

Destacamento Aeronaval San Fernando



**© Eloy Martín
(actualizado a noviembre de 2013)**

Destacamento Aeronaval San Fernando

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 Armada¹.



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.º 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 la Aviación Naval Norteamericana en la Escuela con asiento en Pensacola, Florida.

Obtuvieron sus certificados el 19 de septiembre de ese año². Al año 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 Moutchie-Lacannau, Gironde, Francia. El 18 de julio, Pouchan y Zar fueron destinados a la base americana estacionada en Le Croissic, mientras que Fitzsimon 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 Obertello (Italia) regresando al país en el mes de septiembre³, en tanto que Fitz Simon continuaba en Inglaterra. Esto ocurrió cuando se encontraba en plena actividad la Misión Militar Italiana en nuestro país de la cual formaba parte la Escuadrilla Naval estacionada en Punta Chica, provincia 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 aeronaval desde donde operaron sus tripulaciones de botes voladores. La información disponible es difusa y escasa, pero trataremos de aportar solo un poco de luz al tema, siempre propicio para conocer algo más de nuestra Armada Nacional y sus hombres.

¹ Boletín del Aero Club Argentino. Año IV N.º 20. Diciembre de 1913/Enero de 1914

² Certificados 95A, 95B y 95C respectivamente.

³ 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. Pág. 171 a 173.

Otra vista de la plataforma de El Palomar donde se observan cuatro hangares de campaña pertenecientes a la misión militar italiana



Las imágenes muestran la concentración aeronáutica producida en la plataforma del aeródromo militar El Palomar. A la izquierda pueden verse prolijamente alineados parte de la flota de la misión italiana. Se aprecian dos Ansaldo SVA, un Fiat R-2, dos Savoia Farman F-40 y al final el bombardero Caproni. En la fotografía de la derecha se observa personal técnico preparando el Caudron G-3EP2 N.º 44 (motor Anzani 100 hp)

El accidentado descenso de Mr. Wells

Richard Gibbon Wells (1816-1896) era un entusiasta aeronauta nacido en Inglaterra 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.

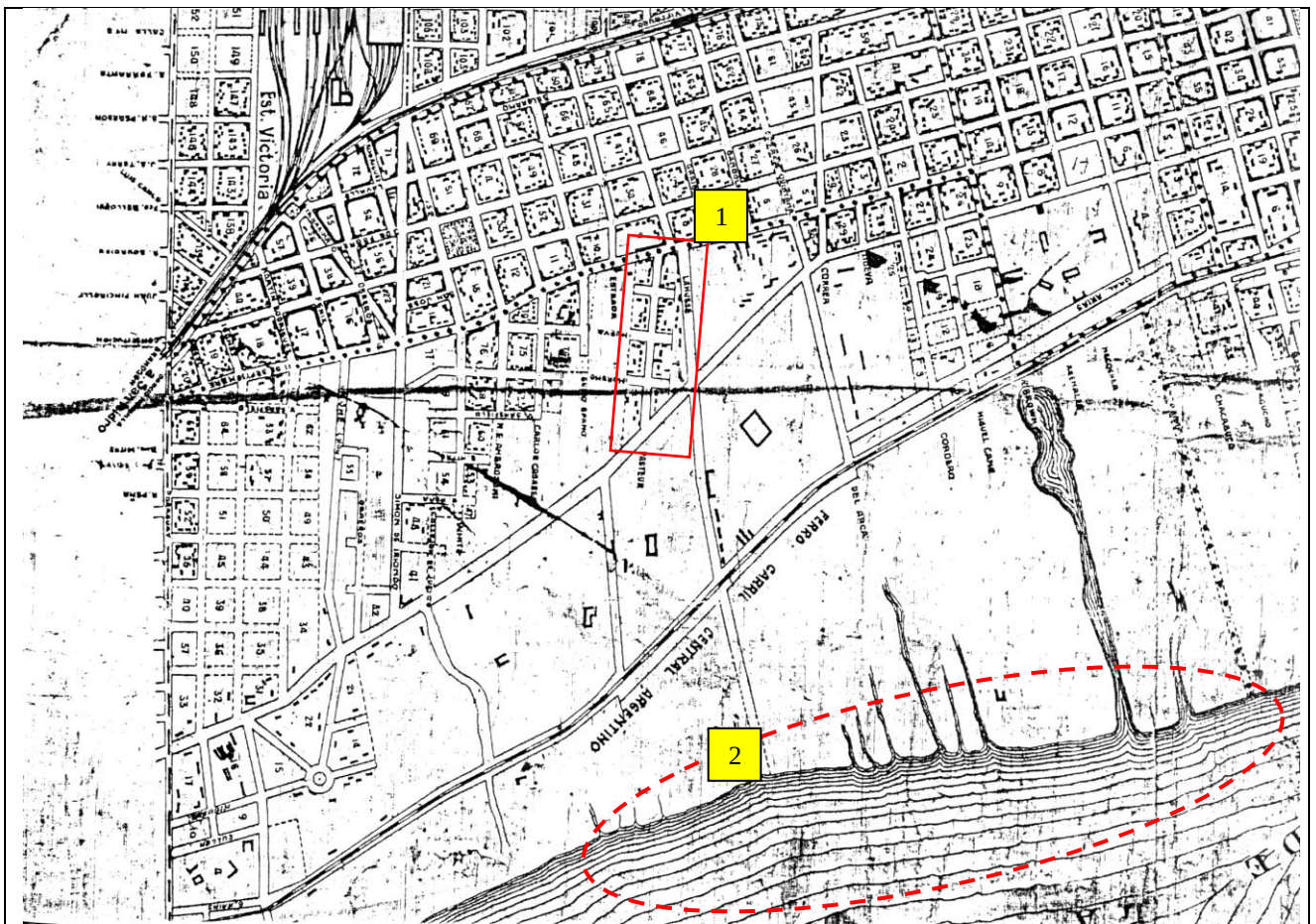


Ruffus Wells llegó a Buenos Aires en la segunda quincena de marzo del año 1864 procedente de México, con intenciones de concretar exhibiciones aerostáticas. La primera noticia de su llegada fue publicada el 22 de marzo en el periódico La Tribuna se informaba que: *...acaba de llegar a nuestra capital un afamado aeronauta americano. Dentro de unos días iniciará sus ascensiones 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 registrado 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 artícu-

lo. 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 documentaron por lo menos cinco ascensiones; dos de las cuales fueron las más largas conocidas hasta entonces por estas tierras.

Su tercer vuelo, fue realizado el 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, obligándolo 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 sacrificar el globo de unos 3000 pesos fuertes cortando las sogas que sujetaban la barquilla y asíéndose a una soga de unos 30 m que pendía del aro de suspensión. El reloj marcaba las cinco de la tarde, cuando, sin poder gobernar la nave fue arrastrado un largo trecho sobre el agua, y, cuando el globo comenzó a ascender, *Ruffus* se arrojó al agua sobre unos juncales cercanos a orillas del río en Punta Chica y ganó la costa perdiendo la aeronave.



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

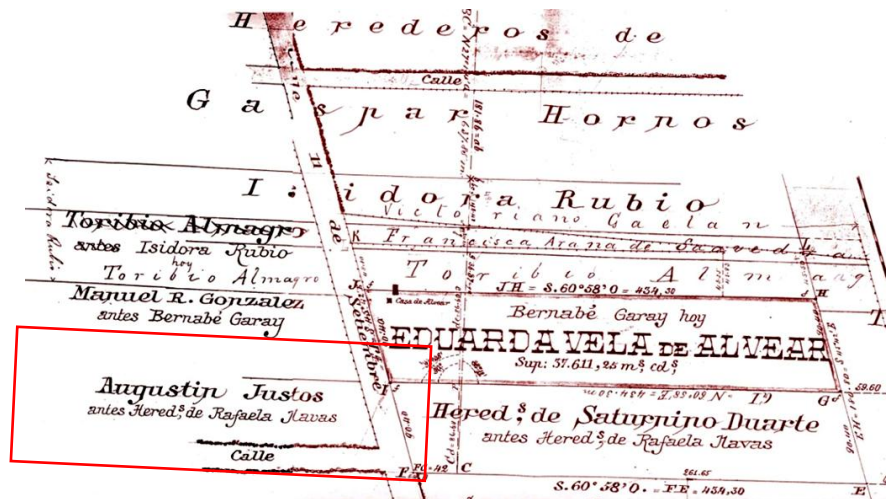
Allí fue ayudado por la familia de Agustín Pedro Justo⁴, en cuya casa pernoctó. La chacra de Justo estaba ubicada sobre la esquina sureste de la intersección de la calle 11 de Septiembre (actual J. D. Perón N.º 2600) con Pasteur, sobre el costado norte de donde hoy se encuentra el Club Tigre. Sus

⁴ Agustín Pedro Justo era padre el General homónimo, de tendencia Liberal (*Mitrista*). Fue Gobernador interino de la provincia de corrientes,) entre el 25 de diciembre de 1871, y el 12 de enero de 1872 (derrocado), sucediéndolo a Santiago Baibiene.

terrenos fueron adquiridos a los herederos de Rafaela 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 Norte⁵.



Plano realizado el 24 de febrero de 1865. En el recuadro negro estaba ubicada la chacra de Agustín P. Justo en Punta Chica, próxima a donde aterrizó y pernoctó Wells el 24 de junio de 1864



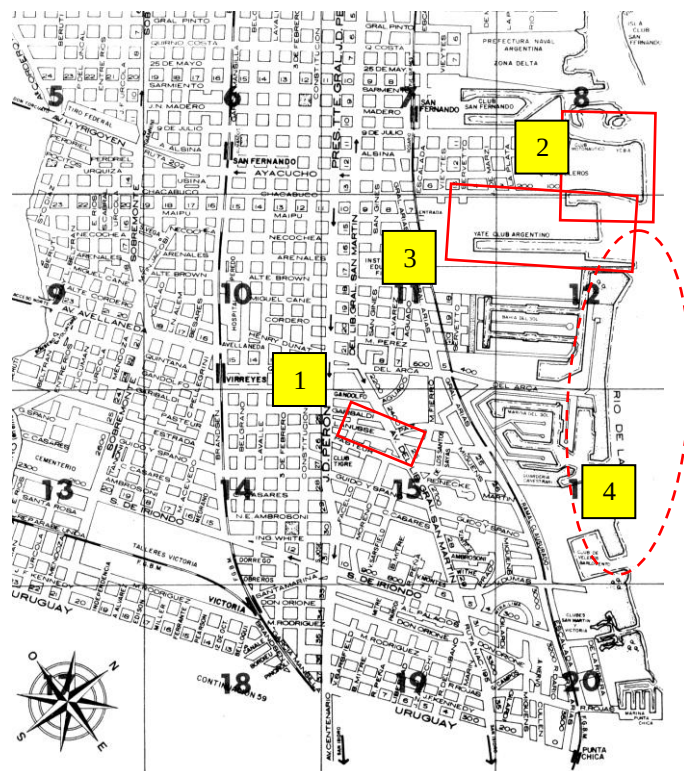
Izquierda: Agustín Pedro Justo (padre). Derecha: Chacra de Agustín Pedro Justo en San Isidro

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 el padre de la familia De Marchi, que se extendía hacia la rivera.

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 por la firma Húngaro & Barará (Lavalle 619 de Capital Federal) en conjunto con Horacio E. Croce. (Victoria 486) dando lugar al barrio Santa Clara.



Izquierda Publicidad del loteo de la quinta *Santa Clara* de la familia De Marchi realizado el 5 de mayo de 1946. Derecha: 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

Hacia el año 1926 sus vecinos eran: al norte la propiedad de C. Sarli y con los de Samuel Hale Pearson al Sur⁷. La misma estaba ubicada sobre la calle Alsina (Av. del Libertador N.º 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).

Nace el destacamento Aeronaval San Fernando

Aún permanecían vivos los recuerdos de la primera gran guerra, y en nuestro país subsistía 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 Fraga⁸. De

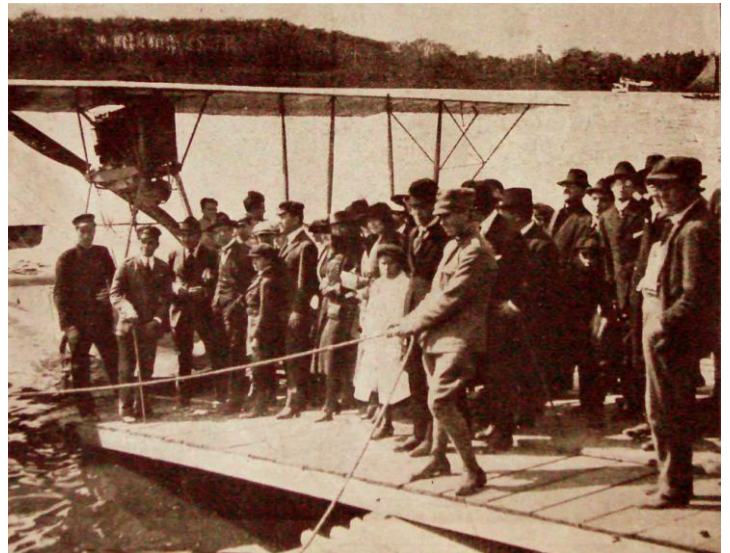
⁷ En ese solar está ubicado el Campo de Deportes del Club de Empleados del Banco de la Nación Argentina.

⁸ Diario *El Pueblo* de San Fernando N.º 1353 del 31 de marzo de 1919.

este modo se seleccionó 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.

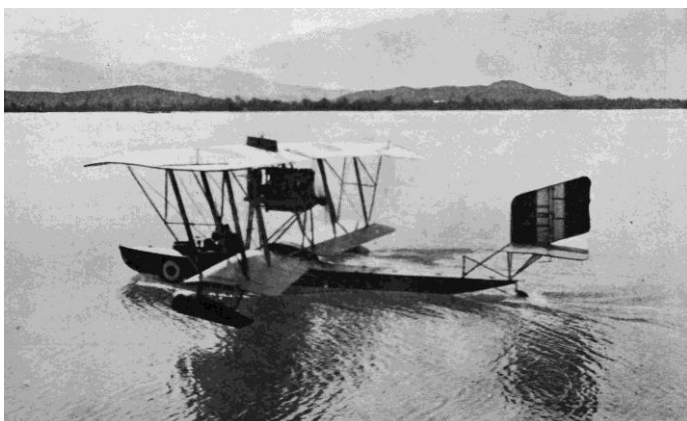
La infraestructura fue rápidamente montada, consistió en una rampa de lanzamiento de madera, un hangar desmontable tipo *Varesse* (40 m x 20 m) y una barraca metálica, además de algunos botes y elementos de taller. Sus integrantes eran los suboficiales pilotos Mario Conforti, Antonio Merota y Ernesto Mattiello 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.

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

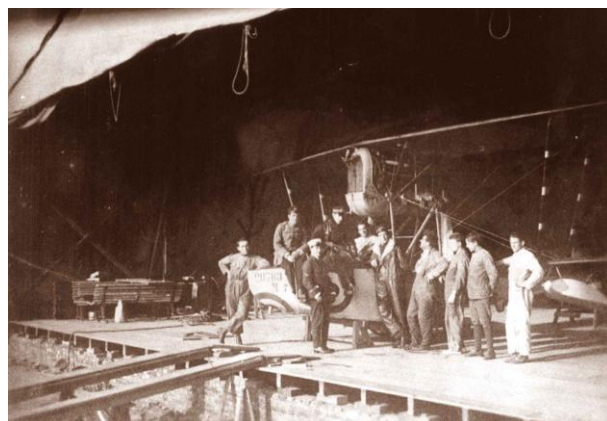


Izquierda: Nieuport Macchi M.7 N/S 20784 con el suboficial Ernesto Mattiello. Derecha: Traslado del avión al cobertizo (Diario *El Gráfico* 30 de agosto de 1919. Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea. Colección Biedma

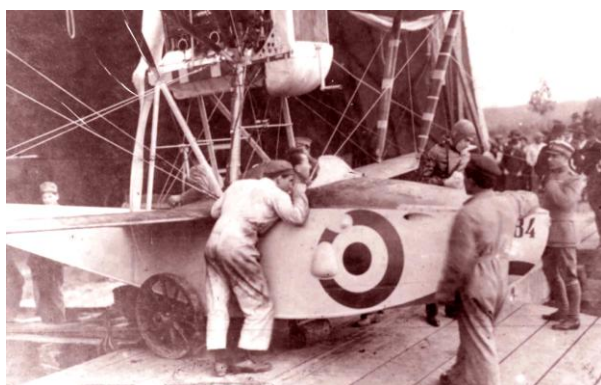
El material aéreo estuvo conformado por el siguiente material: dos botes voladores Lohner-Macchi M-3 *Kappa* (N.º 8448 y 7513), un Nieuport Macchi M.5, dos Nieuport Macchi M-7 (N.º 20783 y 20784), dos Nieuport Macchi M-9 (N.º 20680, 20662 y otro número de serie desconocido); cerraban el inventario dos hidrodeslizadores Lamberti con motor de 280 hp.



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



Izquierda: Personal de la Misión Militar Italiana en San Fernando. 1919. Derecha: Nieuport Macchi M.7 20783 en San Fernando



Izquierda: El Teniente De Reseis con casco de vuelo a la izquierda del avión Nieuport Macchi M-7 N.º 20784. San Fernando 1919. Derecha: Nieuport Macchi M-9 20662. Muy probablemente San Fernando (Archivo Juan José Membrana)

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

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

el la mayoría del material a la Armada que recibió dos Nieuport Macchi M-7¹⁰, dos Nieuport Macchi M-9 con dos pares de motores de repuestos para cada uno y un hidrodeslizador Lamberti. El 30 de ese mes algunos de sus integrantes despidieron al Teniente 2^{do} Arturo Escario (Ejército del Paraguay) que despegó con el Lohner Macchi M-3 (N.º 7213¹¹) y cayó en proximidades del Arroyo Pajarito en el Delta cuanto intentaba el raid a Asunción del Paraguay.



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



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

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

¹⁰ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides N.º 2, 1ª Parte*. Enero a junio Pág. 68.

¹¹ También puede haber sido N/S 7513.

vapores *Belle Isle* y *Samara*¹². Prácticamente con esa noticia, el gobierno italiano le hacía llegar un telegrama a al Barón De Marchi poniendo fin a la tarea de la su delegación aeronáutica.

Su destinatario le hizo saber a las autoridades la conveniencia de donar material al gobierno argentino. El 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 agregó uno de los dos Lohner-Macchi M-3 *Kappa*¹³ (160 hp) y un hidrodeshlizador Lamberti (motor Fiat 280 hp). Con estos botes voladores se organizó el primer componente de botes voladores de la Armada.



Izquierda: Barón Antonio de Marchi Barón. Derecha: Hidrodeshlizador Lamberti traído por la Misión Militar Italiana

Muy poco tiempo después, el 17 de octubre, de acuerdo con la Orden General N.º 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 Zar¹⁴. Con estas instalaciones la Armada organizó su primera base de botes voladores. Subsidiariamente se afectó como buque de apoyo al buque transporte de río *Sayhueque*, que por ese entonces se encontraba a mando del Alférez de Fragata Adolfo Cánepa¹⁵.

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 Mariuzzo¹⁶,

¹² Diario *El Pueblo* de San Fernando N.º 1374 del 24 de agosto de 1919.

¹³ Diario *El Pueblo* de San Fernando N.º 1375 del 31 de agosto de 1919.

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

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

Marinero Mecánico Aurelio Neri (ex integrante de la Misión Italiana, contratado por la Armada) y diez Conscriptos de la Armada.

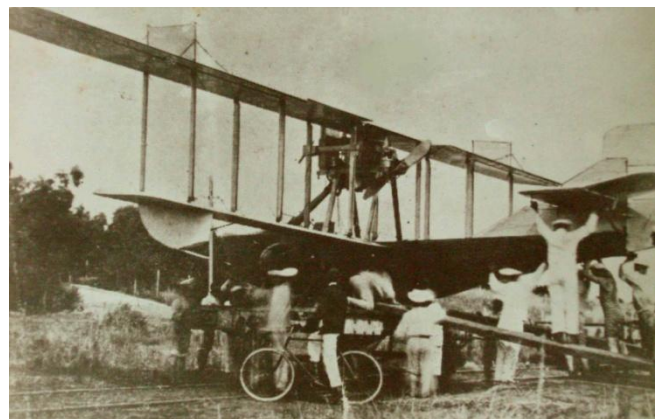
Nieuport Macchi M.9 N.º 20680 en San Fernando. 1919



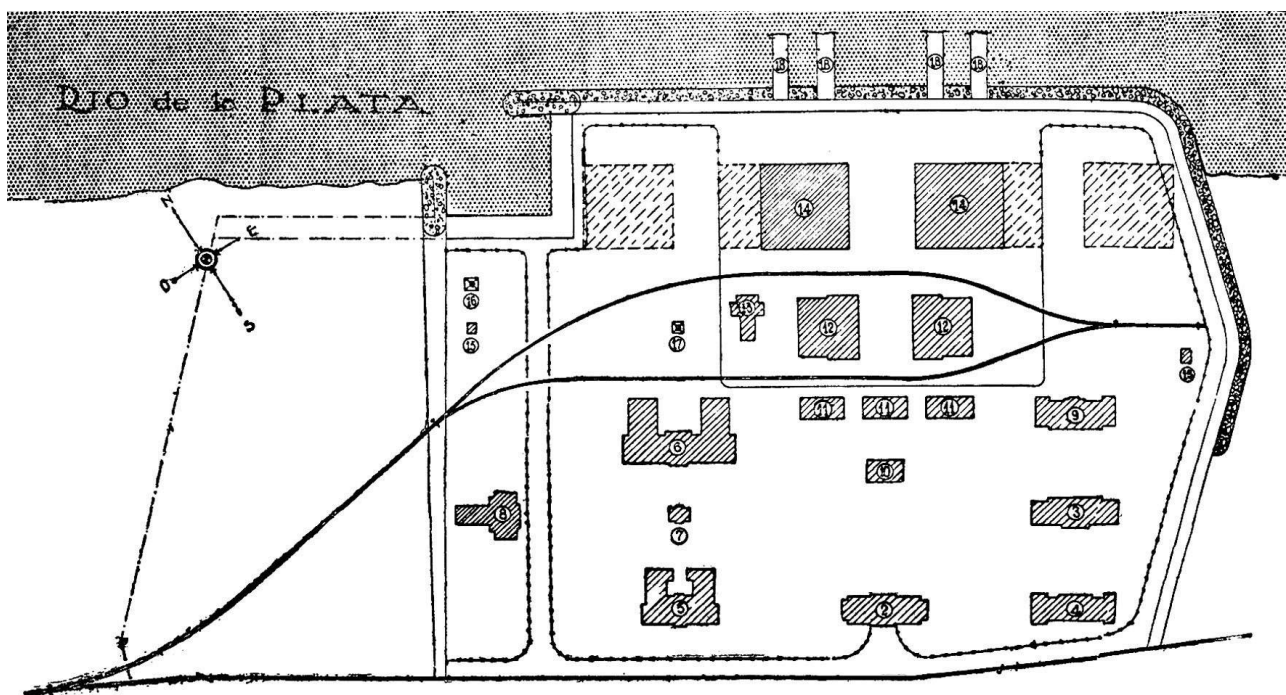
Nieuport Macchi M-7 N/S 20784 en San Fernando (Archivo Juan J. Membrana)

En diciembre el personal y material (Macchi M-7, Macchi M-9 N.º 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 Pe-

nachi. Finalizados los mismos 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.



Izquierda: Nieuport Macchi M-9 N.º 2. Derecha: Curtiss 18 Seagull R-2. Archivo Museo Naval de la Nación



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 1º de enero de 1921

En marzo de 1920 el Teniente Zar fue comisionado a los Estados Unidos y se hizo cargo de las instalaciones del Destacamento San Fernando Teniente Pouchan. En mayo se llevó a cabo el armado del bote volador M-9 N.º 2 donado por la Misión Militar Italiana y equipado con una cámara aerofotográfica¹⁷. 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 mi-

¹⁷ Diario *El Pueblo* de San Fernando N.º 1412. 25 de mayo de 1920.

sión militar italiana, oficiales de Aviación de Ejército y la Armada; difundida por el semanario *Caras y Caretas* el 9 de agosto de 1919. 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 mes de junio.

A los dos grupos de hangares, talleres y paños 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.



Recepción del destacamento.1 de noviembre de 1919¹⁸. Colección privada del Almirante Zar, publicadas en el libro *Historia de la Aviación Naval Argentina*

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 Públicas¹⁹, el material de vuelo fue transferido a Puerto Belgrano, entonces llamado Puerto Militar²⁰.

El 21 de septiembre de 1921 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 de Zar al litoral, a Puerto Belgrano y al Paraguay. Fuera de estas operaciones, entre 1922 y 1930, si bien el Destacamento que permanecía instalado, realizó muy poca actividad.

¹⁸ ARGUINDEGUY, Pablo E. (1981) *Historia de la Aviación Naval Argentina*. Foto N.º 19 Pág. 73

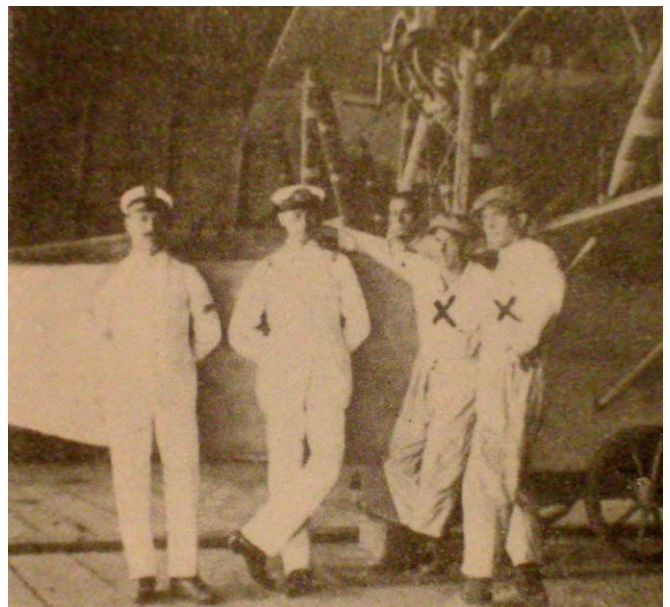
¹⁹ Noticia publicada el 1 de enero de 1921.

²⁰ Resolución del Ministerio de Marina del 1 de marzo de 1922.

Si bien 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 la 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



Instalaciones de la River Plate Aviation en el aeródromo San Isidro actualmente ocupado por el hipódromo local. 1922. *Janes all the World. Aircraft pounded by Fred T. Jane (Thirteenth Year) 1923*. London: Sampson Low, Marston & Co. Ltd. Aeronauticals Publishers

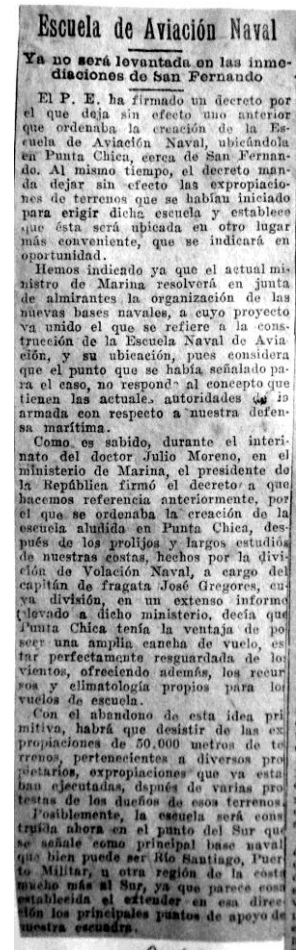


Destacamento Naval San Fernando. 1919. Foto Archivo Museo de Aviación Naval

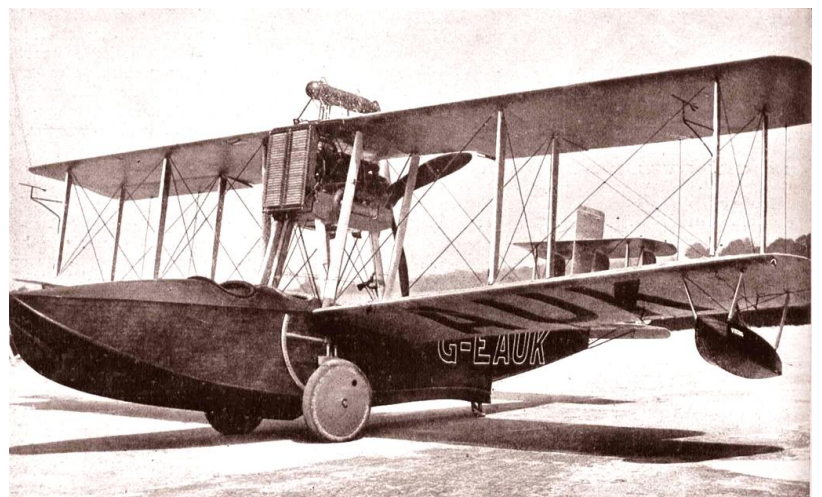
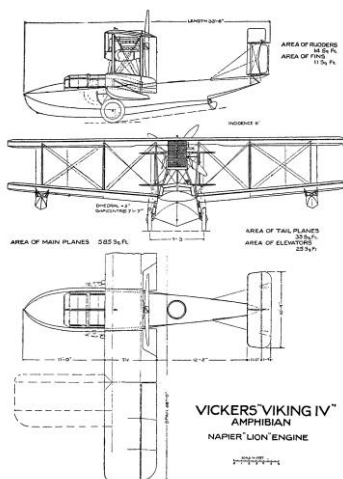


Destacamento Naval San Fernando. 1919. Foto Archivo Museo de Aviación Naval

Destacamento Naval San Fernando. Noticia publicada el 9 de abril de 1921 consignando la creación de la Escuela de Aviación Naval en Punta Chica



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.



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

Junkers F-13W con flotadores en San Fernando(Colección Juan Carlos Borra)



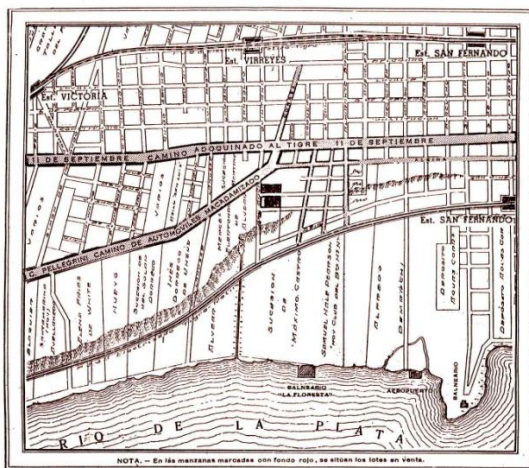
En 1929 el viejo destacamento fue denominado *Base Civil de Hidroaviones San Fernando* en el Club Balneario. En 1930 se volvieron a utilizar activamente sus instalaciones, como base de operaciones aeronavales en tareas de lucha contra el contrabando y una posible otras actividades específicas. A partir de 1934 se transfirieron sus instalaciones a la Prefectura General Marítima y la Armada abandonó la actividad aérea en la zona.

- 1949 -
GIMENEZ ZAPIOLA & CIA.
FLORIDA 239 - BUENOS AIRES - T. E. 33 - 2935 - 3080 - 5092
Agencia en Mar del Plata, Córdoba 1621 — Teléfono 2965
Agencia en Miramar, Avenida Mitre 1502 — T. E. 190

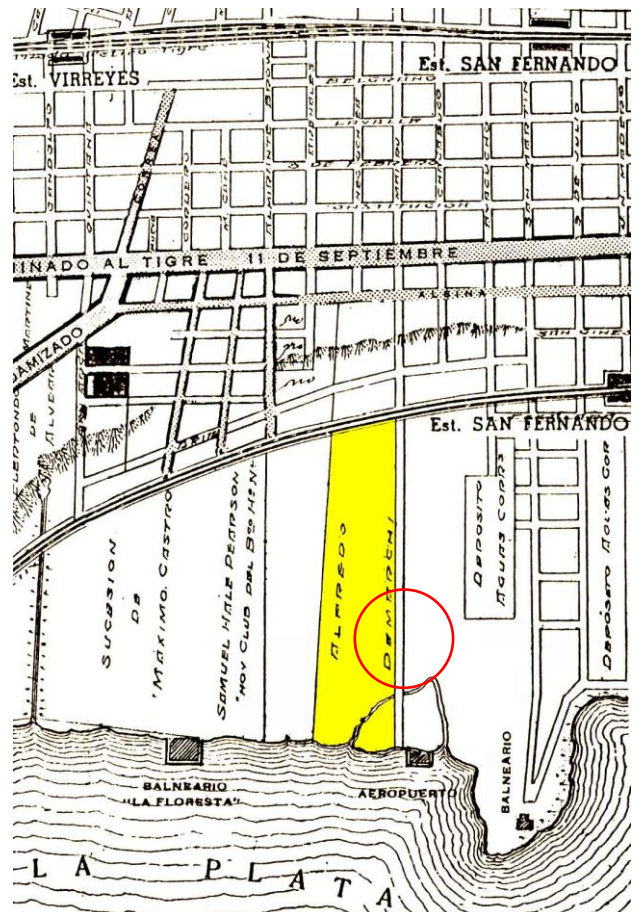
A PLAZOS
EN SAN FERNANDO - 26 LOTES

A METROS DEL CAMINO A TIGRE CON FRENTES A LA CALLE
ENRIQUE DEL ARCA y A LA QUINTA ALVEAR
(FUTURO PARQUE RESIDENCIAL)

PLANO DE UBICACION



EL DOMINGO 23 DE OCTUBRE a las 16
EN LOS MISMOS

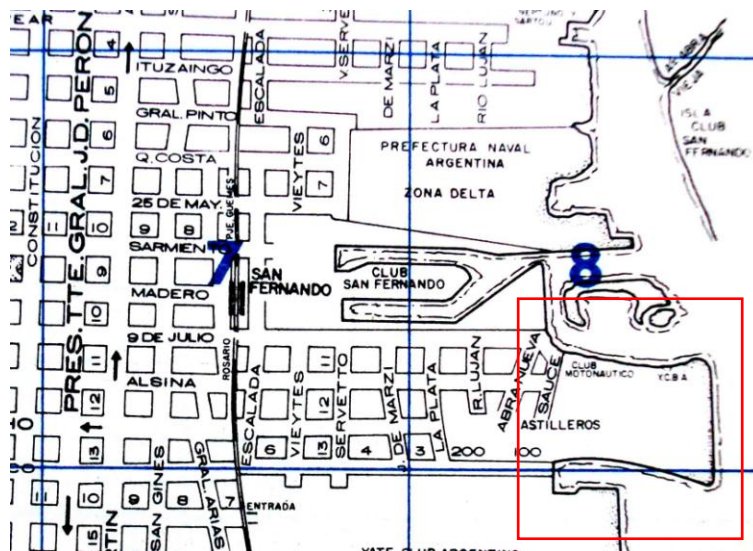


Izquierda: Volante de un loteo llevado a cabo el 23 de octubre de 1949 por la firma Giménez Zapiola & Cía. donde se aprecian el lote de la familia De Marchi y el hidropuerto. Derecha: Plano ampliado con la ubicación de los terrenos de la familia De Marchi. El círculo rojo indica el hidropuerto.

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*.

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.

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.



Zona correspondiente al Destacamento Aeronaval San Fernando publicada en 1989



Principales operaciones aéreas desarrolladas en el Destacamento Aeronaval San Fernando

08JUN19: El diario *El Pueblo*²¹ 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 repatriar 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.



Accidente del 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. Junio de 1919. Derecha: Lohner-Macchi M-3 *Kappa* accidentado al mando del suboficial Matiello. Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea. Archivo Biedma

²¹ Edición N.º 1363.

23JUL19: A las 15:21 el suboficial italiano Antonio Merola realizó un vuelo de altura con el motorista Juan Nicolás Bordadehere al elevarse en San Fernando a 5000 m con un Lohner-Macchi M-3 *Kappa*, equipado con motor de 160 hp. Recorrieron las zonas de Tigre, San Fernando y San Isidro. A los 23 minutos de vuelo alcanzaron los 3000 m, a los 40 minutos: 4000 m y a los 31 minutos: 5000 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.º 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.º 8448, al mando del suboficial Mario Conforti con el cual llegó hasta Bella Vista, Asunción a las 10:22 del 15AGO19. El avión luego fue donado por el gobierno italiano a la República del Paraguay²² pero resultó destruido al mando del Teniente 2ª 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.º 8448 transportando repuestos para el bote volador del Teniente de Navío Barón Luigi De Riseis²³.

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.º 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.

14SEP19: Raid San Fernando, 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 ejercitaciones de la escuadra de mar²⁴.

30SEP19: Teniente 2º Arturo Escario (Ejército de Paraguay) cayó a en proximidades del arroyo Pajarito en el Delta cuanto 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 Fernando²⁵.

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 un1 M-9 la Aviación Naval participaron 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 radio²⁶. Finalizaron sus actividades el día 15.

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

²² Diario *El Pueblo* de San Fernando N.º 1375. 31 de agosto de 1919.

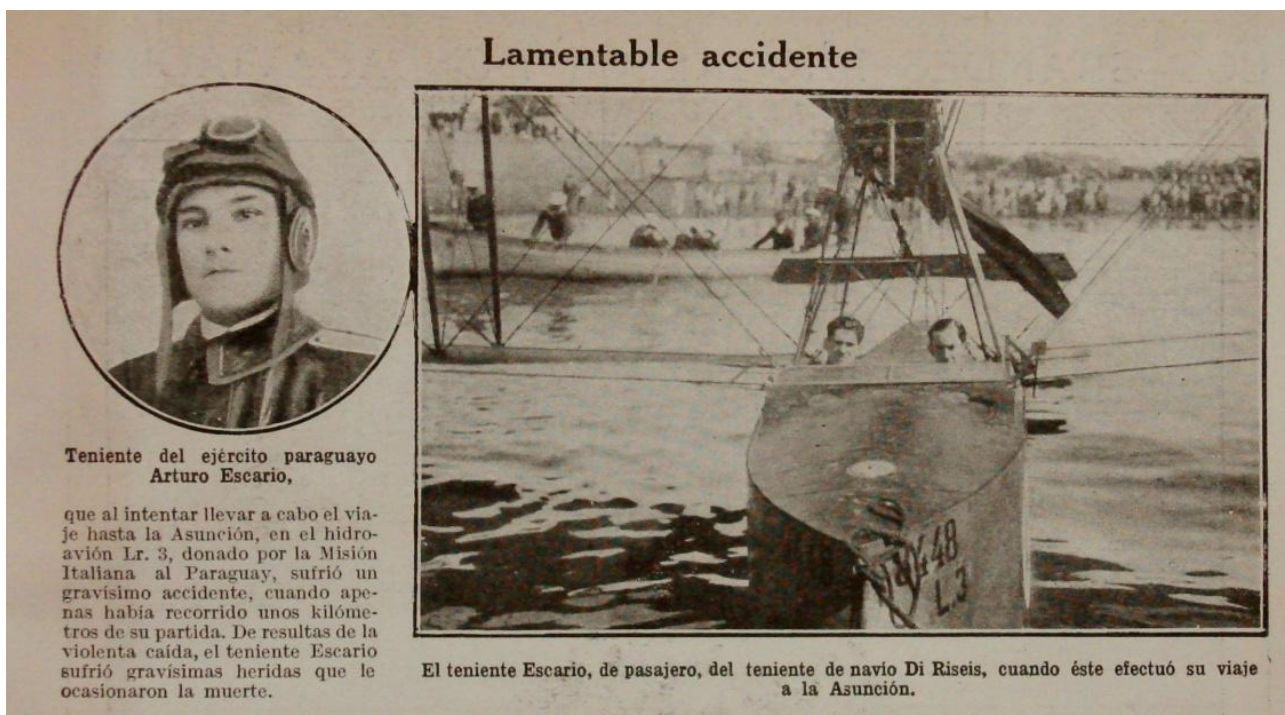
²³ BIEDMA RECALDE, Antonio María. Efemérides 2ª Parte. Biblioteca Aeronáutica. Pág. 37. Aviación Editorial Argentina. Buenos Aires. Argentina.

²⁴ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N.º 2, 1ª Parte, enero a junio. Pág. 79.

²⁵ ARGUINDEGUY, Pablo E. (1981) *Historia de la Aviación Naval Argentina*. Tomo 2. Pág. 564.

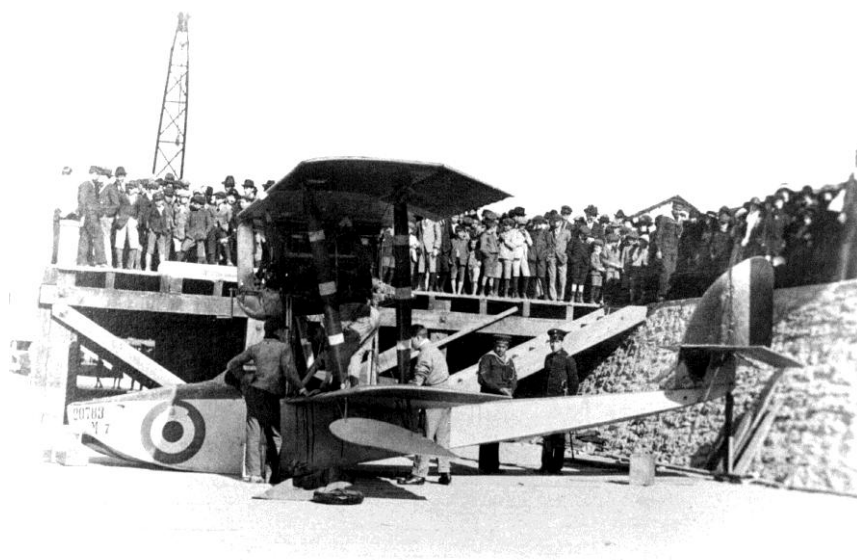
²⁶ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1969) *Crónica Histórica de la aeronáutica Argentina*. Colección Aeroespacial Argentina. Pág. 272.

Lohner-Macchi M-3 Kappa (N/S 8448). TN Escario y Di Riseis en Asunción
Revista Caras y Caretas N.º 1091. 30 de agosto de 1920





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



ENSAYO DEL TENIENTE ZAR

Ejercicios en El Palomar

El piloto italiano Mario Conforti, de la misión italiana, realizó ayer por la mañana un hermoso vuelo de 60 minutos, en San Fernando, con un hidroaeroplano "Macchi" de motor de 250 H. P., el mismo aparato que el teniente Luis de Ríseis utilizó en vuelo de ida y vuelta a la Asunción del Paraguay.

Con el mismo hidroaeroplano, poco después de mediodía, el teniente de fragata argentino, Marcos Zar realizó un vuelo de casi una hora. El teniente Zar salió en vuelo desde San Fernando; y después de efectuar algunas maniobras por las vecindades y sobre el río, tomó rumbo a Buenos Aires, llegando hasta Palermo.

En este punto, a gran altura, el teniente Zar hizo una serie de maniobras de acrobacia en distintas direcciones, y luego siguió en dirección a la Recoleta.

En esas circunstancias el motor del hidroaeroplano sufrió una falla, y entonces el piloto hizo un planeo forzado y realizó el aterrizaje en el río, frente al nuevo puente, en dirección a la estación Retiro.

El teniente Zar reparó en pocos minutos la falla de su motor; después se remontó de nuevo en vuelo y llegó en perfectas condiciones a San Fernando, donde hizo el descenso en el río Luján.

Izquierda: Nieuport Macchi M.7 20783 en Paraná durante el raid a Asunción. Derecha: Recorte periodístico con el ensayo del Nieuport Macchi M-7. A pesar de que refiere que fue el mismo bote volador utilizado para el raid a Asunción, no es del todo correcto dado que este avión fue utilizado hasta Paraná y luego fue reemplazado por el Macchi-Lohner L.3 N.º 8448 para completar la travesía



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

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

16MAR20: Nieuport Macchi M-7 N.º 1 tripulado por el Teniente Zar, y el Nieuport Macchi M-9 N.º 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 2º Escario. En su regreso que se concretó el día 21 recorrió 1277 km en 7:55 hs de vuelo partiendo desde Asunción del Paraguay con escalas en Corrientes, Paraná y San Fernando²⁷. La formación regresó el día 25 con 2542 km en 15:40 horas de vuelo.

²⁷ 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 record mundial de distancia y velocidad al unir San Fernando, provincia de Buenos Aires y Asunción del Paraguay con el CM7 N.º 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 un vuelo de entrenamiento sobre San Fernando, San Isidro y Tigre a bordo de un Nieuport Macchi M-9.

Bibliografía y fuentes de consulta

Amores Oliver Eduardo Juan (Investigador de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina).

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. Tomo II. Pág. 254.

BIEDMA RECALDE, Antonio María. *Efemérides N.º 3, 2ª Parte*. Pág. 21.

Boletines del Aero Club Argentino.

Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina.

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 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.