de San Fernando N° 1353 del 31 de marzo de 1919.

(9)
Recuperado del sitio Web de la Regia Aeronautica Italiana de: http://www.finn.it/regia/immagini/macchi/macchi_13.jpg



Lohner-Macchi M-3 Kappa N° 13 de la Armada Italiana durante la primera guerra mundial, donde se aprecia nítidamente el León de San Marco, emblema distintivo de la Escuadrilla 87° Serenissima (9).



Personal de la Misión Militar Italiana en San Fernando, 1919.

Recuperación del Nieuport M-7 N/S 20784 por parte del personal de la Misión Militar Italiana en San Fernando. Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea. Colección Biedma.



El 10 de septiembre de 1919 la Misión Militar Italiana dio por terminada su actividad en el país y el día 17 su delegado en América del Sur, el Mayor Tulio Begnini, hizo entrega de las instalaciones y la mayoría del material a la Armada, que recibió dos Nieuport Macchi M-7 (10), dos Nieuport Macchi M-9 con 2 pares de motores de repuestos para cada uno y un hidrodeslizador Lamberti.

El día 30 de septiembre algunos de sus integrantes despidieron al Teniente 2° Arturo Escario (Ejército del Paraguay) que despegó con el Lohner-Macchi M-3 (N° 7213 (11)) y cayó en proximidades del arroyo Pajarito en el Delta cuanto intentaba el raid a Asunción del Paraguay.

(10)
Biedma Recalde Antonio María (1935) Efemérides N° 2, 1ª parte, enero a junio, pág. 68.

(11)
También puede haber sido N/S 7513.

El Teniente De Riseis con casco de vuelo a la izquierda del avión Nieuport Macchi M-7 N° 20784. San Fernando 1919.



Nieuport Macchi M-7 navegando desde el Destacamento. Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea. Colección Biedma.



(12)
Diario El Pueblo de San Fernando N° 1374 del 24 de agosto de 1919.

(13)
Diario El Pueblo de San Fernando N° 1375 del 31 de agosto de 1919.

(14)
Ese día Zar tripulando un M-7 colisionó con una embarcación durante la recepción del material.



Barón Antonio de Marchi.

Transferencia de las instalaciones a la Armada

El 24 de agosto los periódicos anunciaban el viaje de la Misión Aeronáutica Militar Francesa a nuestro país portando una importante cantidad de material aéreo remanente de guerra a bordo de los vapores *Belle Isle* y *Samara* (12). Prácticamente con esa noticia el gobierno italiano le hacía llegar un telegrama al Barón De Marchi poniendo fin a la tarea de su delegación aeronáutica. Su destinatario le hizo saber a las autoridades la conveniencia de donar material al gobierno argentino. El día 27 de ese mes se formalizó la donación equivalente a unas 600.000 liras que comprendían todas las instalaciones de San Fernando y cuatro aeronaves: un bombardero trimotor Caproni de 900 hp, un biplano Ansaldo SVA 10 de 260 hp y dos botes voladores Nieuport Macchi modelos M-7 (260 hp) y M-9 (300 hp) a los que luego se le agregaron uno de los dos Lohner-Macchi M-3 Kappa (13) (160 hp) y un hidrodeslizador Lamberti (motor Fiat 280 hp). Con estos botes voladores se organizó el primer componente de botes voladores de la Armada.

Muy poco tiempo después, el 17 de octubre, de acuerdo con la Orden General N° 181/19, se creó la División Aviación Naval bajo el mando del Capitán de Corbeta José C. Gregores y el 1° de noviembre se constituyó el Destacamento Aeronaval San Fernando, ahora bajo pabellón argentino, haciéndose cargo del mismo el Teniente de Fragata Zar (14). Con estas instalaciones la Armada organizó su primera base de botes voladores. Subsidia-

riamente se afectó como buque de apoyo al buque transporte de río *Sayhueque*, que por ese entonces se encontraba la mando del Alférez de Fragata Adolfo Cánepa (15).

La dotación del Destacamento fue la siguiente: Mecánico electricista y piloto José Penachi, Carpintero de 2ª Guillermo Covas, Cabo Mecánico Alberto Beceyro, Cabo Mecánico Mario Mariuzzo (16), Marinero Mecánico Aurelio Neri (ex integrante de la Misión Italiana, contratado por la Armada) y diez Conscriptos de la Armada.

En el mes de diciembre el personal y material (Macchi M-7, Macchi M-9 N° 2 y Curtiss Seagull), de esta base participó por primera vez en las ejercitaciones de la flota de mar. El material fue llevado a Puerto Belgrano por modo ferroviario. Participaron los Tenientes Pouchan, Zar y el suboficial Penachi. Finalizado el traslado el Macchi M-9 al mando del Teniente Zar, realizó el regreso en vuelo completando el récord sudamericano de velocidad y distancia sobre el mar llegando a la Base San Fernando a las 12:30 hs de ese día completando el recorrido en seis horas de vuelo.

En marzo de 1920 el Teniente Zar fue comisionado a los Estados Unidos y se hizo cargo de las instalaciones del Destacamen-



Hidrodeslizador Lambertí traído por la Misión Militar Italiana.



Recepción del destacamento, correspondiente a la colección privada del Almirante Zar, publicada en el libro *Historia de la Aviación Naval Argentina*.



(15)
En 1916 esta embarcación construida en el astillero británico Forrest Co. había estado asignada en apoyo de la Escuela de Aviación en Fuerte Barragán, fue fondeada en el arroyo Doña Flora y proporcionaba alojamiento a los integrantes de la escuela. Arguindeguy Pablo E. (1972). *Apuntes sobre los Buques de la Armada Argentina (1810-1970)*, tomo IV, pág. 1710.

(16)
Ex integrante de la Misión Italiana, contratado por la Armada

Nieuport Macchi M-9 N° 20680 en San Fernando, 1919.

(17)
Diario El Pueblo de San Fernando N° 1412 del 25 de mayo de 1920.

to San Fernando el Teniente Pouchan. En mayo se llevó a cabo el armado del bote volador M-9 N° 2 donado por la Misión Militar Italiana y equipado con una cámara aerofotográfica (17). Probablemente este equipamiento haya obedecido a la propuesta de reconocimiento aerofotográfico de los Esteros del Iberá y la laguna mediterránea de Mar Chiquita, presentada por una comisión mixta especialmente constituida por autoridades gubernamentales, oficiales de la misión militar italiana, oficiales de Aviación del Ejército y la Armada; difundida por el semanario *Caras y Caretas* el 9 de agosto de 1919.



Curtiss 18 Seagull R-2. Archivo Museo Naval de la Nación.



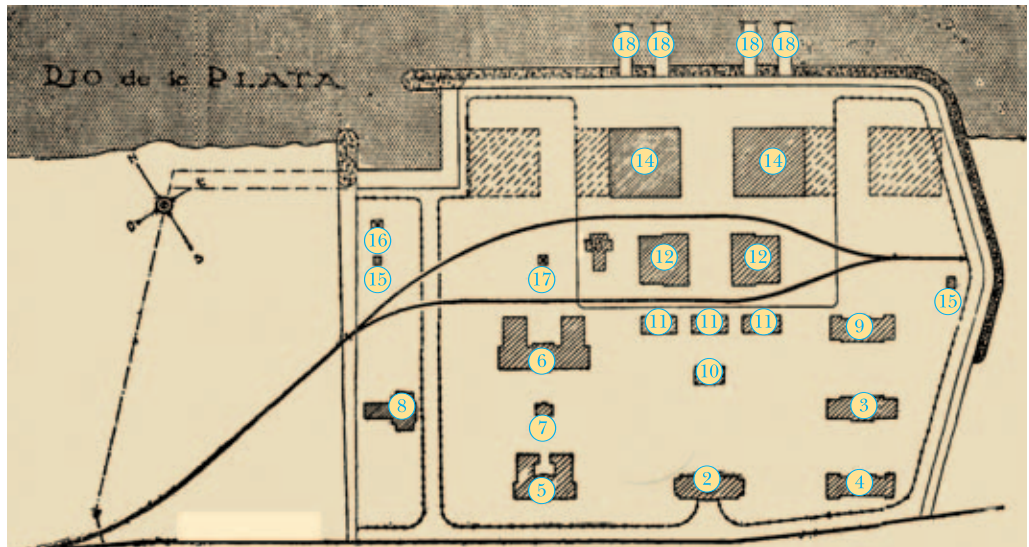
Nieuport Macchi M-9 N° 2.

Croquis de las instalaciones de la Escuela Naval de Punta Chica.

Referencias:

- 2: Dirección,
- 3: Alojamiento de oficiales,
- 4: Alojamiento de suboficiales,
- 5: Alojamiento de personal civil,
- 6: Alojamiento de tropa,
- 7: Cocina,
- 8: Enfermería,
- 9: Escuela de aprendices,
- 10: Usina,
- 11: Pañol,
- 12: Taller,
- 13: Guardia,
- 14: Cobertizos dobles,
- 15: Casamatas,
- 16: Torre de observación,
- 17: Tanque de agua.

Publicado el 1° de enero de 1921.



En ese entonces la Aviación Naval constituyó una *Junta para el Estudio de la Creación de la Escuela de Aviación Naval* a instancias de la cual en 1920 se resolvió formalizar posesión de las instalaciones dejadas por la Misión Militar Italiana e incrementar su superficie mediante la expropiación de 50.000 m² de propiedad privada concedida en junio. A los dos grupos de hangares, talleres y pañoles donados por la Misión Militar Italiana se sumaron las instalaciones conformadas por una dirección, oficinas, alojamiento de oficiales, suboficiales, tropa y aprendices, comedores, cocinas, enfermería, depósito de combustible, rampas, torres de observación y señales, servicios sanitarios, servicios de iluminación, agua potable, lucha contra incendios, teléfonos, etc.

Ese año se iniciaron estudios para establecer en San Fernando la Escuela de Aviación Naval y se votaba en el presupuesto nacional una partida de \$ 1.500.000 m/n para la Aviación Naval con el objeto de atender sus necesidades de organización y funcionamiento que incluía el establecimiento definitivo de la base aeronaval y que se hizo efectiva al año

siguiente. Los reconocimientos fueron realizados por técnicos de la Aviación Naval y el Ministerio de Obras Públicas (18), el material de vuelo fue transferido a Puerto Belgrano, entonces llamado Puerto Militar (19) y el 21 de septiembre se inauguró la Escuela de Aviación Naval, reduciéndose considerablemente la actividad militar en San Fernando. El 20 de abril de 1922 las operaciones continuaron en la Escuela de Aviación Naval con asiento en Puerto Belgrano.

Durante el lapso 1919-1922 se desarrolló allí una intensa actividad de vuelo. A los cuatro Macchi se agregó, a fines de 1919, el Curtiss 18 Seagull R-2 adquirido como sur plus de guerra. San Fernando fue la base de operaciones de los raids de los Tenientes de Fragata Pouchan y Zar al litoral, a Puerto Belgrano y al Paraguay. Fuera de estas operaciones, entre 1922 y 1930, si bien el Destacamento permanecía instalado, se realizó muy poca actividad. Aunque no está fehacientemente documentado, es altamente probable que las instalaciones hayan sido base alternativa de operaciones de la empresa River Plate Aviation Company. Esta empresa aerocomercial se había formado el 10 de julio de 1919, bajo la dirección Técnica del Mayor del Ejército Británico Shirley George Kingsley.

El 21 de septiembre de 1921 se autorizó al Mayor Kingsley a establecer servicios aerocomerciales regulares entre Buenos Aires y Montevideo. Poco tiempo después, el 17 de diciembre la sociedad River Plate Aviation Co., se fusionó con la Compañía Franco Argentina de Transportes Aéreos, creándose la Compañía Rioplatense de Aviación SA. En los primeros meses de 1924 inició sus operaciones a Montevideo con dos botes voladores Vickers Viking IV. Cumplía un servicio regular a Montevideo (Muelle Maciel) con extensión a Punta del Este de lunes a sábado desde Dársena Norte del Puerto de Buenos Aires y/o San Isidro.



Destacamento Naval San Fernando. Macchi M-9 con el suboficial Penachi, Teniente Zar, Técnicos Mariuzzo, Neri y Cabo Farías, publicadas en el libro *Historia de la Aviación Naval Argentina*.

(18)
Noticia publicada el 1° de enero de 1921.

(19)
Resolución del Ministerio de Marina del 1° de marzo de 1922.



Hidroavión Vickers Viking IV G-EAUK (número de constructor 003), operado a partir de 1924 por la Compañía Rioplatense de Aviación para sus vuelos a Montevideo desde San Isidro y desde la Dársena Norte del Puerto de Buenos Aires.

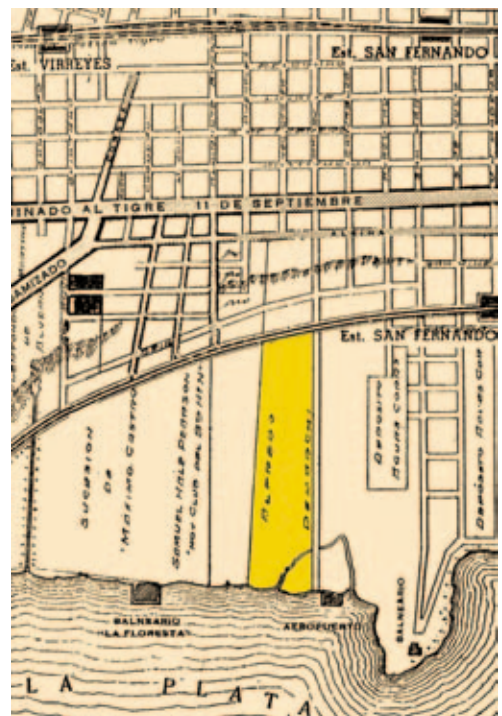
Estos vuelos fueron desarrollados por los pilotos Shirley H. Kingsley, Bryand Ferrand y Patrick J. Hasset, se suspendieron el 31 de marzo de 1924 y las cifras, envidiables para la época-, totalizaron 177 vuelos, 574 pasajeros y 168 sacas de correspondencia transportada.

En 1929 el viejo destacamento fue denominado como *Base Civil de Hidroaviones San Fernando* en el Club Balneario. En 1930 se volvieron a utilizar activamente sus instalaciones, como base de operaciones aeronavales en tareas de lucha contra el contrabando y posiblemente otras actividades específicas. A partir de 1934 se transfirieron sus instalaciones a la Prefectura General Marítima, y la Armada abandonó la actividad aérea en la zona. En 1939 se intentó una rehabilitación del Destacamento San Fernando, esta vez sobre el arroyo Pajarito, y el Ministerio de Obras Públicas asignó una suma en su presupuesto para su habilitación, pero pese a ello el proyecto no se concretó. En octubre de 1949 el hidropuerto aún figuraba como tal, y de hecho se puede apreciar claramente en los folletos impresos por la firma inmobiliaria Giménez Zapiola & Cía. para el loteo de los terrenos de la familia De Marchi que dieron origen al barrio Santa Clara.

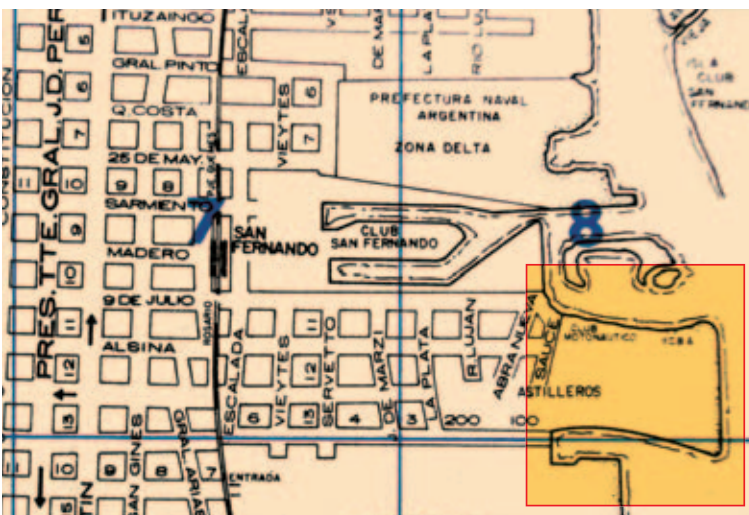
Volante de un loteo llevado a cabo el 23 de octubre de 1949 por la firma Giménez Zapiola & Cía. donde se aprecian el lote de la familia De Marchi y el hidropuerto.



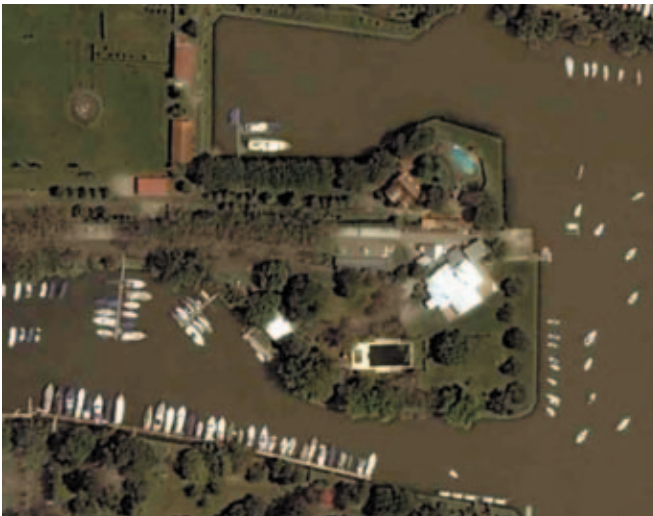
Seguramente habrán muchas historias ocultas en derredor del Destacamento Aeronaval San Fernando, héroes anónimos, marinos que dejaron silenciosamente sus huellas a fuerza de empeño y sacrificio, anécdotas, fotografías de esos días, o simples espectadores circunstanciales de esos intrépidos pilotos domando el agua y la atmósfera en sus precarios botes voladores devorados por el tiempo.



Plano ampliado con la ubicación de los terrenos de la familia De Marchi. El círculo rojo indica el hidropuerto.



Zona correspondiente al Destacamento Aeronaval San Fernando publicada en 1989.



Siempre que existe oportunidad de investigar y difundir un tema determinado, el escritor guarda la secreta esperanza de contribuir para que otros investigadores amplíen y mejoren sus textos. También existen una enorme cantidad de frases, aforismos y máximas que se refieren al tema; una de ellas es la expresión del presidente de los Estados Unidos John Fitzgerald Kennedy (1917-1963): *la dificultad es una excusa que la historia nunca acepta*. Vaya en esta breve reseña el sentido recuerdo y reconocimiento de los hombres que, venciendo todas las dificultades, integraron la primera base de hidroaviones de nuestra Armada Nacional.

(20)
Edición N° 1363.

Principales operaciones aéreas desarrolladas en el Destacamento Aeronaval San Fernando

08JUN19: El diario *El Pueblo* (20) de San Fernando anunció una exhibición de tiro con ametralladoras desarrolladas sobre el canal con cazas italianos despachados desde la Base de Ejército en El Palomar.

JUN19: El suboficial Matiello con el motorista F. Germanó se accidentó con un Lohner-Macchi M-3 Kappa; cuando se disponía a acuatizar se cruzó una lancha y en una maniobra para evitar la colisión, el avión se accidentó. Había sido comisionado para escoltar la salida del Puerto de Buenos Aires del acorazado *Pueyrredón*; pero el suboficial canceló su vuelo a la altura de Belgrano debido al fuerte viento reinante. El buque había sido comisionado para reparar los restos de los militares italianos Capitán Enzo Giovanardi y el Sargento Motorista José Sartorelli, fallecidos el 10 de junio en un accidente aéreo en El Palomar.

23JUL19: A las 15:21 hs el suboficial italiano Antonio Merola realizó un vuelo de altura con el motorista Juan Nicolás Bordadhere al elevarse en San Fernando a 5.000 m con un Lohner-Macchi M-3 Kappa, equi-

Lohner-Macchi M-3 Kappa accidentado al mando del suboficial Matiello. Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea. Archivo Biedma.



pado con motor de 160 hp. Recorrieron las zonas de Tigre, San Fernando y San Isidro. A los 23 minutos de vuelo alcanzaron los 3.000 m, a los 40 minutos: 4.000 m y a los 31 minutos: 5.000 m.

08-09AGO19: El Teniente de Fragata Barón Luigi De Riseis inició en San Fernando un vuelo desde Buenos Aires con intenciones de llegar hasta Asunción, a bordo del hidroavión Nieuport Macchi M-7 CM-7-1 (ex N° 20783), pero al tener inconvenientes mecánicos (perdió en vuelo 8 de los 9 bulones de sujeción de la hélice), debió acuatizar a la altura de la ciudad de Paraná. Solicitó otro hidroavión a la base de Buenos Aires, siéndole enviado un Macchi-Lohner L.3 N° 8448, al mando del suboficial Mario Conforti con el cual llegó hasta Bella Vista, Asunción a las 10:22 hs del 15-08-19. Este avión luego fue donado por el gobierno italiano a la República del Paraguay ⁽²¹⁾ pero resultó destruido al mando del Teniente 2° Escario a poco de despegar durante el vuelo de traslado.

14AGO19: El suboficial Mario Conforti con el mecánico Juan Nicola realizó un vuelo desde San Fernando a Paraná con el Macchi-Lohner L.3 N° 8448 transportando repuestos para el bote volador del Teniente de Navío Barón Luigi De Riseis ⁽²²⁾.

15AGO19: El Teniente de Navío Barón Luigi De Riseis continuó un vuelo desde Paraná hasta Asunción, a bordo del hidroavión Lohner-Macchi L.3 N° 8448

23AGO19: El Teniente de Navío Barón Luigi De Riseis a bordo de un Macchi-Lohner L.3 inició un vuelo desde Asunción a San Fernando con escalas en Bella Vista y Paraná, llevando al Ministro italiano D. M. Rossi.

(21)
Diario El Pueblo de San Fernando N° 1375 del 31 de agosto de 1919.

(22)
Biedma Recalde, Antonio María, Efemérides 2ª parte. Biblioteca Aeronáutica, pág. 37. Aviación Editorial Argentina, Buenos Aires, Argentina.

(23)
Biedma Recalde Antonio María. (1935) Efemérides N° 2, 1ª parte, enero a junio, pág. 79.



Teniente De Riseis con el Sr. Rossi. *Diario El Gráfico*, 30 de agosto de 1919. Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea. Colección Biedma.

14SEP19: Raid San Fernando a Paraná a cargo del suboficial Mario Conforti con un mecánico a bordo de un Lohner-Macchi L.3.

SEP-OCT19: Vuelos de Pouchan, Zar y Penachi.

29SEP19: El Teniente de Fragata Marcos Antonio Zar realizó un vuelo entre San Fernando y Puerto Nuevo a bordo de un Nieuport Macchi M-7, donde descendió por fallas, regresando al punto de partida. En los primeros días del mes de diciembre con uno de estos hidroaviones, un M-9 y un Curtiss 18 Seagull, la Aviación Naval participó por primera vez en las ejercicios de la escuadra de mar ⁽²³⁾.

30SEP19: Teniente 2° Arturo Escario (Ejército de Paraguay) cayó en proximidades del arroyo Pajarito en el Delta cuando intentaba el raid a Asunción del Paraguay con un Lohner-Macchi M-3 Kappa. Como consecuencia del accidente al día siguiente falleció en el Hospital de San Fernando (24).

(24)
Arguindeguy Pablo E. (1981), Historia de la Aviación Naval Argentina, tomo 2, pág. 564.



Recuperación de los restos del Lohner Macchi M-3 del Teniente 2° Escario. Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea. Colección Biedma.

30OCT19: Vuelo del Alférez de Navío Marcos Antonio Zar en M-7 con un aterrizaje de emergencia en Dársena Norte, y posterior regreso a San Fernando.

DIC19: Una escuadrilla constituida por el Curtiss 18 Seagull, un M-7 y un M-9 de la Aviación Naval participó por primera vez en las ejercitaciones de la escuadra de mar. Desarrollaron misiones de observación y reglaje del tiro de artillería del acorazado *Moreno* y de la Artillería de Costas, reconocimiento, aerofotografía y práctica de comunicaciones por radio (25). Finalizaron sus actividades el día 15.



ENE-FEB20: Vuelos de los aviadores Pouchan, Zar y Penachi.

06MAR20: Vuelo San Fernando-Concepción del Uruguay a cargo de los pilotos Pouchan y Penachi con el Nieuport Macchi M-9 N° 2.

16MAR20: Nieuport Macchi M-7 N° 1 tripulado por el Teniente Zar, y el Nieuport Macchi M-9 N° 2 al mando del Teniente Pouchan con el suboficial Penachi llevaron a cabo un vuelo a Asunción del Paraguay, llevando a bordo la manija de arranque del Lohner-Macchi M-3 destruido en el accidente que le costara la vida al Teniente 2° Escario. En su regreso, que se concretó el día 21, recorrió 1.277 km en 7:55 hs de vuelo partiendo desde Asunción del Paraguay con escalas en Corrientes, Paraná y San Fernando (26). La formación regresó el día 25 con 2.542 km en 15:40 horas de vuelo.

(25)
Biedma Recalde. Antonio María (1969), Crónica Histórica de la aeronáutica Argentina, Colección Aeroespacial Argentina, pág. 272.

(26)
Arguindeguy Pablo E. (1981), Historia de la Aviación Naval Argentina, tomo II, pág. 675.

16MAR20: Nieuport Macchi M-7. El Alférez Marcos Antonio Zar batió el récord mundial de distancia y velocidad al unir San Fernando, provincia de Buenos Aires, y Asunción del Paraguay con el CM7 N° 1.

04AGO20: El Teniente de Fragata Pouchan desarrolló un prolongado vuelo sobre el Delta con el Nieuport Macchi M-7.

07AGO20: El Teniente de Fragata Fitz Simon realizó entre las 14:30 y las 16 hs un vuelo de entrenamiento sobre San Fernando, San Isidro y Tigre a bordo de un Nieuport Macchi M-9. ■

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DE CONSULTA

- Archivos del autor.
- Amores Oliver, Eduardo Juan (*Investigador de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina*).
- Arguindeguy, Pablo E. (1981), *Historia de la Aviación Naval Argentina*.
- Biedma Recalde Antonio M., *Efemérides N° 3, 2ª parte, pág. 21*.
- Biedma Recalde, Antonio María, *Efemérides 2ª parte. Biblioteca Aeronáutica, Aviación Editorial Argentina, Buenos Aires, Argentina*.
- Biedma Recalde, Antonio María (1969), *Crónica Histórica de la aeronáutica Argentina, Colección Aeroespacial Argentina*.
- *Boletines del Aero Club Argentino*.
- *Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea*.
- Gentilli, Roberto (*Italia*).
- Lironi, Julio Víctor (1980), *Misiones Aeronáuticas Extranjeras 1919-1924, Instituto Argentino de Historia Aeronáutica*.
- Mortz, Alberto A. (1926), *Anuario Guía de la Aeronáutica, Editorial Autoaéreo, Florida 171, 3º piso, Buenos Aires*.
- *Museo Naval de la Nación. Lic. Jorge Norberto Vigo*.
- Sequeira, Sebastián; Cal, Carlos; Clatayud, Cecilia (1984), *Aviación Naval Argentina, SS & CC Ediciones, Buenos Aires Argentina*.

PUERTO BUENOS AIRES



**El Puerto de La Nación
Su Puerta Al Mundo**

Avda. Ingeniero Huergo 431 (1107) Buenos Aires - República Argentina

Tel / Fax (5411) 4342-1727 Fax: (5411) 4342-6836

Página Web: www.puertobuenosaires.gov.ar

E-mail: institucionales@puertobuenosaires.gov.ar