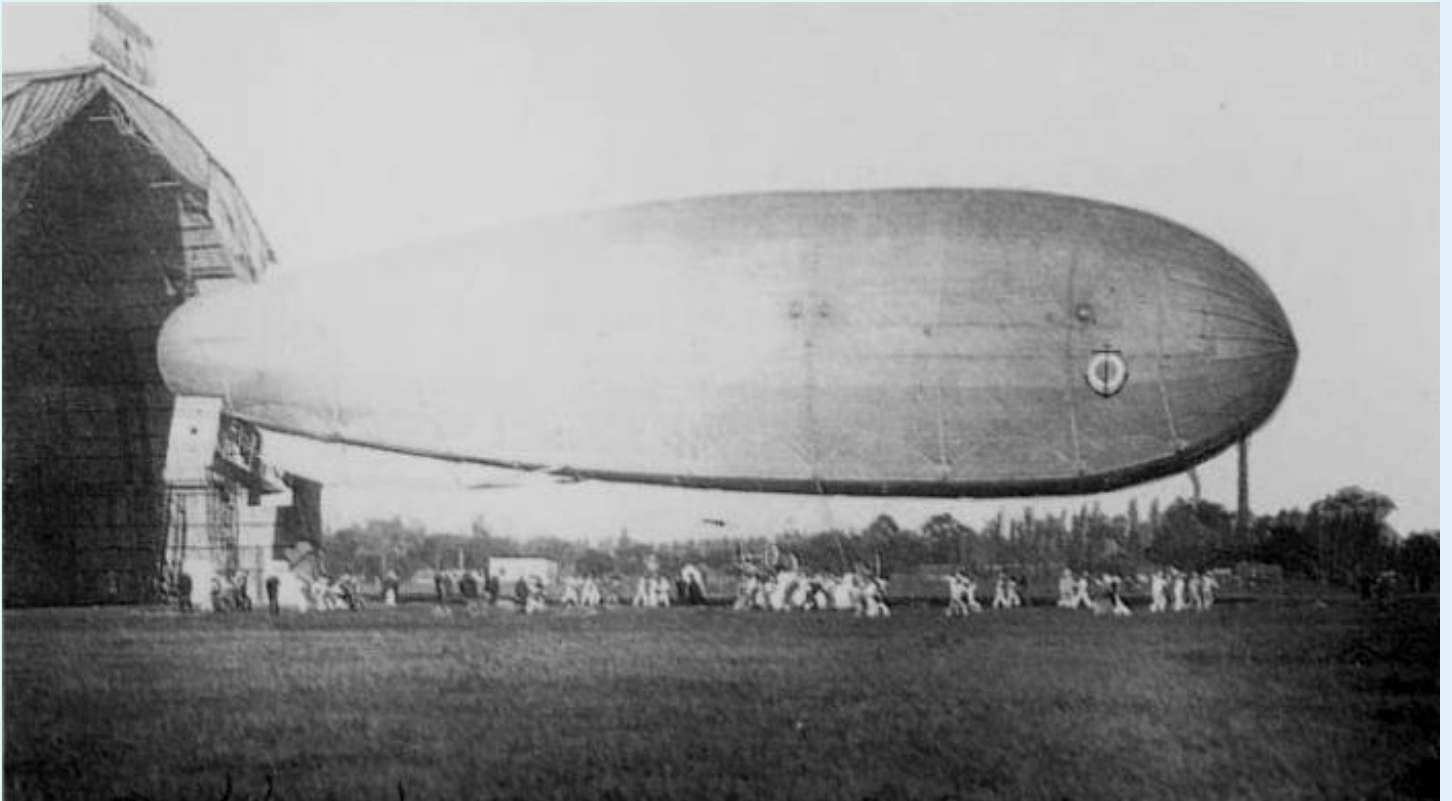


Aeropuerto Rivadavia



© Eloy Martín
2013

Aeropuerto Rivadavia

Antecedentes

Entre 1919 el piloto británico Mayor Shirley George Kingsley y muy probablemente Eduardo Bradley, fundador de la River Plate Aviation Co.; gestionó ante el Concejo Deliberante la sesión de los terrenos que luego ocupara la Escuela de Mecánica de la Armada en el barrio de Núñez, con la finalidad de construir allí un aeródromo que sirviese de base de las operaciones de esa empresa de aeronavegación que desde el 3 de enero de 1923 funcionaba en los terrenos que hoy ocupa el hipódromo del Jockey Club en San Isidro. La empresa tenía la intención de acercar las operaciones al ejido de la Capital Federal y establecer además una cabecera sobre la ribera para sus operaciones con hidroaviones.



Instalaciones de la River Plate Aviation en el aeródromo San Isidro actualmente ocupado por el hipódromo local. 1922

El 21 de septiembre de 1921 se autorizó al My Kingsley a establecer servicios aerocomerciales regulares entre Buenos Aires y Montevideo con la River Plate Aviation Co. La compañía surgió de la fusión de la Sociedad River Plate Aviation Co. con la Franco Argentina de Transportes Aéreos. El directorio de la nueva empresa estuvo integrado por: Carlos A. Tornquist, Henry C. Thompson, Francisco H. Hentsch, Juan Gichard, Shirley H. Kingsley (Administrador General), Dr. José M. Paz (Síndico), Aaron de Anchorena, Enrique de Anchorena, Manuel G. Balcarce, Carlos Ortíz Basualdo, Nicolás Ortíz Basualdo, Federico Bemberg, E. W. Drabble, Guillermo H. Drysdale, Carlos Duggan,

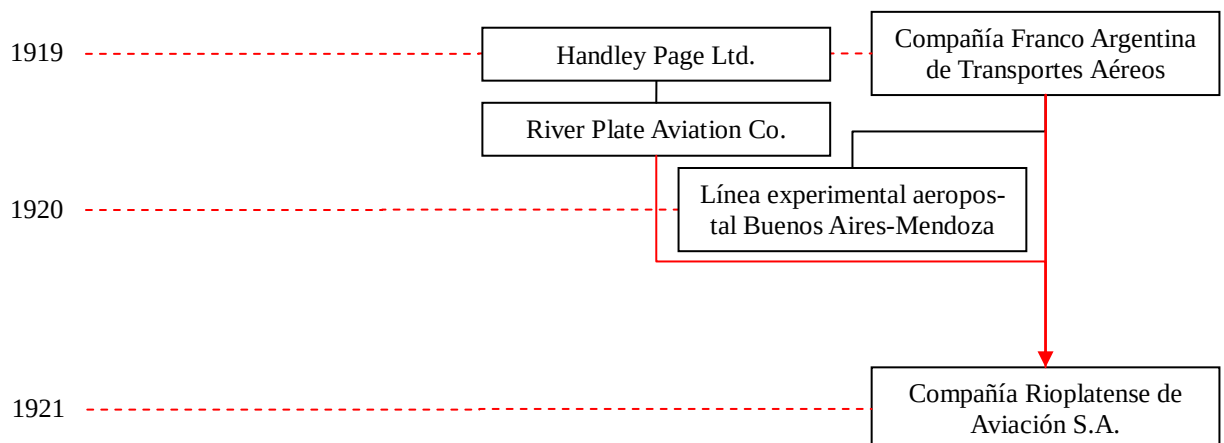
Juan Duggan, David Hogg, H. H. Leng, Emilio Lernoud, Alfredo Peña, Arthur G. Prudent, Louis Superviele, Saturnino J. Unzué, Cnl Alfredo de Urquiza.

El 1 de enero de 1924 quedó oficialmente habilitada por el Director de Correos y Telégrafos de la Nación la correspondencia por Vía Aérea. El Mayor Kingsley estableció con los botes voladores Vickers *Viking* un servicio regular a Montevideo (muelle Maciel) con extensión a Punta del Este de lunes a sábado. El servicio fue prestado hasta el 31 de marzo de 1924 a cargo de los pilotos Shirley H. Kingsley, Bryand Ferrand y Patricio Hasset (177 vuelos, 574 pasajeros, 168 sacas de correspondencia transportada).



Vickers *Viking* Mark IV de la River Plate Aviation Co. operando desde Buenos Aires

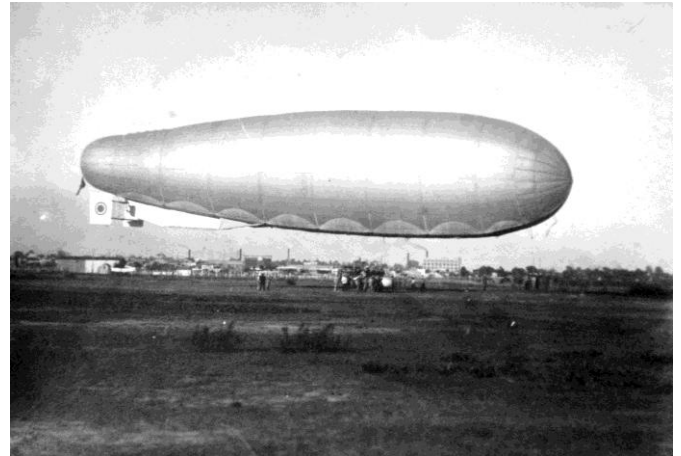
Evolución de la empresa (1919-1921)



Aeropuerto Rivadavia

En 1920 por iniciativa del Barón Antonio De Marchi se organizó un consorcio italiano con miembros de la colectividad italiana que se llamó *Compañía de Excursiones Aéreas*. La presidencia fue

confiada al Ing. Edmundo Giau¹. La propuesta inicial era llevar a cabo operaciones de dirigibles sobre el estuario del río de la Plata con fines de paseo y para ello inició gestiones para obtener los terrenos con la finalidad de instalar el aeródromo. No sabemos si fue por casualidad o si en realidad existieron otros motivos para la municipalidad de la ciudad de Buenos Aires le asignara el predio originalmente solicitado por Kingsley.



Izquierda: barón Antonio de Marchi. Derecha: dirigible operando en el aeropuerto *Rivadavia*

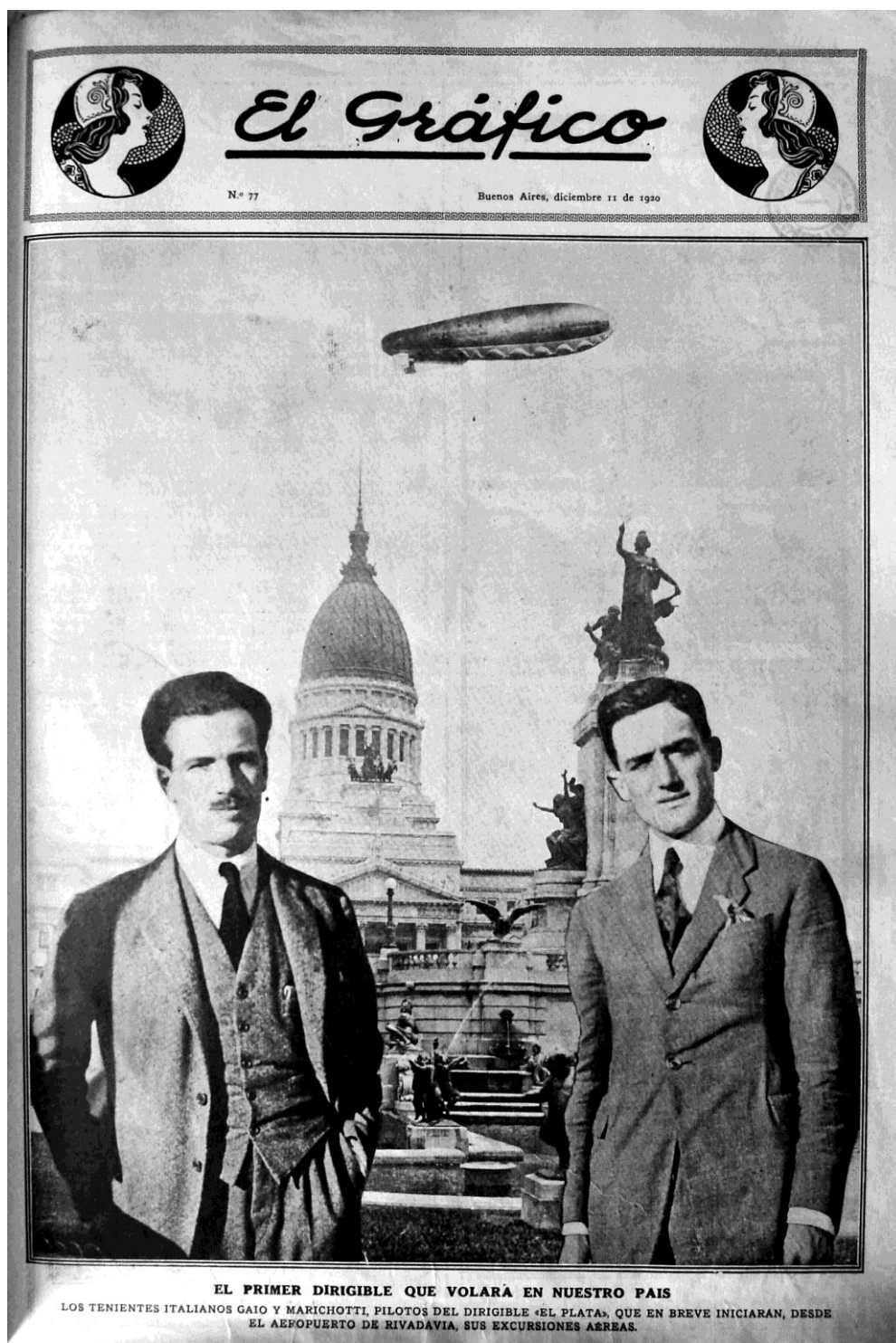
Según una noticia publicada el 5 de octubre de 1920, la base de operaciones se instaló en el barrio de Saavedra (Lomas de Rivadavia) sobre terrenos cedidos por la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires y que ocupó la Escuela de Mecánica de la Armada. Sobre el sector norte fue construido un hangar, más precisamente en la intersección de Blandengues (Av. Del Libertador) y Deheza, también se instalaron equipos productores de hidrógeno, estación radioeléctrica, sala para el público.



Izquierda: Relevamiento aerofotográfico de Buenos Aires desarrollado por el ejército en 1929. Plancheta de Lomas de Rivadavia. En el recuadro se aprecia con toda claridad la estructura del hangar del dirigible construido por la Compañía de Excursiones Aéreas. La avenida Blandengues es actualmente Del Libertador. Derecha: Vista aérea actual del lugar

¹ **Edmundo Giau** (1888-1985) colaboró en el cruce de la cordillera realizado por el aviador Antonio Locatelli realizando estudios climatológicos en Puente del Inca. Casado con Matilde Volpi (hija de un anticuario) se radicó en Val d'Elsa y falleció en Firenze a los 97 años.

Para esta empresa se adquirieron dos dirigibles que llegaron al país en agosto de 1920 con el Ing. Edmundo Gaio (1888-1985) a bordo del *María C* junto con cincuenta vagones contenedores que incluían la aeronave. El embarque contenía además un hangar de estructura metálico recubierto con lona para su guarda.



Dirigible Clase DE *El Plata* en el Aeropuerto Rivadavia. El Gráfico Nº 77 11 de diciembre de 1920

Los dirigibles

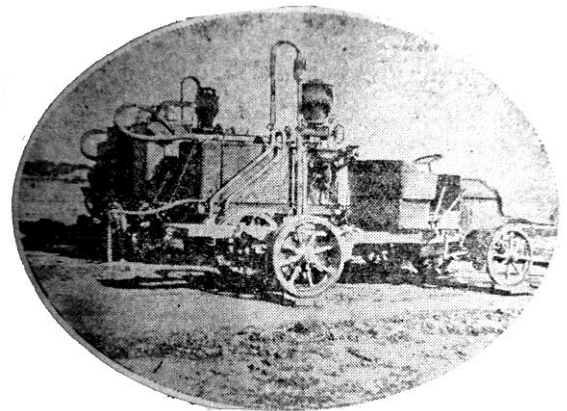
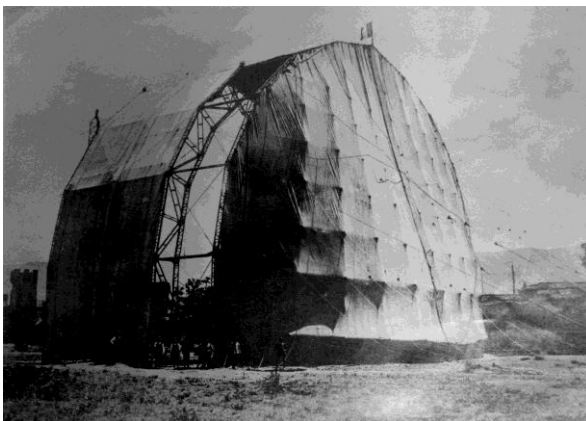
El material fue adquirido usado en Italia. Tenían una envoltura de 1000 m³ de gas hidrógeno. Sus medidas principales eran: altura: de 18 m, diámetro: 22 m, largo: 60 m; disponía de instrumental de vuelo completo, dos motores de Fiat-Colombo 120 hp con una autonomía total de 20 horas a una velocidad de crucero de 48.56 nudos y capacidad para ocho plazas sin tripulación. El segundo dirigible fue recibido oficialmente en Ciampino en mayo de 1922 y trasladado a Fuerte Barragán. Recibió el nombre *Teniente Matienzo* y muy poco tiempo después *Los Andes*.

Curioso palco realizado en Villa Devoto con alegoría del dirigible *El Plata* para los carnavales de 1921 (Revista Caras y Caretas)



Compañía de Excursiones Aéreas

La inauguración oficial fue prevista para el 6 de noviembre de 1920 pero no fue posible por las condiciones meteorológicas. El primer vuelo fue protagonizado a las 16:30 del 30 de diciembre de 1920 por el dirigible semirrígido bautizado *Alférez Sarmiento* (luego bautizado *El Plata*).



Izquierda: hangar de dirigible del ejército italiano similar al importado. Derecha: vehículo de apoyo (probablemente para la carga de gas) importado por la *Compañía de Excursiones Aéreas*

El 5 de enero de 1921 se llevó a cabo el vuelo inaugural al mando del Teniente de Navío Ing. italiano Edmundo Gaio, Ing. Giovanni Rossi, Teniente de Navío italiano Giuseppe Maricotti pertenecientes a la misión aeronáutica italiana y el Teniente de Fragata Ceferino Pouchan. La aeronave

realizó evoluciones sobre el barrio de Belgrano y la ciudad de Buenos Aires. La aeronave realizó evoluciones sobre Buenos Aires. El segundo vuelo se realizó el 6 de enero de ese año.

Inauguración del aeropuerto Rivadavia



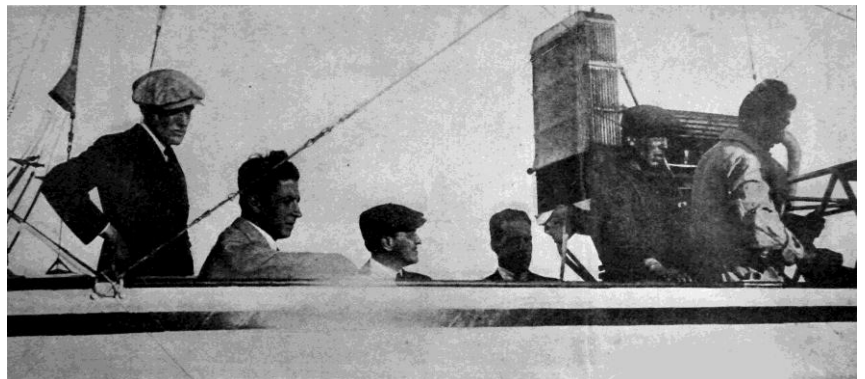
Antes de iniciar la ascensión de «El Plata», el teniente de Rossi, comprueba la velocidad del viento.



La presidenta de la sociedad de damas que auspició la fiesta, señora de Zorraquín, y el piloto Gajo.

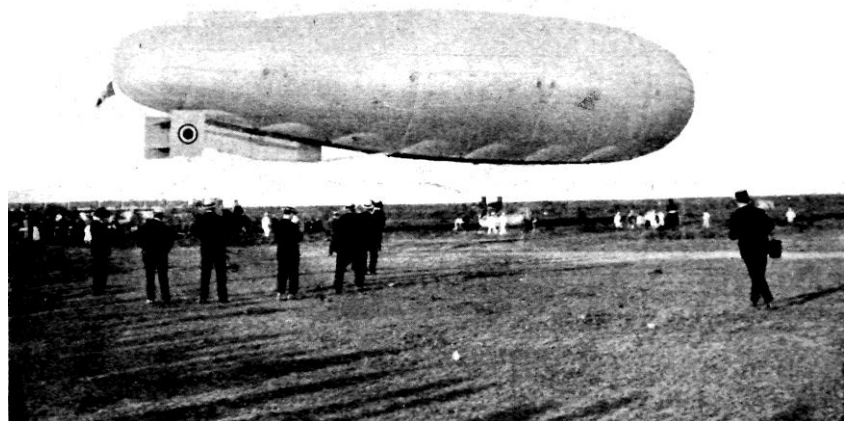


Teniente Maricotti y piloto Gajo, en plena labor.

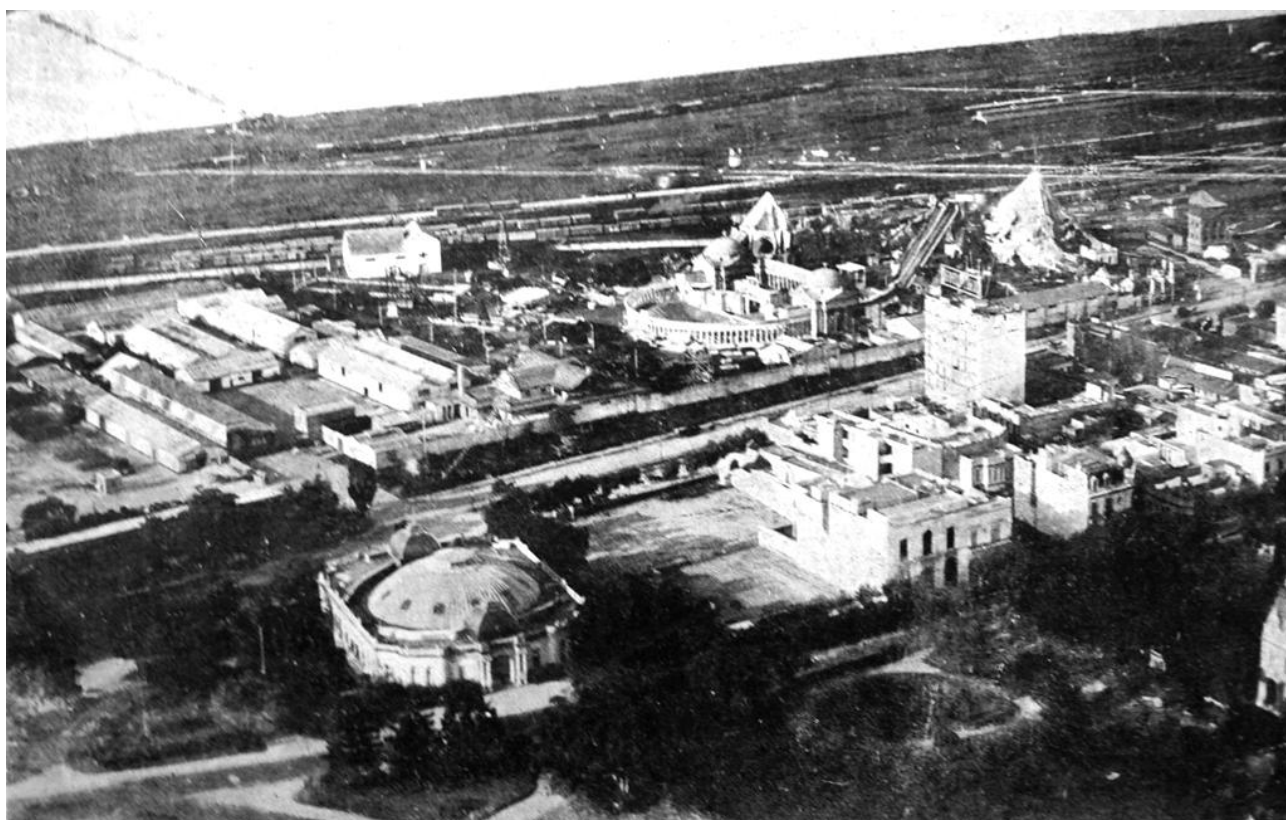
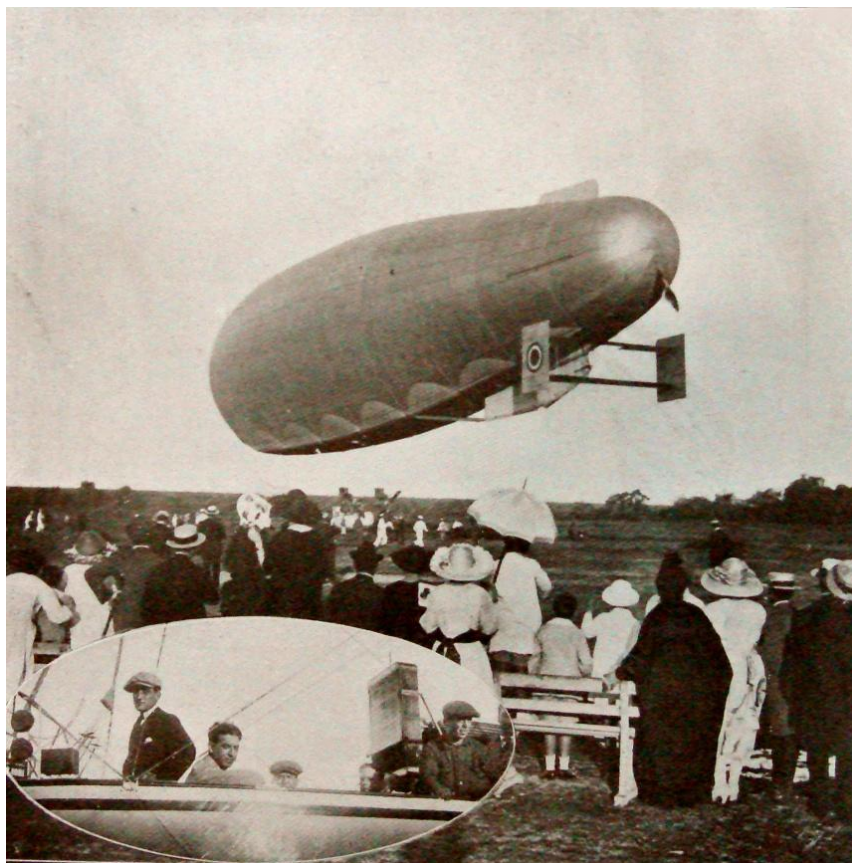


Vuelo inaugural de *El Plata* en el aeropuerto Rivadavia. A la derecha se observa de pie al Teniente Maricotti, sentado Gajo, Dr. Tito Arata y al oficial de la Armada Ceferino Pouchan y dos mecánicos al costado del motor. (Revista Atlántida 19 de enero de 1921

Vuelo en el aeropuerto Rivadavia. 6 de enero de 1921 (Revista *Aviación*)

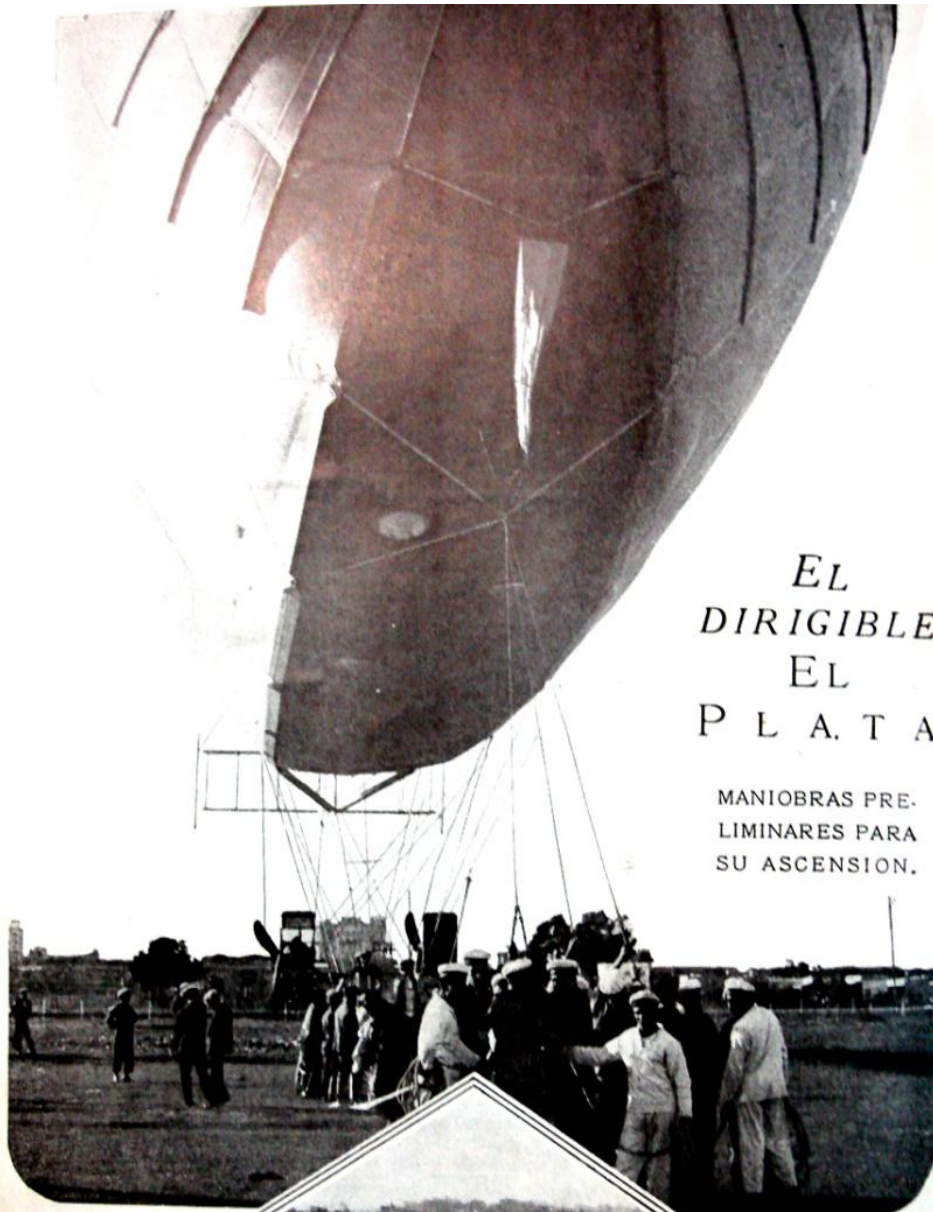


Vuelo inaugural en el aeropuerto *Rivadavia* Revista Atlántida. 19 de enero de 1921



Vista aérea del Parque Japonés y el Palais de Glace tomada desde el dirigible. Revista *Aviación*

Dirigible *El Plata*



EL DIRIGIBLE EL P L A T A

MANIOBRAS PRE-
LIMINARES PARA
SU ASCENSION.

Terminadas las maniobras,
el dirigible se halla
listo para elevar-
se. Los marinos

Dentro de una
absoluta sencillez,
las maniobras verifica-
das para dejar lista a
la enorme aeronave, tienen
partes interesantes y de-
licadas. Es difícil de imaginar
cuando se la ve cernirse serena-
mente sobre Buenos Aires, dando
la impresión de una mole de
movimientos pesados y lentos, que
en pocos minutos puede ser ella sa-
cada de su hangar y estar en condi-
ciones para emprender sus viajes.

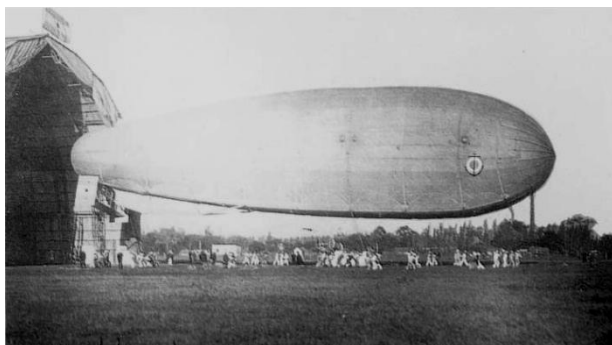


El gran hangar
donde se guarda el

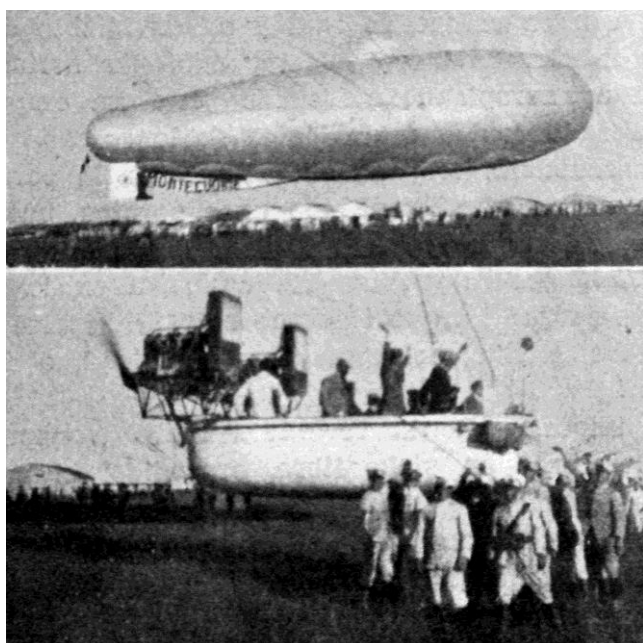
dirigible, visto
desde alto.

personal de servicio sólo
esperan la orden para
soltar las ama-
rras.

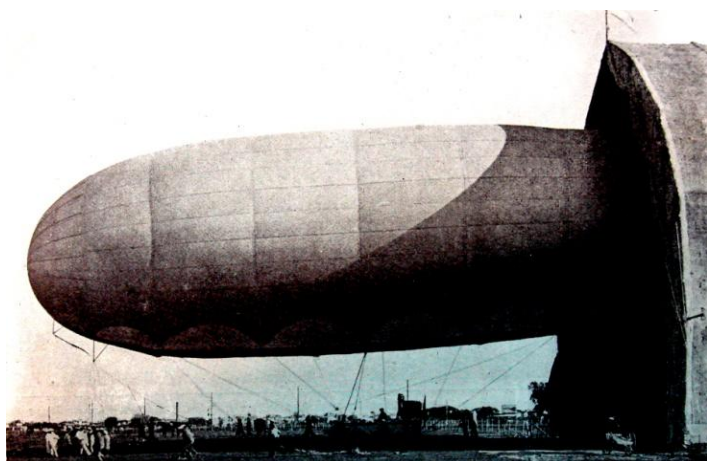
Verdad es que
la pericia y la
práctica de los ingenie-
ros pilotos y las del per-
sonal de servicio en el aer-
puerto de Rivadavia salvan
todos los inconvenientes que
puedan presentarse; por ello es
que nuestro asombro fue grande
cuando creímos tener que esperar
largo tiempo antes de realizar una
ascensión sobre la capital y sus alre-
dores. La operación de sacar a la
aeronave de su hangar es una de las



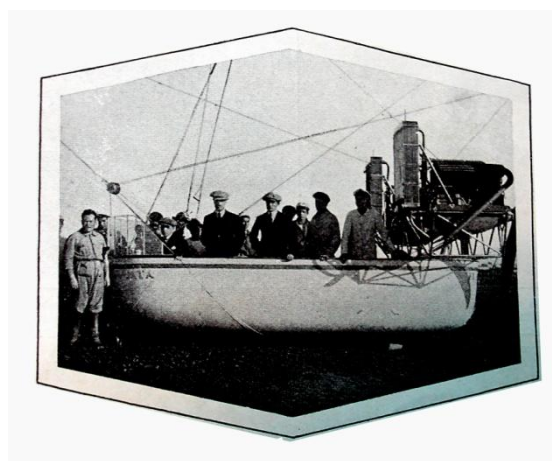
Notas periodísticas de la época dieron cuenta de por lo menos dos vuelos más protagonizados por el dirigible *El Plata*: uno llevado a cabo el 6 de enero y otro en mayo al aeródromo de El Palomar².



Dirigible *El Plata* en El Palomar³

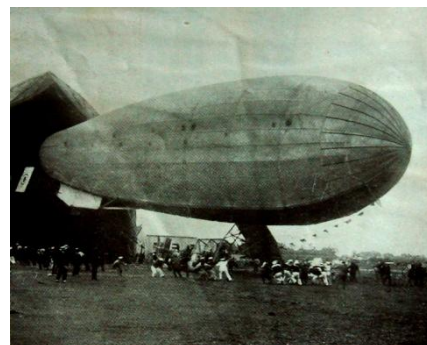


Dirigible *El Plata*. (Revista Caras y Caretas. Abril de 1921)



² Revista *Aviación*. Año I N.º 5. Mayo de 1921.

³ *Ibíd*em



Aeropuerto Rivadavia. Intento frustrado de vuelo en honor de Francos Rodríguez. El Gráfico N° 77. 11 de diciembre de 1920



Hangar del dirigible en el aeropuerto Rivadavia

Dirigible Clase DE *El Plata* en el aeropuerto Rivadavia. 1921

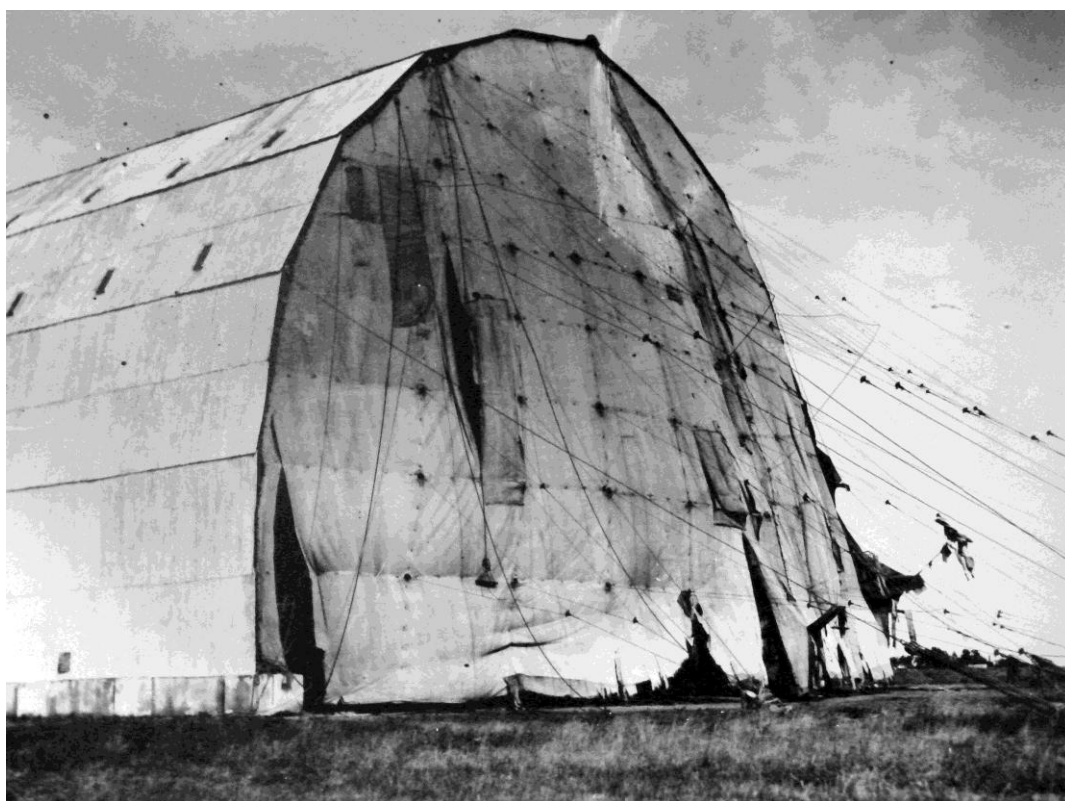




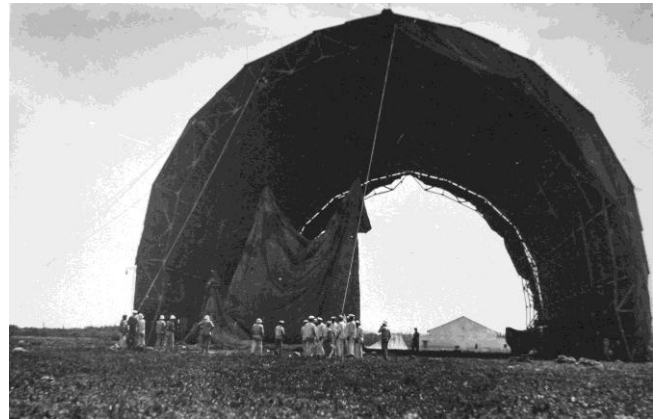
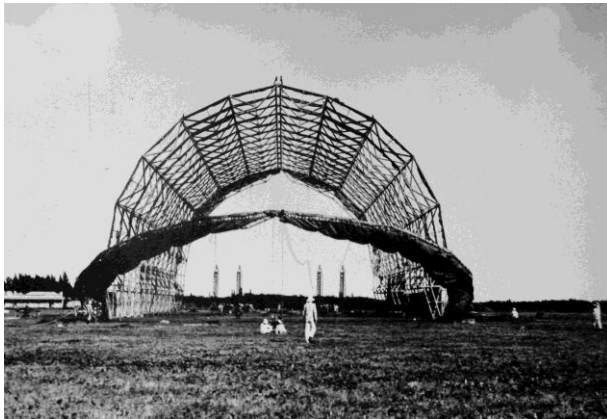
Mástil de amarre del dirigible en el aeropuerto Rivadavia. Derecha: El mismo mástil preservado en la base aeronaval Punta Indio

Transferencia a la Armada

Poco tiempo después, al fracasar la empresa, el material fue adquirido por la Armada juntamente con un hangar, repuestos y la maquinaria para la producción de gas hidrógeno por la suma de \$100000 el 6 de noviembre de 1921. El aeropuerto fue desactivado y todo el material y sus instalaciones pasaron a la Escuela de Aerostación y Aviación con asiento en Fuerte Barragán, creada el 11 de febrero de 1916 donde se nucleaba la mayoría del equipo aeronaval. Luego de la creación e instalación de la base aeronaval Punta Indio el material pasó a la nueva base.



Hangar armado en la nueva base



Montaje del hangar de dirigibles en Punta Indio



Bibliografía y fuentes consultadas

Archivos del autor

ARGUINDEGUY, Pablo E. (1981) *Historia de la Aviación Naval Argentina*.

BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides. 1ª Parte*. Biblioteca Aeronáutica. Aviación Editorial Argentina. Buenos Aires. Argentina.

BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *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.

BIEDMA RECALDE, Antonio María. *Efemérides N° 3. 2ª Parte*.

Diario El Gráfico

Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

GENTILLI, Roberto (Italia)

Janes all the World. Aircraft pounded by Fred T. Jane (Thirteenth Year) 1923. London: Sampson Low. Marston & Co. Ltd. Aeronauticals Publishers

LIRONI, Julio Víctor. (1980) *Misiones Aeronáuticas Extranjeras 1919-1924. Beneficios y consecuencias de su proceso en la evolución de la Aviación Militar y Civil de nuestro país*. Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery. Germanó Artes Gráficas. Buenos Aires. 4 de diciembre de 1980.

MORTZ, Alberto A. (1926) *Anuario Guía de la Aeronáutica*. Editorial Autoaéreo. Florida 171 3° Piso. Buenos Aires.
Museo Naval de la Nación. Lic. Jorge Norberto Vigo.
Revista Atlántida
Revista *Aviación*
SEQUEIRA, Sebastián, CAL, Carlos, CLATAYUD, Cecilia (1984). *Aviación Naval Argentina*. SS & CC Ediciones. Buenos Aires Argentina.