

LA EXTRAORDINARIA HISTORIA DE UN HIDROAVION ARGENTINO, EL HR- 5 Ó EL E-17...EL “BUENOS AIRES”

Durante 1986 llegó a mis manos, por obra de la casualidad, una revista de la serie “Todo es Historia”, más precisamente el número de septiembre de ese año. En su interior había un artículo denominado “A 60 años de los vuelos del Plus Ultra y del Buenos Aires” escrito por el señor Julio A. Luqui Lagleyze.

El artículo recordaba sintéticamente el desarrollo de esos dos extraordinarios raids aéreos que con destino hacia nuestro país, se cumplieron durante el año 1926.

Al hablar del “Plus Ultra”, que al mando de Ramón Franco entre el 26 de enero y el 10 de febrero de ese año había unido por primera vez España (Puerto de Palos) con Argentina (Buenos Aires) se lamentaba, que el Gobierno Nacional de entonces, hubiera autorizado su envío de regreso a España.

Las razones para que el hidroavión Dornier WAL (Ballena en alemán) hiciera ese viaje desarmado eran dos, restaurarlo dada su profunda corrosión y que esa nación pudiera construir una réplica. Hoy sabemos que el avión fue copiado y restaurado al detalle en ese país, o sea que nosotros recibimos (teóricamente) de regreso un “Plus Ultra restaurado” y España obtuvo una copia fiel que exhibe con orgullo en el Museo de Aviación de Cuatro Vientos, próximo a la ciudad de Madrid.

Sin embargo cuando se refería al “Buenos Aires” citaba textualmente un párrafo del libro Historia de la Aviación Naval (Contralmirante Pablo Arguindeguy 1981) que dice:

...”Aceptada la donación por la Marina fue asignado a la Base Aérea de Puerto Belgrano como avión de reconocimiento. Operó allí entre 1928 y 1934, cuando fue dado de baja. Se lo denominó HR-5”... Y se preguntaba: ¿Nadie pensó en guardarlo como reliquia? En que manos ¡Señor! están las reliquias de la Patria...”



Duggan y Olivero durante una escala en BRASIL

En ese momento y dada mi juventud ,luego de ver como dejábamos sin control ni iniciativas el material que había regresado del conflicto por las Islas Malvinas en el cual tuve el honor de volar, me dije a mi mismo “es una historia que se repite” y el tiempo siguió transcurriendo a mucha velocidad en mi vida profesional.

Llegó entonces el año 1996, yo estaba destinado como Comandante en la Escuadra Aeronaval N° 2 en la Base Aeronaval Comandante Espora y tuve la suerte de poder sumarme al desarrollo del Museo de la Aviación Naval, que con el esfuerzo de muchos,

fundamentalmente del entonces Comandante de la Fuerza Aeronaval N°2 Capitán de Navío Roberto Curilovic, el Capitán de Navío (Re) Félix Médici, el Capitán de Fragata Julio Pacheco y el Suboficial Mayor (Re) Núñez y su Grupo de suboficiales voluntarios, concretó su apertura ese mismo año, de manera completa y de acuerdo a las últimas tendencias museológicas. Algo había comenzado a hacer, para subsanar esa asignatura pendiente que la vida había colocado en mi singladura.

Cual sería mi sorpresa al finalizar ese mismo año, cuando me comunicaron que la superioridad había decidido conferirme el honor de ser nuevamente Comandante de Escuadra durante 1997, mi Comandante paralelo sería el Señor Capitán de Fragata Roberto Sylvester, profesional cabal con el que había compartido una gran parte de mi carrera como Aviador Naval.

El Capitán Sylvester fue quien una mañana de abril me avisó que un amigo de su infancia era nieto de un Suboficial Piloto y su madre, oriunda de la zona, hija del mismo Suboficial quería donar al Museo, recientemente inaugurado, los objetos que habían pertenecido a su padre.

La mañana del encuentro se presentaba muy pesada por razones del servicio, pero dada la situación y los antecedentes de la gestión era imposible para mí posponerla. Llegué al lugar de la reunión, la Sala de Situación de la Fuerza, unos minutos antes de lo previsto y acompañado de los dos Tomos de la Historia de la Aviación Naval del Contralmirante Arguindeguy, para poder ubicarme rápidamente en ese momento del pasado al que esa familia nos haría regresar...

Al verlos entrar sentí una cálida conmoción interior, la señora mayor pero de sonrisa amable y juvenil estaba visiblemente emocionada, su hijo de mi edad o algo menor muy afable y con cara de "gringo trabajador" me dio un apretón de manos que me tranquilizó, no iba a ser esa una reunión más de las que uno luego se olvida.

Comenzó esta señora su relato y supe entonces que era hija del Suboficial Segundo Aeronáutico Gustavo Van de Genachte, piloto de hidroaviones que había fallecido el 16 de febrero de 1935 en un accidente de aviación, dando instrucción en la Ría de Puerto Belgrano. Acto seguido y muy tiernamente como si fuera su tesoro máspreciado, colocó sobre la mesa de la reunión un par de sobres de papel madera de donde comenzaron a fluir los documentos que despertaban sus recuerdos. Las cartas de pésame de las autoridades navales, las fotos de uniforme de su padre, las cintas de gorras que había utilizado, la dragona de su espada y al final un recorte de los diarios de la época, particularmente uno de "La Nueva Provincia" de la ciudad de Bahía Blanca, que narraba la tragedia ocurrida y mencionaba que se había perdido para siempre el avión de Olivero, Duggan y Campanelli, se había caído el "Buenos Aires".

Sesenta y dos años después de ocurrido el accidente, el mismo avión se encargaba de explicarme a través de manos dilectas, cuales habían sido las circunstancias que decidieron su final.

Teníamos en ese momento una explicación valedera de porqué existía una maqueta muy antigua en el Museo de la Aviación Naval de un hidroavión que tenía la matrícula HR-5, era el recuerdo del "Buenos Aires" y su paso por la Armada. Maqueta de la cual existe una réplica similar en el Museo Naval de la Nación en el Tigre.

El pasado 13 de agosto a las 16:01 hs se cumplieron 80 años desde el momento en que el “Buenos Aires” y su tripulación: Olivero, Duggan y Campanelli alcanzaron la gloria y quedaron inmortalizados en la historia, al ser el suyo el primer avión que unió Nueva York con Buenos Aires, abriendo para la naciente actividad aerocomercial esa ruta de comunicación y progreso.



Eduardo Olivero en su libro “Impresiones” escrito en 1927, narra: “... que el Buenos Aires había recorrido 14.570 kilómetros en 109 horas y 54 minutos de vuelo efectivo a una velocidad promedio de 132 km/h, cumpliendo 40 escalas en 50 días...”

El vuelo había sido preparado en absoluto secreto y el avión elegido era un hidro SAVOIA S-59, la fábrica debió construirlo con gran celeridad ya que el comienzo del viaje se había fijado para el 24 de mayo de 1926 desde el aeródromo naval de Miller Field en la costa de New Jersey frente a la isla de Manhattan.

El raid fue extraordinario para la época ya que fue una iniciativa privada, financiada por la familia Duggan de Buenos Aires y cuyo hijo se desempeñaría como copiloto de Olivero. Debió afrontar todas las vicisitudes de quien abre una ruta nueva por primera vez, no se conocían aeródromos ni puntos de apoyo, en función de las capacidades y limitaciones del avión se debió planificar donde se colocarían los abastecimientos y donde los repuestos de manera preventiva, se debieron tramitar los permisos de sobrevuelo y las recaladas previstas e informar de todo ello a nuestra Cancillería.

Luego de atravesar muchísimas vicisitudes, ese 13 de agosto de 1926, cargados de gloria cumplieron con el objetivo que se habían propuesto dos años antes, ser los primeros aviadores en unir NUEVA YORK con BUENOS AIRES.



Valsesito de la época



Medalla
Conmemorativa

Al ir pasando los días, luego que se aquietase en el ánimo popular la conmoción de tamaña aventura, empezaron nuestros pilotos a preguntarse que hacer con el avión, que destino darle?. Decidieron, de común acuerdo, donárselo al Presidente de la Nación para que le fijara destino. Es así que Duggan luego de enviarle la carta con el ofrecimiento inicial al Dr. Torcuato Alvear, el 09 de diciembre de 1926 recibe la respuesta del Ministro de Marina Contraalmirante Domecq García que expresaba:

“Señor Bernardo Duggan,

Con referencia de la nota dirigida por Ud. Al Exmo. Señor Presidente, relacionada con la donación al Gobierno del avión Buenos Aires, en el que Ud. llevó a cabo, en compañía del Capitán Olivero, su memorable raid Nueva York-Buenos Aires, tengo el agrado de expresar a Ud. que el aparato donado será recibido por el Servicio Aeronáutico Naval y que será utilizado desde luego, conduciéndose en vuelo a la Base Naval de Puerto Belgrano.

En consecuencia y al agradecer el generoso donativo, participo que por la repartición respectiva se tomarán las medidas convenientes en el sentido que dejo constancia.

Saludo a Ud, con mi mayor consideración.

Fdo: M. Domecq García

Cabe aclarar que para ese entonces la Aviación Naval de la Armada sólo tenía diez años de existencia institucional y su Escuela de Aviación sólo cuatro en Puerto Belgrano.

Luego de varias discusiones criteriosas donde se analizó la situación técnica del avión, la Armada decidió enviarlo embalado y por ferrocarril hasta Puerto Belgrano, donde fue recibido en los primeros días del mes de enero de 1927. Allí se lo recorrió y se lo puso en línea de vuelo primero como parte de la Escuadrilla de Reconocimiento con la matrícula **HR-5** como se lo ve en la foto siguiente:



Había volado por primera vez desde la ría de Puerto Belgrano el 20 de julio de 1927.

Este avión era un modelo SAVOIA S-59, pesaba 2.950 kgs y tenía una velocidad de crucero de 198 km/h podía ascender hasta 5.200 m y su autonomía promedio era de 6 hs dependiendo de la carga útil. Sus dimensiones se pueden apreciar en las tres vistas (del manual de vuelo original) que siguen:

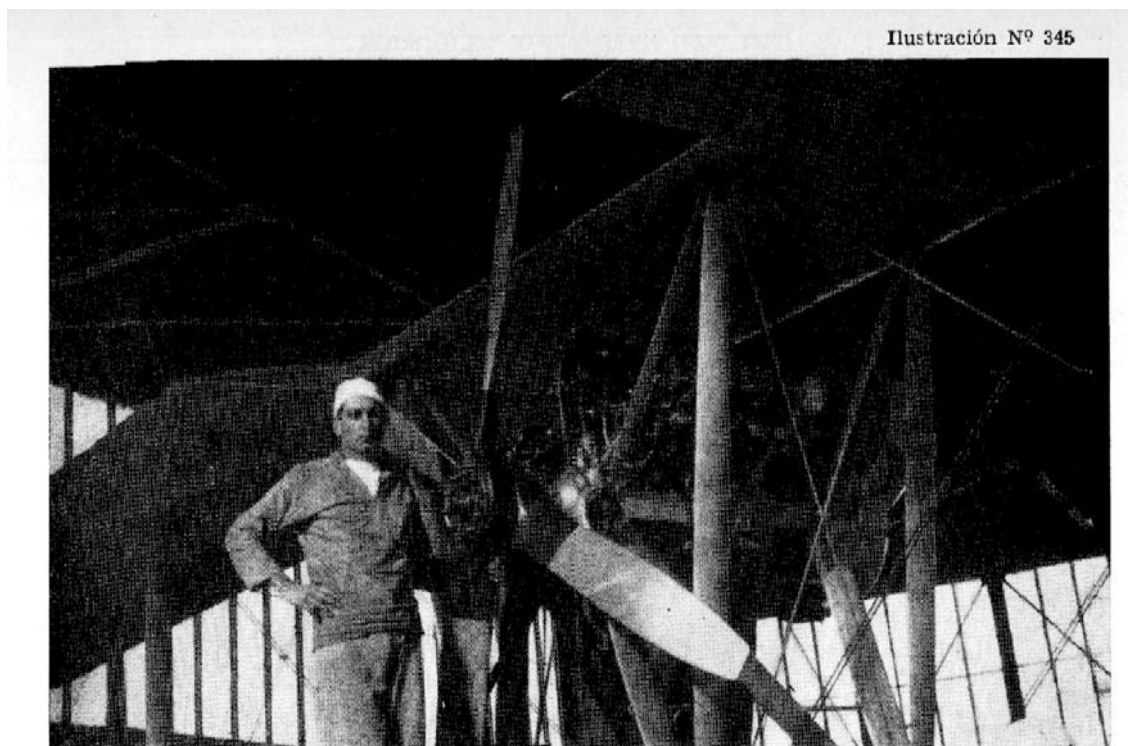
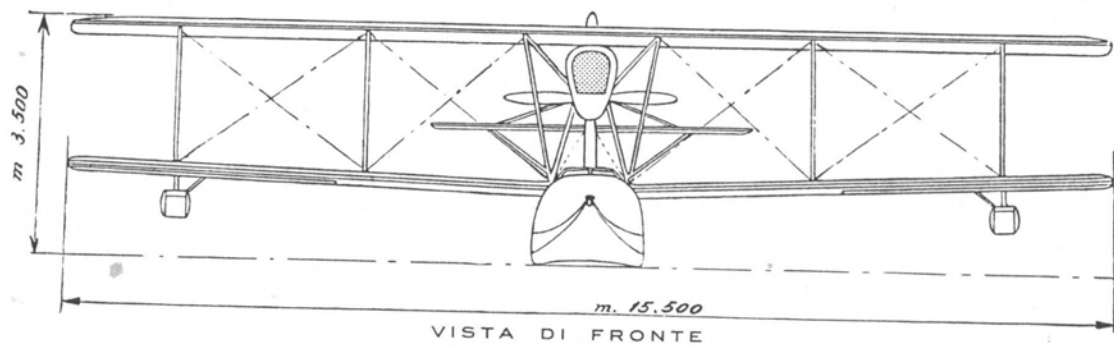
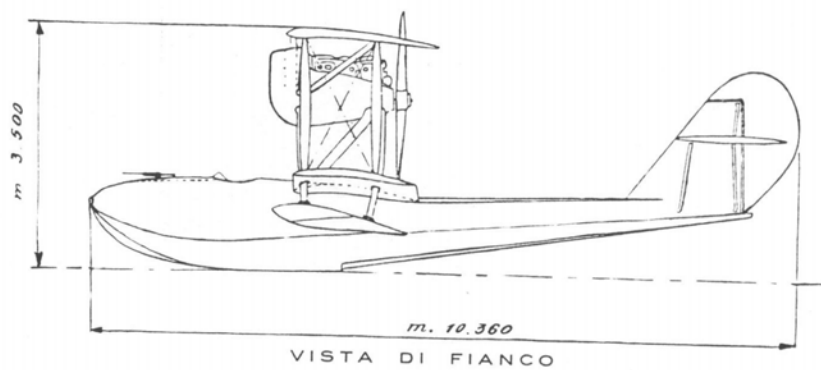
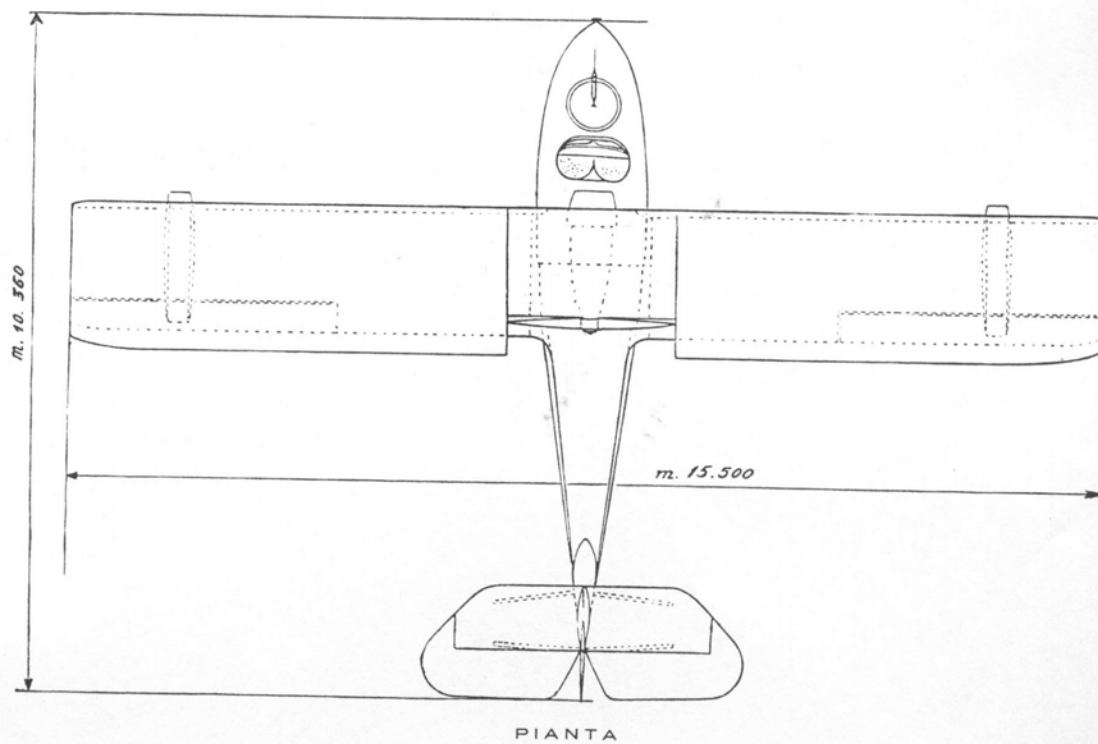


Ilustración N° 345

Motor y hélice del Hidro Savoia S-59 ex "Buenos Aires" de Duggan, donado a la Armada. Foto del ex-Consripto F. R. COGO, (circa 1929)



Su único motor era un modelo LORRAINE-DIETRICH de 12 cilindros en V refrigerado a agua y con una potencia máxima de 450 HP, que impulsaba una hélice cuatripala.



Sobre esta planta propulsora comentaba el piloto Olivero, al diario LA NACION luego de su arribo a Buenos Aires:

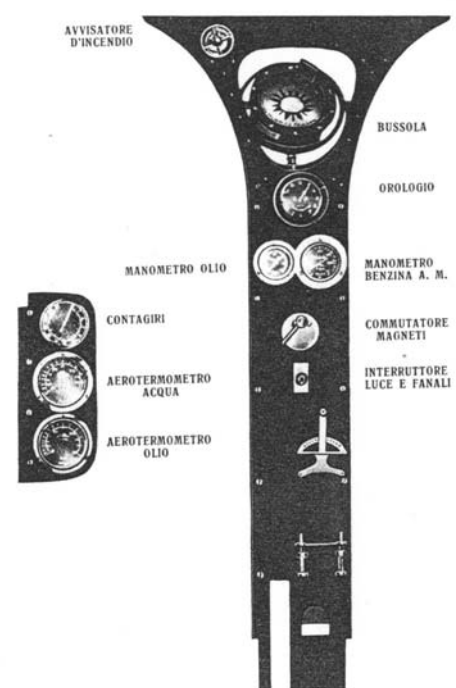
..."El aparato ha sido excelente; el motor ha funcionado maravillosamente. No se le ha tocado un solo tornillo desde que iniciamos el raid y eso que ha funcionado durante más de 8000 kms con nafta para automóviles de la peor calidad. ¿Cómo hemos de quejarnos de nuestro hidroavión? Es magnifico y tengo la impresión de que con cualquier otra marca no habríamos adelantado ni un solo día de vuelo"...

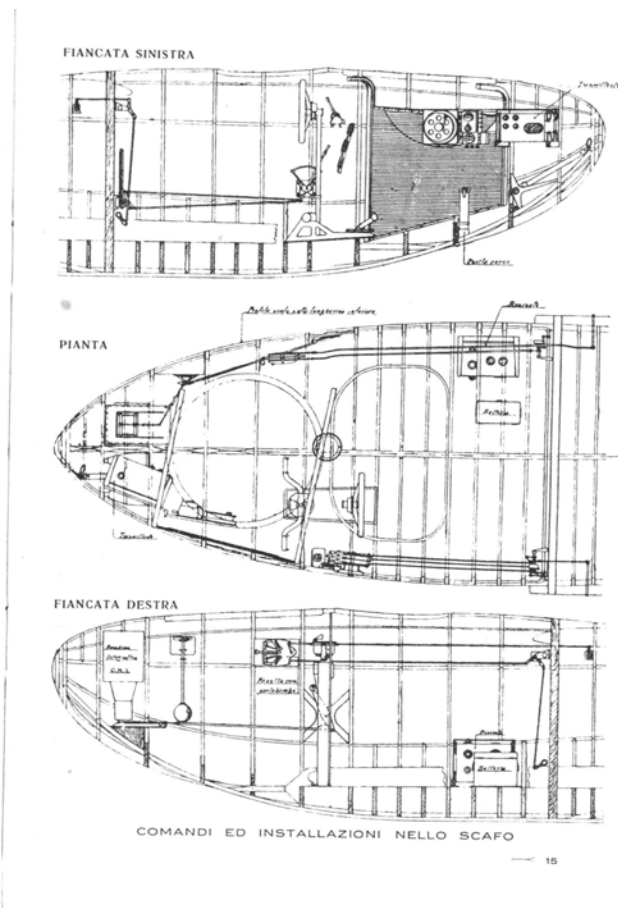
La disposición interior del SAVOIA le permitía acomodar a los tres tripulantes en dos cabinas que tenían comunicación interior, sus instrumentos de vuelo era muy elementales siendo el más preciso el compás de vuelo.

9. - STRUMENTI DI BORDO.

Davanti ai posti del pilota e dell'osservatore sono disposti i seguenti strumenti:

- N. 1 contagiri
- 1 altimetro
- 1 indicatore di velocità (sulla coperta)
- 1 orologio
- 1 aereotermometro per acqua
- 1 " " " olio
- 1 manometro benzina
- 1 " " " olio
- 1 avvisatore incendio Knock-Out
- 1 indicatore di rotta (sulla coperta)

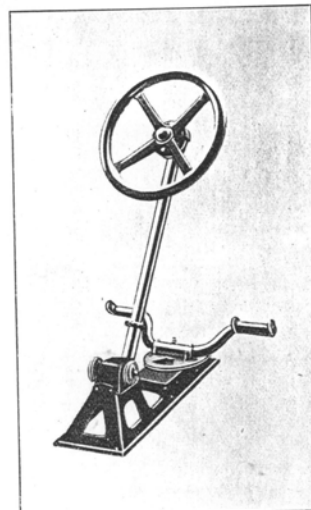




6. - COMANDI.

Il comando dell'apparecchio si compone di una leva in tubo di acciaio per la manovra del timone di profondità, di un volante di alluminio per il comando degli alettoni e di una pedaliera in tubo acciaio con carucola in alluminio per comando del timone di direzione.

Tutti i comandi sono fatti con doppio cavo.



Comando dell'apparecchio

13

Luego de su incorporación a la Base de Puerto Belgrano en enero de 1927 y ante las pruebas de operación en aguas abiertas que habían resultado poco satisfactorias, se resolvió asignarle tareas como hidro de entrenamiento de la Escuela de Aviación Naval, para lo cual se lo rematriculó como E-17, sigla que conservó hasta el fin de su vida útil, el 16 de febrero de 1935.

Durante su vida operativa alcanzó 450 hs de vuelo sobre el mar.



El "Buenos Aires" fondeado frente a la Escuela de Aviación Naval (1934)



El “Buenos Aires” durante tareas de mantenimiento en la Esc. de Aviación Naval, en la Base Naval de Puerto Belgrano (1930)

Durante ese trágico vuelo final, el sábado 16 de febrero de 1935, su tripulación estaba compuesta por :

Alférez de Fragata Alberto Goffre (alumno)
Suboficial Segundo Piloto Gustavo Van De Genachte (instructor)
Cabo Primero Rolando Pérez (mecánico)

Según los informes oficiales, la práctica que debían cumplir eran amerizajes de distinto tipo y en uno de ellos estando próximo a la superficie del mar entró en tirabuzón y se destruyó casi totalmente, tanto el alumno como el instructor fallecieron producto del impacto y fue rescatado con graves heridas el cabo mecánico.

El piloto alumno era el Alférez de Fragata Alberto Goffre, había nacido el 02 de agosto de 1910 en la ciudad de Mendoza e ingresado a la Armada el 01 de mayo de 1925 como parte de la Promoción 57 de la Escuela Naval Militar. El 02 de febrero de 1932 había egresado como Guardiamarina.

El 30 de septiembre de 1934 comenzó su curso de vuelo en Puerto Belgrano como parte del décimo Curso de la Escuela de Aviación Naval y el 04 de octubre de ese año había sido ascendido a Alférez de Fragata, era soltero.

El piloto Instructor era el Suboficial Segundo Piloto Gustavo van de Genachte, nacido el 14 de junio de 1901 en Coronel Dorrego (Pcia. Bs.As.) quien había ingresado a la Armada el 14 de agosto de 1922. Su curso de vuelo lo completó en 1924 y a lo largo de su carrera profesional cumplió un total de 354 hs de vuelo. Tenía un excelente prestigio profesional que se ve reflejado en la opinión que sus superiores manifestaban:

“ Suboficial que se distingue por su preparación y espíritu de trabajo. Durante el semestre se ha desempeñado como Jefe de Mecánicos de la Escuadrilla SAVOIA mereciendo el concepto de SOBRESALIENTE”.

Estaba casado, tenía una hija de nueve meses, Nora y otro hijo en camino. Su familia residía en la ciudad de Punta Alta y sus descendientes viven aún en esa zona.

Aquella niña, ahora jovial señora mayor, era quien había permitido rescatar, de la niebla del tiempo, el final del glorioso avión argentino.



Descendientes del Suboficial Van de Genachte (agosto 2006) de derecha a izquierda Gustavo (nieto) Nora (hija y madre de Gustavo) el retrato del Suboficial Piloto, su bisnieta María Eugenia y en brazos de ella (su hija) la tataranieta Ana.

Llegamos así al final de esta pequeña crónica documentada sobre el destino trágico pero valeroso de ese generoso y noble avión que supo conquistar la gloria.

Fue el primero en unir Nueva York con Buenos Aires tripulado por dos argentinos y un italiano que vencieron todas las adversidades a puro coraje gaucho!!

Cayó cumpliendo con su deber y no olvidado como suponíamos, llevándose con él a tres camaradas que, cuando volar era el desafío supremo, lo dieron todo para engrandecer a la naciente Aviación Naval Argentina.

Y la vida continuó.....



Estampilla conmemorativa del glorioso "Buenos Aires", Correo Argentino 1996

Ocurrió un Grave Accidente en Pto. Belgrano

En Ese Trágico Suceso Perdieron Ayer la Vida Dos Pilotos Navales

Se produjo a ochocientos metros de la comandancia de aviación de la citada Base Naval

UN CABO HERIDO DE GRAVEDAD



Suboficial Gustavo Van de Geest, que falleció en el accidente.

Un grave accidente de aviación ocurrido ayer en la Base Naval de Punta Belgrano, ha venido a reducir a la aviación naval, por lo menos en el momento, a un solo avión, el biplano de combate de nuestra aviación naval y un experimentado suboficial.

Antes, en una brillante carrera, había logrado acreditar una excelente zona de servicio, de este Viejito joven, en travesías a las islas de la provincia y en la defensa de la patria.

El suceso de aviación naval, con la pérdida experimentada, ha de ser el desencadenante que aliente el desmoronamiento que al-

tere es producido cuando la mano del destino se levanta con un dedo inaudible a veces, desdichas, ilusiones y penas de existencia individual como las que sufren de hoy a mañana.

COMO SE PRODUJO EL ACCIDENTE

Alargando los cursos de aviación que cubren en paginas militares el último libro, al feroz de fragata Alberto Górriz, intentó a las 7 horas, ayer, sus vuelos regulares.

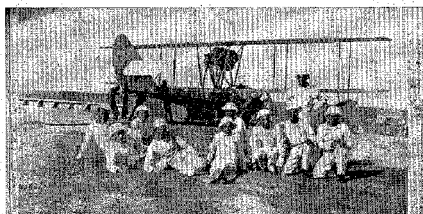
Uno de esos vuelos concluyó en desastre con el aparato, una central corriendo en la que el piloto



Cabo mandante Rolando Pérez, que recibió heridas de gravedad.



DE IZQUIERDA A DERECHA: Intervención al lugar al que utilizaban los pilotos navales que perecieron trágicamente. En el centro de esta nota aparece el cabo Pérez, que está herido. A su lado está el biplano de aviación, destruido.

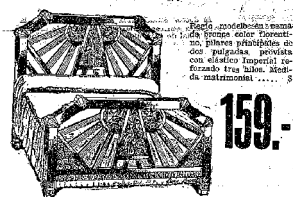


DE IZQUIERDA A DERECHA: Intervención al lugar al que utilizaban los pilotos navales que perecieron trágicamente. En el centro de esta nota aparece el cabo Pérez, que está herido. A su lado está el biplano de aviación, destruido.

Ahorre \$\$\$

pagando menos por lo que vale más y recuerde que "MUEBLERIA ESPAÑOLA" fundada desde 1897 es una casa de antigüedad, siempre la mejor recomendada, al precio más bajo de plaza. Nuestro surtido en muebles y todos los detalles relacionados con el buen amueblamiento del hogar, hace que sea la mejor la casa que se necesita visitar para comprar.

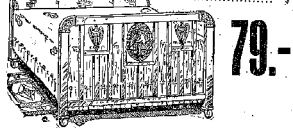
CALIDAD — ESTILO — PRECIO



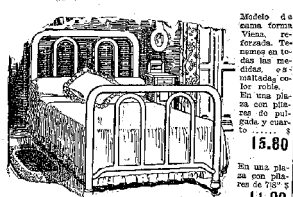
159.-



79.-



15.80



11.90

LEA NUESTRAS INTERESANTES OFERTAS DE HOY EN EL DIARIO "EL ATLANTICO"

Muebleria Española

FUNDADA EN EL AÑO 1897

PEDRO TABERNER e HIJOS

RAM MARTIN 438 TELERFONO 314

Mañana LUNES y Pasado MARTES

ULTIMOS DOS DIAS DE NUESTRA

FORMIDABLE LIQUIDACION

NO LOS DEJE PASAR SIN APROVECHAR ALGUNAS DE LAS NOTABLES OPORTUNIDADES QUE BRINDAMOS

ULTIMOS

2 DIAS

CANOTERS para hombre, \$ 1.50; para niños, \$ 0.95

CORBATAS de pura seda, \$ 0.65; de pura seda, \$ 0.15

CAMISA con cierre automático para hombre, \$ 0.95

TOALLAS variadas surtido, desde \$ 0.30

CAMISITAS Sport para hombre, \$ 0.35; para niños, \$ 0.25

MEJERAS de seda fantástica para hombre, \$ 0.35; colores lisos a \$ 0.30 y a \$ 0.10

JABON FRADO, \$ 0.10

PANUELOS lisos con guarda de color, tamaño grande, \$ 0.10

PROCHAS para afeitarse, \$ 0.15

En finísimo poplin inglés, diseños revisados, colores firmes, al precio de pesos \$ 8.90

CAMISAS en seda Espuma, seis tonos de gran actualidad, cuello pagado, puño americano, este traje (Amfido), pesos \$ 7.50

SOMBRERO en fino fieltro, al precio Record de \$ 5.40

TRAJE

Compuesto de saco fuerte o cruzado y pantalón confeccionado en finísimo casimir de pura lana, ferros extraños, a \$ 29.50

TRAJE compuesto de saco y pantalón en casimires ingleses de pura lana, sin presupon, entrecala de las artes, con calidad garantizada, a \$ 37.50

TRAJE de baño para hombre, modelo Olímpico, en pura lana, \$ 2.90; modelo común, en algodón marroquinado, muy grueso, a \$ 1.90

SALIDA de baño, cuello alto, moditas amplias, artículo muy fino, a \$ 5.90

PANTALON blanco para hombre, \$ 1.75

PANTALON franela para hombre, \$ 9.50

JUEGO Camisetas Calzoncillos, finísimo Cuadrado, la pieza, \$ 0.75

CAMISAS poplin liso, para hombre, \$ 1.90

TRAJECITOS para niños, desde \$ 2.70

CINTURONES de cuero para hombre, \$ 0.50; para niños, \$ 0.30

CAMISA Sport para niño, \$ 1.65

MAQUINAS de afeitar, \$ 0.40

PANTALONCITOS para niño, desde \$ 0.75

Los pedidos al interior son despachados en el día

CONFECCIONES FINAS PARA HOMEBRES-NINOS

ENCUENANOS EN RAMA BLANCA

CORPORACION FABRIL

Trust Roper

CONFECCIONES FINAS PARA HOMEBRES-NINOS

ENCUENANOS EN RAMA BLANCA

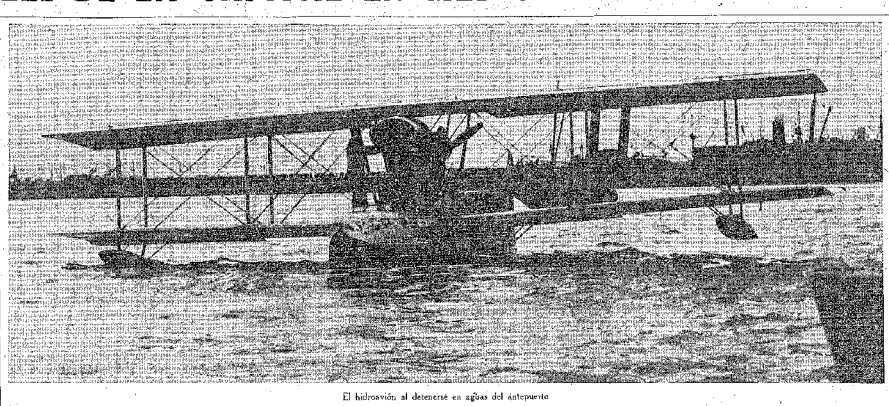
LOS TRIPULANTES DEL BUENOS AIRES CRUZARON AYER LAS CALLES DE LA CAPITAL EN MEDIO DE ENTUSIASTAS OVACIONES

ERAN LAS 16.1 CUANDO ACUATIZÓ EL HIDROAVIÓN

Se tributo a los aviadores una estruendosa manifestación de bienvenida

EL DESEMPARCO

El hidroavión se posó en la plaza de la ciudad y los tripulantes fueron recibidos con una ovación entusiasta. Los aviadores, que habían salido de la ciudad de Buenos Aires, fueron recibidos en la plaza de la ciudad por una multitud de personas que se habían reunido para recibirlos. Los aviadores, que habían salido de la ciudad de Buenos Aires, fueron recibidos en la plaza de la ciudad por una multitud de personas que se habían reunido para recibirlos.



El hidroavión al desmenuarse en aguas del aeropuerto

'HEMOS VOLADO MÁS DE 11.000 Kms. DE LOS 14.900 DEL VIAJE, BAJO LA LLUVIA Y FRENTE A LA TORMENTA'

'Actualmente — agrega Eduardo Olivero — no es razonable pensar en comunicaciones aéreas regulares entre Nueva York y Buenos Aires'

'EL MOTOR ES EXCELENTE'

La noche del 14 de agosto, los aviadores argentinos, al aterrizar en la plaza de la ciudad, fueron recibidos con una ovación entusiasta. Los aviadores, que habían salido de la ciudad de Buenos Aires, fueron recibidos en la plaza de la ciudad por una multitud de personas que se habían reunido para recibirlos. Los aviadores, que habían salido de la ciudad de Buenos Aires, fueron recibidos en la plaza de la ciudad por una multitud de personas que se habían reunido para recibirlos.

El comandante De Pinedo elogió el raid Nueva York-Buenos Aires

(Comunicado de la Nación)

El comandante De Pinedo, al aterrizar en la plaza de la ciudad, elogió el raid Nueva York-Buenos Aires. El comandante De Pinedo, al aterrizar en la plaza de la ciudad, elogió el raid Nueva York-Buenos Aires. El comandante De Pinedo, al aterrizar en la plaza de la ciudad, elogió el raid Nueva York-Buenos Aires.

'EL TIEMPO EMPLEADO EN EL RAID GUARDA RELACION CON LAS GRANDES DIFICULTADES QUE DEBIMOS VENCER'

Así se expresó Dugan al transmitirnos sus impresiones sobre el raid que acaba de cumplirse y que soportó constantemente mal tiempo

LA CONFRATERNIDAD AMERICANA ES REAL

El tiempo empleado en el raid guarda relación con las grandes dificultades que debimos vencer. Así se expresó Dugan al transmitirnos sus impresiones sobre el raid que acaba de cumplirse y que soportó constantemente mal tiempo. El tiempo empleado en el raid guarda relación con las grandes dificultades que debimos vencer.

Los aviones

Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta. Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta. Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta.

La ciudad por la noche

La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores. La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores. La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores.

La espera en el puerto

La espera en el puerto fue larga y emocionante. La espera en el puerto fue larga y emocionante. La espera en el puerto fue larga y emocionante.

Los aviones

Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta. Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta. Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta.

La ciudad por la noche

La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores. La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores. La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores.

La espera en el puerto

La espera en el puerto fue larga y emocionante. La espera en el puerto fue larga y emocionante. La espera en el puerto fue larga y emocionante.

Los aviones

Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta. Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta. Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta.

La ciudad por la noche

La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores. La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores. La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores.

La espera en el puerto

La espera en el puerto fue larga y emocionante. La espera en el puerto fue larga y emocionante. La espera en el puerto fue larga y emocionante.

Los aviones

Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta. Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta. Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta.

La ciudad por la noche

La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores. La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores. La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores.

La espera en el puerto

La espera en el puerto fue larga y emocionante. La espera en el puerto fue larga y emocionante. La espera en el puerto fue larga y emocionante.

Los aviones

Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta. Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta. Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta.

La ciudad por la noche

La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores. La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores. La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores.

La espera en el puerto

La espera en el puerto fue larga y emocionante. La espera en el puerto fue larga y emocionante. La espera en el puerto fue larga y emocionante.

Los aviones

Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta. Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta. Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta.

La ciudad por la noche

La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores. La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores. La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores.

La espera en el puerto

La espera en el puerto fue larga y emocionante. La espera en el puerto fue larga y emocionante. La espera en el puerto fue larga y emocionante.

Los aviones

Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta. Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta. Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta.

La ciudad por la noche

La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores. La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores. La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores.

La espera en el puerto

La espera en el puerto fue larga y emocionante. La espera en el puerto fue larga y emocionante. La espera en el puerto fue larga y emocionante.

Los aviones

Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta. Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta. Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta.

La ciudad por la noche

La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores. La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores. La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores.

La espera en el puerto

La espera en el puerto fue larga y emocionante. La espera en el puerto fue larga y emocionante. La espera en el puerto fue larga y emocionante.



Las señoras de Dugan y Olivero, con los tripulantes del Buenos Aires, en la casa de la familia Dugan

(Continúa en la pág. 3)

'AL SALUDAROS SOY EL INTERPRETE DE NUESTRO PUEBLO'

Así se expresó el presidente de la República, al recibir a los pilotos

EL JUBILO POPULAR

Al saludar a los pilotos, el presidente de la República expresó su orgullo por el logro de los aviadores argentinos. El presidente de la República expresó su orgullo por el logro de los aviadores argentinos. El presidente de la República expresó su orgullo por el logro de los aviadores argentinos.

Los aviones

Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta. Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta. Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta.

La ciudad por la noche

La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores. La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores. La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores.

La espera en el puerto

La espera en el puerto fue larga y emocionante. La espera en el puerto fue larga y emocionante. La espera en el puerto fue larga y emocionante.

Los aviones

Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta. Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta. Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta.

La ciudad por la noche

La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores. La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores. La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores.

La espera en el puerto

La espera en el puerto fue larga y emocionante. La espera en el puerto fue larga y emocionante. La espera en el puerto fue larga y emocionante.

Los aviones

Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta. Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta. Los aviones que participaron en el raid fueron recibidos con una ovación entusiasta.

La ciudad por la noche

La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores. La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores. La ciudad por la noche estaba llena de gente que se había reunido para recibir a los aviadores.

La espera en el puerto

La espera en el puerto fue larga y emocionante. La espera en el puerto fue larga y emocionante. La espera en el puerto fue larga y emocionante.

autoridades correspondientes

UNA INFORMACION PARTICULAR—

Noticias extrajudiciales recibidas por nuestro reporter y de las que nos hacemos eco a simple título informativo, aseguran que el aparato en el que han perecido los infortunados pilotos de nuestra armada era el hidroavión "Buenos Aires" en el que efectuaron el viaje a nuestro país los aviadores Bernardo Duggan y Eduardo Olivero.

Como se recordará era en este aparato que los mencionados aviadores cayeron al mar frente a las costas del Brasil, manteniéndose a flote hasta que fueron recogidos por el pescador brasileño Cardoso.

Nuestro informante nos aseguró que el aviador Bernardo Duggan, que era el propietario del aparato, lo donó en muy buenas condiciones a la armada nacional, prestando hasta ahora servicios en la Escuela de Aviación de Puerto Belgrano.

Ya pueden advertir nuestros lec