

Aeropuerto Presidente Rivadavia



© Eloy Martín
2016

Aeropuerto Presidente Rivadavia

Antecedentes de la organización del aeródromo

El 18 de enero de 1916¹, por iniciativa del Director de la Escuela de Aviación Militar, Teniente coronel de Artillería Ingeniero Alejandro Pastor Obligado (1877-1940), se implementó la *Reglamentación para el régimen interno de los aeródromos y establecimientos civiles establecidos en jurisdicción militar*.



Al respecto el Poder Ejecutivo promulgó un decreto que estipulaba la *Autorización para permitir a los propietarios de aeródromos establecidos o a establecerse en la República y a los fabricantes de cualquier clase de material aeronáutico, para erigir hangares, talleres, efectuar vuelos, ejercitar y preparar alumnos y personal, o hacer experiencias en aparatos y dispositivos aeronáuticos, en El Palomar*.

El documento que estuvo vigente hasta 20 de febrero de 1920², fomentaba el desarrollo mediante el establecimiento de líneas aéreas y contenía instrucciones y recomendaciones específicas respecto de las inspecciones prevuelo, reuniones con el instructor (antes, durante y después del vuelo)³, práctica de vuelo, transporte de pasajeros, vuelos nocturnos y de travesía⁴, vestuario de vuelo, condiciones para la intervención de misiones aeronáuticas extranjeras mediante el establecimiento de líneas aéreas en el territorio nacional, inspección técnica de aeroplanos, etc. Pero además dejaba abierta la posibilidad de concentrar ensayos aeronáuticos en el aeródromo de El Palomar⁵. Probablemente ese fue uno de los principales motivos por el cual se instalaron en aeródromo militar las misiones extranjeras llegadas al país en 1919.

Los objetivos primarios fueron instruir al personal involucrado con la actividad (aeronavegante y de apoyo en tierra), generar una infraestructura aeroportuaria de magnitud y suficientemente racionalizada como para asegurar una expansión descentralizada desde el punto de vista de la actividad privada; pero ajustada, homogeneizada y controlada respecto de los estándares de capacitación del personal y la seguridad, incrementando así confiabilidad del medio aéreo en la población.

El 21 de marzo de 1919 se promulgó un Decreto por el cual se creó el Servicio Aeronáutico del Ejército⁶ (SAE) dependiente de la Dirección General de Ingenieros. Su primer director fue el Te-

¹ Boletín Militar N.º 1064, 2ª Parte. 18 de enero de 1916.

² LIRONI Julio Víctor. (1980) *Misiones Aeronáuticas Extranjeras 1919-1924*. Beneficios y consecuencias de su proceso en la evolución de la aviación militar y civil en nuestro país. Pág. 11. Instituto Argentino de Historia Aeronáutica. Jorge Newbery. Germanó Artes Gráficas. 4 de diciembre de 1980. Buenos Aires.

³ Actualmente se conoce como Briefing.

⁴ Entonces denominado *a través de la campaña*.

⁵ *Autorización para permitir a los propietarios de aeródromos establecidos o a establecerse en la República y a los fabricantes de cualquier clase de material aeronáutico, para erigir hangares, talleres, efectuar vuelos, ejercitar y preparar alumnos y personal, o hacer experiencias en aparatos y dispositivos aeronáuticos, en El Palomar*. BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1969) *Crónica histórica de la aeronáutica argentina*. Colección Aeroespacial Argentina. Tomo 2. Pág. 169.

⁶ Boletín Militar N.º 5294. Decreto, 21 de marzo de 1919.

niente coronel Obligado y el organismo funcionó como tal hasta el 4 de mayo de 1927, fecha en que se creó la Dirección General de Aeronáutica del Ejército⁷. El SAE quedó constituido por la Dirección, Escuela Militar de Aviación⁸, Centros Militares de Aviación, Escuadrillas Divisionarias, Parque del Material Aerostático y los Talleres de Aeronáutica.

En esos días en El Palomar operaban poco más de una veintena de aeronaves del ejército y rápidamente sufrió importantes complicaciones operativas debido a la significativa concentración de personal, material e infraestructura de las misiones aeronáuticas llegadas al país desde abril⁹. Allí se crearon compañías mixtas que desarrollaron vuelos militares, de escuela y transporte de pasajeros que generaron dificultades con el tránsito aéreo. El punto de inflexión se produjo el 24 de enero de 1920 con el accidente fatal del alumno piloto de la misión francesa José María De Chico a bordo de un Farman F.40 de la escuela de pilotaje organizada por la misión militar francesa.



Plataforma del aeródromo militar El Palomar donde se pueden apreciar cuatro hangares *Varesse* de la misión militar italiana, seguido de tres hangares fijos del ejército y más atrás cuatro hangares *Bessonneau* de la misión militar francesa. 1919

Fue así que con el fin de ordenar las operaciones el 20 de febrero de 1920¹⁰ el Teniente coronel Obligado dispuso la cancelación de las operaciones civiles instaladas en El Palomar para efectuar vuelos de carácter comercial¹¹ obligándolas a trasladarse fuera del aeródromo militar. La escuela de vuelo Handley Page se reubicó transitoriamente al Hurlingham Club; los italianos se trasladaron a Castelar¹² y rápidamente se inició la preparación del aeródromo de San Isidro que se inauguró el 20

⁷ Decreto. Boletín Militar N.º 2171. 4 de mayo de 1927.

⁸ La escuela funcionó hasta el 31 de enero de 1922, en que por Decreto N.º 7311 inserto en el Boletín Militar N.º 1602, 2ª Parte. 23 de enero de 1922, se disolvió como tal para dar lugar a la creación del Grupo N.º 1 de Aviación, primera unidad operativa.

⁹ Las misiones: italiana, francesa y británica (Handley Page Aviation Ltd.) concentraron en El Palomar alrededor de 70 aeronaves.

¹⁰ LIRONI, Julio Víctor. (1980) *Misiones Aeronáuticas Extranjeras 1919-1924*. Beneficios y consecuencias de su proceso en la evolución de la aviación militar y civil en nuestro país. Instituto Argentino de Historia Aeronáutica. Jorge Newbery. Germanó Artes Gráficas. 4 de diciembre de 1980. Buenos Aires. Pág. 11.

¹¹ Por Boletín Militar N.º 1457, 2ª Parte. Resolución N.º 7119. 20 de febrero de 1920.

¹² Sociedad de Aeronáutica Italiana Argentina, luego Sociedad Base Aérea Italiana.

de mayo¹³. Allí se llevaron las operaciones del Aero Club Argentino, Handley Page Aviation Ltd. y la Compañía Franco Argentina de Transportes Aéreos.

En este contexto el SAE planificó y organizó la aviación civil nacional sobre los siguientes ejes:

1. **Organismo de control:** Creación de un organismo dentro de la estructura del SAE para atender los objetivos y demandas directamente relacionadas con el desarrollo de la aviación civil.
2. **Infraestructura:** Promover el diseño y organización de campos e instalaciones de aviación¹⁴. Para ello se implementaron cuatro grandes raids¹⁵ para reconocer terrenos y conocer condiciones particulares de la región (geografía, facilidades, vías de comunicación, meteorología, población aledaña, etc.). Provisión de material, hangares equipos auxiliares y herramienta para la organización de una infraestructura aeroportuaria eficiente.
3. **Educación aeronáutica:** Implementar y desarrollar la formación de personal aeronavegante, su control psicofísico y un sistema de evaluación y promoción por categorías. Establecimiento de programas de formación de pilotos (método *Gosport*) estimulando y reglamentando medidas de seguridad con procedimientos operativos. Supervisión de las principales entidades aerodeportivas a través de instructores de vuelo, mecánicos y personal militar para colaborar con sus servicios específicos (servicios, mantenimiento de pista, etc.).
4. **Provisión y control de recursos materiales:** Material aeronáutico cedido o adquirido por el Ejército para el fomento de la aviación civil. Armado y provisión de aeronaves adquiridas por particulares. Registro de material aeronáutico y control de su mantenimiento.
5. **Líneas Aéreas y Meteorología:** Organización, reglamentación y fomento de la actividad aerocomercial, y un diseño racional para el establecimiento de los sistemas de apoyo a la actividad (comunicaciones, estaciones meteorológicas, gabinetes psicofísicos, etc.).
6. **Movilización:** Con funciones inherentes a la formación, capacitación y mantenimiento de la Reserva y la Guardia Nacional de Aviación.

El criterio de estos proyectos fundamentales estaban doblemente orientados no sólo a afianzar el desarrollo aerocomercial sino también a establecer una organización militar eficiente sobre la base de un servicio de aviación sólidamente montado con políticas y regulaciones coherentemente integradas para ser comprendidas y aplicadas por todos.

¹³ Ver: <http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/EloyMartin/Aerodromo-San-Isidro.pdf>

¹⁴ *Aeródromos Regionales Militares*. Revista *Aviación* N.º 3. Marzo de 1921.

¹⁵ Se ejecutaron cuatro raids que recorrieron 11230 km. El 15 de marzo de 1923 se elevó el informe final de los vuelos con la relevante experiencia adquirida y el detalle de las novedades surgidas. El desempeño fundamental de las comunicaciones telegráficas (nacionales y de las empresas de ferrocarril) y la importancia de las vías de comunicación (ferrocarril y caminos) y finalmente la integración con las poblaciones a través de la colaboración y hospitalidad recibida de las diferentes comunas, municipios y gobiernos del interior. Con la planificación previa respecto de la preparación de terrenos aptos para la operación aérea y la experiencia procesada de los principales vuelos exploratorios, el 29 de enero de 1924 se fijaron las directivas particulares para la preparación de campos y plazas de aterrizaje. Desde el punto de vista de la aviación civil, se realizaron demostraciones de aptitudes, condiciones necesarias para la operación, navegación aérea y la importancia de disponer de una organización eficiente que reúna no solo los aspectos operativos sino también los inherentes a las tareas de apoyo al vuelo (mantenimiento, comunicaciones, meteorología, transporte, abastecimientos, organización de campos eventuales de aterrizaje, etc.). En conjunto se reunió importante información sobre el terreno y los diferentes climas regionales de nuestro territorio que además incentivaron la donación de doce campos para el establecimiento de pistas por un valor de \$ 150.000 m/n.

El cierre de las instalaciones del aeródromo San Isidro desencadenó un nuevo desafío: organizar un aeródromo especialmente destinado a la operación de aviones civiles con control de la autoridad militar.

Organización de la Aviación Civil hasta entonces

En marzo de 1920 el SAE creó un organismo dedicado a atender las necesidades de la aviación civil¹⁶, estudiar minuciosamente su problemática y elaborar proyectos concernientes a la organización aeroterrestre nacional, gestión de formación de aeródromos e instituciones civiles, aeronavegación civil, meteorología y actividad colombófila.

El 16 de mayo de 1921, en virtud de la orden interna de la Dirección del SAE N.º 235, se organizó la División Líneas Aéreas y Meteorología como nexo rector de la aviación civil para prestar apoyo (educativo, técnico, logístico, económico y funcional), diseñar, organizar, establecer y administrar la infraestructura aeroportuaria nacional. Fueron destinados a esa dependencia el Teniente coronel Valentín Olaechea y los capitanes Francisco de Sales Torres¹⁷, Alberto González Albarracín y Arturo Pelejero Escriba (asesor).

Ese año sus principales gestiones fueron en pro de la adquisición de terrenos para aeródromos entre los que podemos citar: Corrientes, Saladas, Mercedes (Corrientes), Posadas, Apóstoles, Santo Tomé, Monte Caseros, Concordia, Villaguay, Basabilvaso, Rosario Tala, Gualaguay, Carbó, San Pedro, San Nicolás, Rafaela, Rufino, San Luis, Garza, Pinto, Paraná y Santa Fe. Subsidiariamente el 20 de septiembre se ordenó a las unidades preparar campos de aviación dentro de un radio de cinco kilómetros de los lugares de asiento de todas las guarniciones militares de campos de aterrizaje construidos por tropas del Ejército. Para entonces ya funcionaban organizaciones aeronáuticas en Rosario, Córdoba, Tucumán, Pergamino, Tres Arroyos, Lincoln y, algo más retrasada, en Mendoza; todas abocadas al desarrollo de la infraestructura local.

En noviembre la aviación civil contaba con 120 aeronaves operativas y una infraestructura disponía de 41 campos recibidos y/o en trámite de donación y 23 terrenos de aviación privados¹⁸. En julio Argentino Noble presentó un trabajo en el 2º Congreso Nacional de Ingeniería¹⁹ titulado *Servicios de Transportes Aéreos en la República Argentina*. Con personal de la Dirección se inspeccionaron además terrenos disponibles para destinarlos a la actividad aérea.

Finalmente el 25 de marzo de 1922, por iniciativa del General Agustín Pedro Justo, se decretó la creación de la División Líneas Aéreas y Meteorología²⁰ como parte integrante del SAE al cual se le agregó la oficina de Movilización y en adelante se denominó División Líneas Aéreas y Moviliza-

¹⁶ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Reglamentos, Decretos y Resoluciones. Primera Parte*. N.º 6. Aviación Editorial Argentina. Pág. 79.

¹⁷ En ese período la Sección Meteorología pasó al aeródromo El Palomar. MORTZ, Alberto A. (1927) *Anuario Guía de la Aeronáutica*. Primera Edición. Florida N.º 171, 3º Piso. Buenos Aires. Pág. 36.

¹⁸ MOSCONI, Enrique. (1941) *Creación de la 5ª Arma y las Rutas Aéreas Argentinas*. Junta Argentina de Aviación. Pág. 72.

¹⁹ CRESPO, Jorge Bartolomé. (1924) *El Problema de la Aeronáutica en el País (como factor económico y de la defensa nacional)*. Círculo Militar, Biblioteca del Oficial. Volumen 67. Editado por Taller Gráfico de L. Bernard, Bustamante 618. Pág. 21.

²⁰ También designada como Departamento. Decreto inserto en Boletín Militar N.º 6158, 1ª Parte. Este departamento fue el primer antecedente que en 1927 dio origen a la Dirección General de la Aeronáutica Civil y que más adelante abordaremos en el tema Reglamentación y Leyes de aviación.

ción. La jefatura fue asumida por el Teniente coronel Valentín Olaechea, sucedida en 1923 por la dirección del Mayor Francisco de Sales Torres²¹.

La organización estaba preparada para satisfacer las necesidades inherentes al fomento de la aviación civil y en la memoria del Ministerio de Guerra correspondiente al período 1921-1922 se consignaron las siguientes misiones:

- a) Todo lo relativo a organización, administración y control de los aeródromos que constituyen las líneas aéreas principales, como también todos los terrenos que se obtengan como estación de enlace.
- b) Organización, dirección y contralor del servicio radiotelegráfico y telefónico de las estaciones de aviación a que corresponde tal dotación que consideraba como parte integrante el palomar *Sargento Romero*²².
- c) Organización, dirección y contralor del servicio meteorológico de las estaciones de aviación.
- d) Preparación de la movilización del Servicio Aeronáutico del Ejército.
- e) Preparación de la movilización industrial de construcciones aeronáuticas.

A pesar de que el 28 de mayo de 1923 se había constituido una comisión para resolver inconvenientes relacionados con el tráfico aéreo, en 1924 aún se mantenían inconvenientes funcionales originados en la ausencia de un marco legal adecuado. Esta circunstancia obligó al Departamento de Aviación Civil a redoblar sus esfuerzos que estuvieron centrados en el funcionamiento operativo de las instituciones²³ con la intervención de instructores de vuelo, mecánicos y personal auxiliar proporcionado por el ejército. Esta medida permitió optimizar los procedimientos aeronáuticos y auxiliares de rutina con una mejora directa en la seguridad aérea y generar un vigoroso impulso desde todo punto de vista que se vio ampliamente favorecida con la provisión de material e infraestructura, profesores y personal para la organización de una eficaz infraestructura aeroportuaria (control centralizado, funcionamiento descentralizado).

En 1925, a instancias de una encuesta realizada por el diario *La Razón* quedó planteada por primera vez la inquietud de disponer de una aviación civil independizada de la aviación militar; recordemos que hasta 1919 la actividad civil prácticamente no estaba regulada y en consecuencia su desarrollo era de alguna manera: errático, insuficiente y desorganizado.

Hecha esta digresión, en febrero de 1925 a través del presidente del Aero Club Argentino se presentó al Ministerio del Interior un proyecto de creación del Comité Directivo de la Aviación Civil para separar esta del control de la aviación militar. La revolucionaria iniciativa generó una encendida polémica que, salvando las distancias y circunstancias, aún hoy se mantiene vigente, lógicamente con escenarios completamente diferentes. Las instituciones del interior, que fueron desde un principio beneficiadas con el aporte del Ejército en la materia expresaron su apoyo a la institución. El Ing.

²¹ Inicialmente estuvo integrada por un suboficial el Auxiliar Civil Antonio María Biedma Recalde y dos soldados.

²² Se había creado en el Parque Aerostático del Aero Club Argentino y con la disolución de estas instalaciones fue emplazado luego en donde hoy se encuentra la Escuela Superior Técnica en la avenida Cabildo al 100 de la Capital Federal. Cuando pasó a El Palomar se construyó un chalet especialmente acondicionado para el mismo. Memoria anual del Ministerio de Guerra. Período 1921-1922. BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Reglamentos, Decretos y Resoluciones. Primera Parte*. N.º 6. Aviación Editorial Argentina. Pág. 79.

²³ Las instituciones alcanzadas por esta medida fueron el Centro de Aviación Civil, Aeroclubes: Santiago del Estero, Chaco, Mendoza, Junín, Las Flores, Tucumán y Deportivo General Güemes (Salta). Memoria Anual del Ministerio de Guerra correspondiente al período 1924-1925.

Julio J. Palmeyro²⁴; decía entonces: *La aviación civil no habría salido de los límites de Buenos Aires, a no haber intervenido el Servicio Aeronáutico del Ejército, cuyas miras son más amplias de las que pudieran derivarse de una acción civil*²⁵.

Creación y organización del aeródromo central *Presidente Rivadavia*

Según los planos catastrales de Morón correspondientes al período 1856-1940 los terrenos que ocupa en aeropuerto pertenecieron a Arturo Gaebele, Martiniano López y a Francisco Badin²⁶.

Con la conflictiva experiencia vivida en 1919 en el aeródromo militar El Palomar a raíz del sensible incremento de la actividad civil y militar la Dirección del Servicio Aeronáutico del Ejército inició el Expediente N.º 626 con la finalidad de organizar un aeródromo sobre los terrenos de la chacra *María Esther* ubicados en el Cuartel II del Partido de Morón, arrendados al señor Francisco Badino por la suma de \$ 1200 m/n²⁷.



En estas instancias el 29 de diciembre de 1925 el Poder Ejecutivo promulgó el decreto por el cual se dispuso que el SAE organizase un aeródromo central para la aviación no militar a través de su Departamento de Aviación Civil.

El 2 de enero de 1926 tomó posesión de los terrenos para iniciar la preparación del mismo y el 5 de febrero se promulgó el Decreto que otorgó el nombre *Presidente Rivadavia*²⁸. Complementariamente se elaboró una reglamentación interna del aeródromo sumamente completa tanto en aspectos funcionales como de seguridad, muchos de los cuales son aplicados en la actualidad.

El aeródromo se inauguró operativamente el 28²⁹ y oficialmente el 1 de marzo. Ese año el Departamento de Aviación Civil fue trasladado al aeropuerto donde contó con un chalet adyacente a los hangares del Aero Club Argentino.

Dependencia	Misión
Jefatura: Tcnl Francisco de Sales Torres Auxiliar: Antonio María Biedma Recalde Copista: Domingo Justo De Vicenzi Auxiliar: Eduardo Alfredo Olivero (Centro de Aviación Civil San Fernando)	Encargada de la aplicación de las reglamentaciones de tráfico aéreo, matriculación, etc.
Secretaría	
Sección Contaduría y Parques Aeronáuticos:	
Sección Técnica	Construcciones aeronáuticas, motores, etc.
Sección Actividades Aeronáuticas:	Fomento de la aviación civil y todas sus manifestaciones, contralor de actividades, estadísticas, etc.
Sección organización aeronáutica:	Aeródromos y sus derivados, hangares, talleres, señales, servicios meteorológicos, cartografía, etc.



Izquierda: Enriqueta Fruchard de Jarfelt delante del Curtiss JN-4D *Jenny* N.º 2 frente al edificio del Departamento de Aviación Civil. Derecha: Curtiss JN-4D *Jenny* en Morón, atrás se ve la casa de la Dirección de Aviación Civil. 20 de diciembre de 1928

²⁸ Boletín Militar N.º 2038. 2ª Parte. BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1936) *Efemérides* N.º 3, 2ª Parte. Pág. 165.

²⁹ MORTZ, Alberto A. (1927) *Anuario Guía de la Aeronáutica*. Primera Edición. Florida N.º 171, 3º Piso. Buenos Aires. Pág. 44.

Fotografía de alrededor de 1935 donde se aprecia la casa de la Dirección General de Aviación Civil³⁰



Ryan B.1 *Brougham* R44 de la Dirección de Aviación civil fotografiado frente al edificio³¹

Nuestra Aviación de Ejército concentró allí todo el material de dotación asignado al Departamento de Aviación Civil al que poco a poco se fueron sumando instituciones aerodeportivas, talleres aeronáuticos y empresas de servicios aerocomerciales. Aparecieron así instituciones tales como el Aero Club Argentino, Aero Club Morón (1926), Centro Universitario de Aviación, Club de Planeadores

³⁰ Foto tomada por un médico-aviador Rodolfo Venzano. Colección Juan Carlos Borra.

³¹ Fotos Archivo General de la Nación.

Albatros, Club de Aviación Civil, Aero Club *Rivadavia*, Aero Club Carabelas, Aero Club *Los Patos*, Escuadrilla Luro, etc.

El 27 de noviembre Mayor Pedro Leandro Zanni fue nombrado Jefe del Departamento de Aviación Civil. Dentro de esta nueva estructura fueron designados el Mayor veterano de guerra de la aviación de caza italiana: Eduardo Alfredo Olivero (Asesor Técnico e Inspector de Aeródromos), Domingo Justo Devicenzi (Jefe de Aeródromo, Encargado del Parque y Contaduría), Mario Alberto María Futton (Encargado de Mesa de entradas), Armando Fossatti (Jefe de mecánicos), Pablo Frugoni (Ayudante del Encargado del Parque), Carlos Armando Lignac (Piloto y Auxiliar) y José Francisco Gatti (Piloto)³². Su organización interna fue la siguiente:



Biplanos Curtiss JN-4D *Jenny* N.º 12 con otros dos no identificados y un Mono Aircraft *Monocoupe* 90A (en el centro) en Morón. Febrero de 1926³³

El 4 de mayo de 1927 se creó por decreto la Dirección de la Aeronáutica Civil³⁴ como gran repartición dependiente del Ministerio de Guerra. El 10 de junio se elevó una nota al Congreso Nacional con un presupuesto de \$ 3700000 m/n necesarios con motivo de la creación de la Dirección de la Aeronáutica Civil como gran repartición dependiente del Ministerio de Guerra.



Teniente coronel Valentín Olaechea



Mayor Francisco de Sales Torres



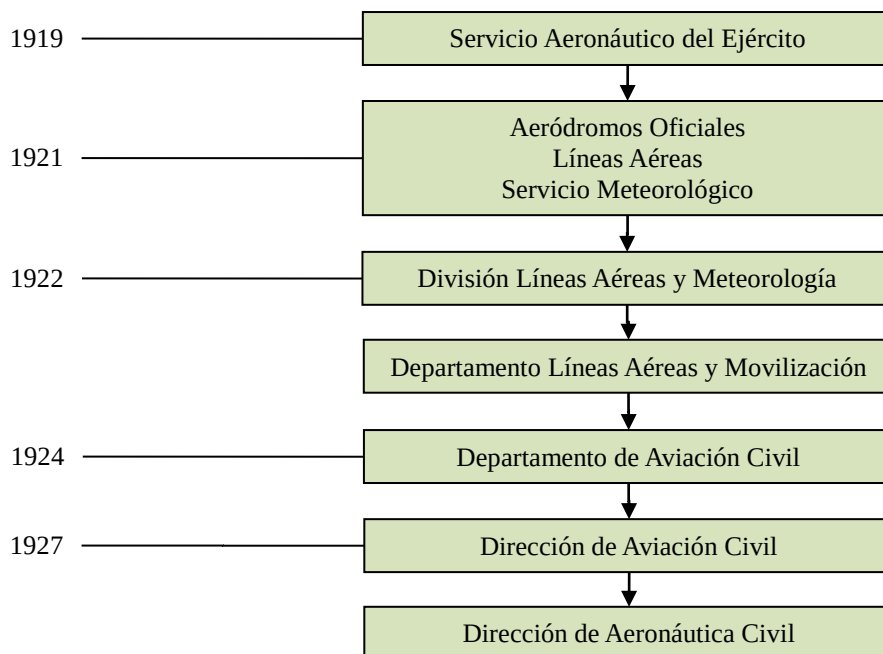
Mayor Pedro Leandro Zanni

³² MORTZ, Alberto A. (1927) *Anuario Guía de la Aeronáutica*. Primera Edición. Florida N.º 171, 3º Piso. Buenos Aires. Pág. 42, 49.

³³ Revista *Aviación* N.º 47 y 48. Febrero-Marzo de 1926. Revista *Aero* N.º 3 Diciembre-Enero de 1930.

³⁴ Boletín Militar N.º 2171, 2ª Parte.

Evolución cronológica de la administración de Aviación Civil en la Aviación de Ejército y sus diferentes designaciones (1919-1927)



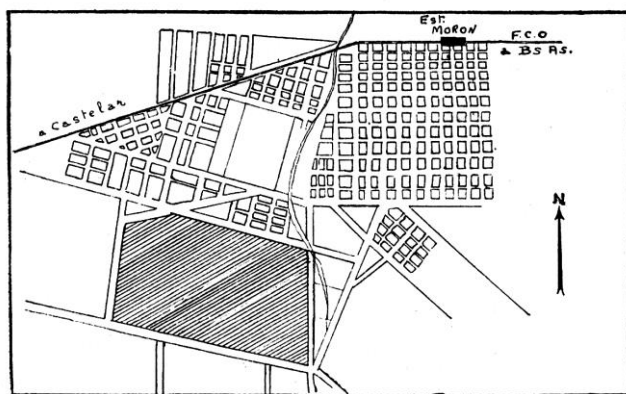
Reglamentación provisional interna

En el marco de la organización aeroportuaria el SAE redactó y elevó a la superioridad una reglamentación interna de cuarenta y tres artículos con aspectos funcionales como de seguridad, muchos de los cuales trascendieron a otras instituciones del interior y que son aplicados en la actualidad. Establecía además criterios amplios para la ubicación de instalaciones destinadas a promover la actividad aérea (deportivas, comerciales, de mantenimiento, etc.) *siempre que traten de cooperar a la mejor divulgación, desarrollo y fomento de la aviación civil* (Artículo 6°).

El 29 de diciembre de 1925 el Poder Ejecutivo promulgó un Decreto³⁵ por el cual el 26 de septiembre de 1926 se aprobó la *Reglamentación Provisional Interna del Aeródromo Presidente Rivadavia*³⁶ propuesta por el SAE para establecer las normas operativas para las instituciones que ocupen esas instalaciones.

³⁵ Boletín Militar N.º 7242.

³⁶ Boletín Militar N.º 2105. 2ª Parte. 11 de septiembre de 1926.

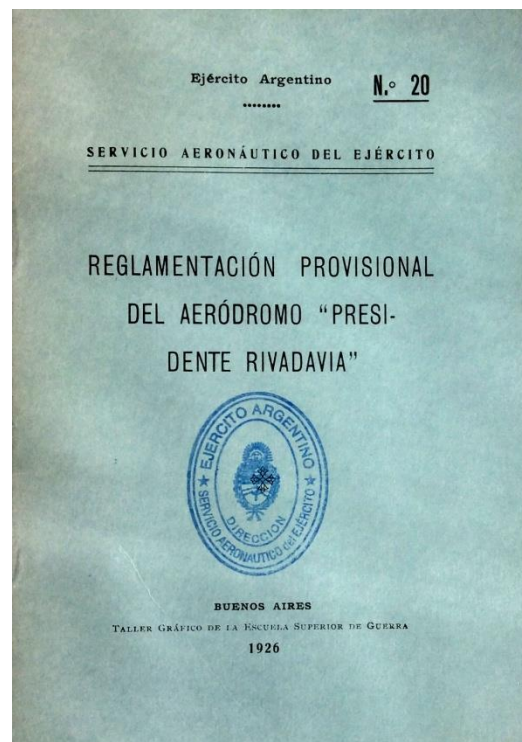


MORON F. C. O.

Aeródromo del Departamento de Aviación Civil y Aero Club Argentino.

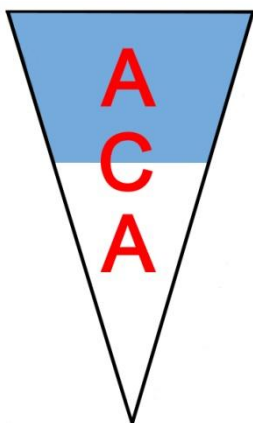
Situado a 2000 metros del centro del pueblo; mide 800 x 700; a 22 metros nivel del mar; hangar para 10 aviones; stock de combustible.

Hangarage, 30 pesos por mes (ACA).



Izquierda: Plano del Aeródromo *Presidente Rivadavia* correspondiente a 1926. Derecha: Reproducción facsimilar de la Reglamentación Provisional del Aeródromo *Presidente Rivadavia* confeccionada por el Museo de Aviación de Ejército

Traslado del Aero Club Argentino



Luego de algunas reuniones mantenidas con autoridades del SAR entre las que se encontraban el Director del Departamento de Aviación Civil y Meteorología el 26 de agosto de 1926 se resolvió aprobar en asamblea el traslado de la institución al partido de Morón³⁷ y cuya toma de posesión de los terrenos quedó refrendado el 7 de octubre³⁸.

Inicialmente se construyeron dos hangares metálicos que luego de su traslado desde San Isidro fue ocupado por el Aero Club Argentino y posteriormente una casa tipo chalet edificada sobre la plataforma aproximadamente a unos treinta metros al frente del primero donde se instaló la Dirección de Aviación Civil que originalmente funcionaba en El Palomar.

En ese entonces, además de los aviones de la Dirección Civil en la institución operaban los Curtiss JN-4 *Jenny*, los Curtiss 17 *Oriole*, Curtiss *Mercury* 6W3 e Ireland *Meteor*, todos ellos provistos por el Estado a través del Departamento de Aviación Civil del SAE.

³⁷ Libro de Actas del Aero Club Argentino. Período Agosto 1926-Noviembre de 1928. Acta N.º 293. 26 de agosto de 1926. Foja 3.

³⁸ Libro de Actas del Aero Club Argentino. Período Agosto 1926-Noviembre de 1928. Acta N.º 296. 7 de octubre de 1926. Foja 11.

Libro de Actas del Aero
Club Argentino. Perío-
do Agosto 1926-
Noviembre de 1928.
Acta N.º 293. 26 de
agosto de 1926. Foja 3

	3
	293
Presentes alcalas Luro J. Paldas Lauchoy Biro Marsoloni Hillcoat Verdier Goubat Luro J. Arzaga	Agosto 26-1926 En Buenos Aires a veintiseis de Agosto de mil novecientos veintiseis, hallándose reunidos los señores miem- bros de la A. C. que figuran al margen y siendo las diez y ocho horas y me- dia, se declara abierta la sesión ba- ja la presidencia del Dr. Ricardo B. aldas.
	Se lee y aprueba sin observación el señor Arzaga acta de la sesión anterior.
Traslado del Aeródromo a Aviación.	Se pasa a considerar el traslado del aeródromo al campo del Servicio Aeronáutico en Puerto y después de un largo cambio de ideas en que quedan desechadas como cuestio- nes independientes la del traslado en calidad de locatarios y la que se refiere a la dirección de aquel campo, propuesta por el jefe del departamento de Aviación Civil te- niente Coronel Torres. Finalmente se resuelve que la Comisión respec- tiva se entreviste con el ^{Coronel} General Bascineti y Teniente Coronel Torres y acuerde con ellos, ratificándose se por escrito, las condiciones en que el Aero Club Argentino con- currirá al Aeródromo "Presiden- te Rivadavia".
Suspensión del raid del pi- loto Gatti a Buenos Aires	Se lee una nota del director del Servicio Aeronáutico del Ejército en la que expone los causas por las cuales se resolvió la suspensión del raid aéreo a la asunción a cargo del piloto Gatti que pa- trullaba moralmente esta insti- tución.
	Atenta una invitación del Aero

Libro de Actas del Aero
Club Argentino. Período
Agosto 1926-
Noviembre de 1928.
Acta N.º 296. 7 de
octubre de 1926. Foja
11

	11
	296
Presentes Aldas Luro J. Verdier Manoleu Goubat Lanchez Malgor Luro J. alrededor de la sesión anterior Argento Bosch	Octubre 7- 1926. En Buenos Aires a siete de Octubre de mil novecientos veintiséis, reunidos los señores miembros de la A.C.A. que figuraron al margen y siendo las diez y nueve horas, se declara abierta la sesión bajo la presidencia del Dr. Ricardo L. Aldas, se lee y aprueba sus observaciones el acta de la sesión anterior. El Sr. Bosch da cuenta de que de acuerdo a lo resuelto en la sesión anterior y en una reunión de miembros de la A.C.A. en la que se cambiaron ideas sobre el particular, se había tomado posesión del terreno correspondiente al Aero Club Argentino en el aeropuerto de Presidente Rivadavia, donde se levantó un censo que firmaron los representantes del Club y del Servicio Aeronáutico del Ejército sobre las instalaciones y materiales de que se hizo cargo la institución en esa oportunidad, procediendo a dar lectura del mismo. El Sr. Manoleu propone que en vez de trasladar el cobertizo de San Isidro, éste sea vendido y el Sr. Luro J. alrededor hace moción de que se lo ofrezca en venta al propio Club. Así se resuelve. Se lee una nota del Sr. Ministro de Relaciones Exteriores en la que manifiesta que los Ministerios de Guerra y Marina no tienen ningún interés en adquirir los materiales sobrantes del raid aéreo alrededor del mundo y pide al mismo tiempo una respuesta.
Traslado del Aviador a Misión - Formación del Ter- mino	
Vuelo alrededor del mundo - Venta de los ma- teriales	



Aeródromo Morón. Se aprecian los cimientos de la Dirección de Aviación Civil. 1926³⁹



Hangar del Aero Club Argentino en el aeropuerto *Presidente Rivadavia*⁴⁰

³⁹ Revista *Aviación*. 1926.

⁴⁰ Fotos Archivo General de la Nación.



Se aprecian el Consolidated *Fleet 2* R41, el Curtiss 17 *Oriole* N.º 37 provistos por el ejército a la institución y detrás se aprecia la silueta del Ford 4-AT-A R131 *Río de la Plata* de la Trimotor Safety Airways Co. Otro detalle es el soldado del Ejército apoyado sobre el ala del *Fleet 2*. En ese entonces parte del apoyo del SAE a las instituciones civiles consistía en destinar dos soldados, un mecánico y un instructor



Izquierda: Curtiss JN-4D *Jenny* R11 *El Cóndor* en Morón. Derecha: Curtiss JN-4D *Jenny* C12 en Morón durante el curso de pilotaje de 1927⁴¹

En 1928 este aeropuerto integraba la red de aeropuertos y/o estaciones aéreas junto con Tucumán, Santiago del Estero, Mendoza, Corrientes, Bahía Blanca, Fisherton, Las Flores, San Juan, Castelar, Córdoba, Resistencia, Sáenz Peña y Las Flores. En ese entonces el tráfico aéreo internacional se

⁴¹ Fotos archivo Jack Mizrahi. <http://www.histarmar.com.ar/ArchivoFotosGral-4/JackMizrahi-1.htm>

ordenaba sobre la base de instalaciones aeroportuarias divididas en tres regiones con sus respectivos corredores aéreos:

- Frontera Este:** Puerto de la Capital (para hidroaviones)
Bahía Blanca (para hidroaviones)
Morón (tráfico hacia el Uruguay)
Concordia (tráfico hacia el Uruguay)
Monte Caseros (tráfico hacia el Brasil)
- Frontera Norte:** Resistencia (tráfico hacia el Paraguay)
Salta (tráfico hacia Bolivia)
- Frontera Oeste:** Mendoza (tráfico hacia Chile)

Uno de los primeros accidentes reportados en el aeródromo

El 25 de junio de 1929 el aeródromo se vio conmovido por un accidente con implicancias inesperadas. En esos días la aviación de ejército había dispuesto desarrollar vuelos de larga duración con los Breguet XIX que cuando no estaban configurados para bombardeo posibilitaba equiparlos con tanques de combustible que le proporcionaban una considerable autonomía. De ese modo muchas tripulaciones del Grupo N.º 1 de Caza desarrollaron vuelos a diferentes destinos alejados y regresando en vuelo directo sin repostar combustible.

Ese día la tripulación del Breguet XIX-B2 N.º 38 integrada por el Teniente 1º Aviador Militar Justo José Ossorio Arana y el Subteniente Observador Militar Edmundo Hugo Civatti Bernasconi iniciaron en El Palomar una misión de vuelo que recorrió en vuelo directo Río Cuarto, Santa Rosa y Bahía Blanca. En la etapa de regreso llegaron a El Palomar a las 17:40 pero no aterrizaron y continuaron sobrevolando la zona con la finalidad de chequear el máximo de la autonomía del avión. A las 20:35 quedaron con el combustible completamente agotado sobre Morón donde aterrizaron destruyendo el tren de aterrizaje del avión⁴².



⁴² BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N.º 2, 1ª Parte, enero a junio Pág. 154.

Izquierda: Foto superior: Teniente 1º Aviador Militar Justo José Ossorio Arana. Foto inferior: Subteniente Observador Militar Edmundo Hugo Civatti Bernasconi⁴³. Derecha: Breguet XIX-B2 N.º 38 accidentado en Morón. 30 de junio de 1929

Negativo del relevamiento aerofotográfico 1929 por la Sección Aerofotogrametría del Instituto Geográfico Militar donde se aprecian la ubicación relativa del Departamento de Aviación Civil y los hangares del Aero Club Argentino y la Panagra



Los servicios aeropostales y de transporte de pasajeros

Hasta ese entonces se encontraban en pleno auge los servicios aerocomerciales de transporte de pasajeros y correspondencia donde coexistían empresas de distintos orígenes. En el contexto internacional lideraban el mercado la *Compagnie Générale Aéropostale* (Francia) y el *Sindicato Aéreo Condor* (Alemania) que explotaba un sistema combinado por aviones y dirigibles. En Argentina coexistían además líneas regionales entre las que figuraban la *Compañía Franco Argentina de Transportes Aéreos*, *River Plate Aviation*, *Aéreos Servicios Sociedad Anónima*, *Aero Lloyd Córdoba*, etc.

Instalación del hangar de Pan American Grace Airways Inc (PAA, Panagra)

La compañía inició sus servicios el 28 de octubre de 1927 con un Fokker F-VII/3m entre Cayo Hueso y La Habana. El 25 de enero de 1929 Pan American y Grace Airways Inc. se fusionó dando lugar a la Pan American Grace Airways Inc. (Panagra).

El 4 de febrero de 1929 realizó el primer servicio a Latinoamérica por la vía del pacífico con el fin último de tomar como cabecera Buenos Aires y el 2 de marzo se firmó un contrato de correo entre Panamá (Santiago), Santiago de Chile y Buenos Aires con los trimotores Ford AT-5 que operaron a partir del 12 de octubre.

⁴³ Revista *Caras y Caretas* N.º 1599 Mayo de 1929.



Con estos requerimientos y para albergar todos los elementos propios de una escala terminal tales como repuestos, accesorios, lubricantes, equipos, etc., se dispuso la construcción de un hangar que aún existe y estaba ubicado unos cincuenta metros al norte separados por una plataforma y en la misma línea de los dos primeros y si bien hasta ahora no he obtenido información documental sobre el tema casi con seguridad el hangar que nos ocupa se habría construido entre 1928 y 1929. Ese hangar junto con los del Aero Club Argentino se constituyeron un icono del aeropuerto por ser las instalaciones de mayor envergadura del aeródromo.

FOREIGN AIR MAIL ROUTES NOS. 6 AND 10

Inaugural Service: MIAMI-BUENOS AIRES-ARGENTINA

January 9, 1929

Inaugural Contractor: Pan American Airways, Inc.

THIS ROUTE IS NOW KNOWN AS F.A.M. 5-A.



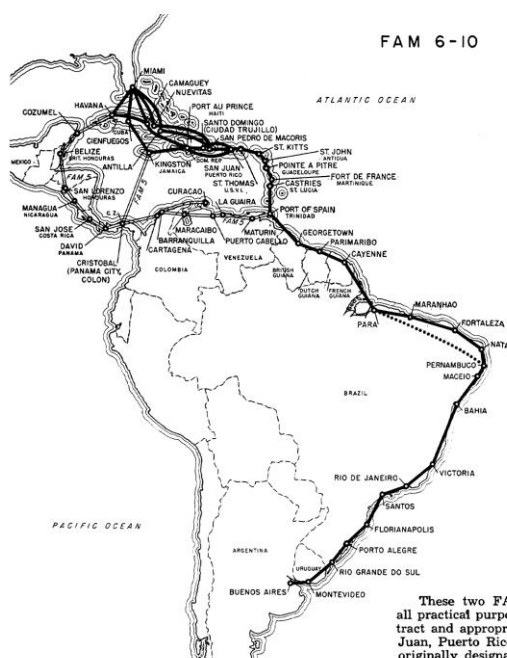
Type F6a



Type F6b



Type F6c



These two FAM routes are being considered together in the listing as for all practical purposes they are one and the same route. Technically, and for Contract and appropriation purposes, FAM 6 extended originally from Miami to San Juan, Puerto Rico, was later extended to Port of Spain, Trinidad and (although originally designated as FAM 5 service) to Paramaribo, Dutch Guiana.

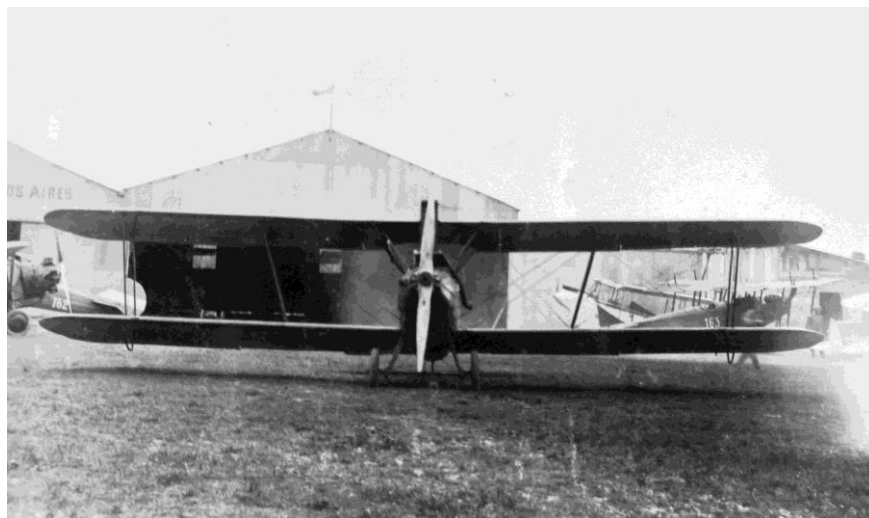
Pan American Airways Inc.
Ruta del vuelo inaugural
Miami-Buenos Aires. 9 de
enero de 1929⁴⁴

⁴⁴ *American Airmail Catalogue*. The American Airmail Society. Albion, Pennsylvania. 1950. Volumen 2. Pág. 658, 659.



Publicidades de Pan American Airways System. Derecha: 1931⁴⁵. Izquierda: 1933⁴⁶

Curtiss 17 Oriole R166 frente al hangar de PAA



DH.4A de la Handley Page Ltd. Frente al hangar de PAA. Circa 1927⁴⁷

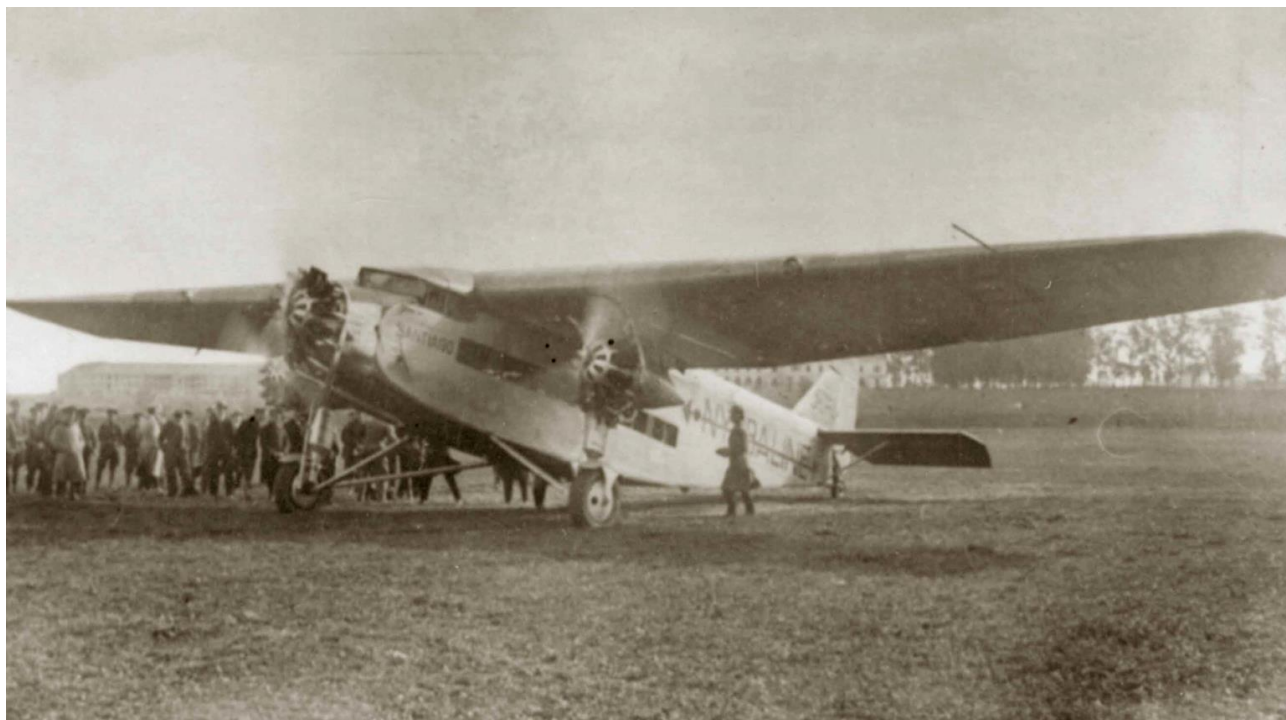
Por ese hangar caminó Charles Augustus Lindbergh (1902-1974) cuando volaba como comandante de los legendarios trimotores Ford. El 11 de junio de 1934, en uno de sus vuelos protagonizó un accidente al mando del trimotor Ford 5-AT-C matrícula argentina R130 (ex NC8417) llamado *San Pedro*. Esa mañana había partido de Morón a las 08:25, Samuel S. Eisseman, James Raley (radio-telegrafista), Maxwell Smith (gerente de tráfico) y diez pasajeros y se accidentó en Laguna Mar

⁴⁵ Revista Aero N.º 13. Agosto-Septiembre de 1931.

⁴⁶ Revista Aero N.º 23. Agosto-Septiembre de 1933.

⁴⁷ Fotos Archivo General de la Nación.

Chiquita a 17 km al noroeste de Junín y a 4 km de Agustinas, capotando por malas condiciones meteorológicas (niebla); hubo seis fallecidos, pero el avión fue recuperado y puesto nuevamente en servicio en 1938.



Ford 5-AT-C R130(NC8417) *Santiago* luego bautizado *San Pedro* con el que se accidentó Lindbergh fotografiado en Morón



Foto del rescate
de los pasaje-
ros⁴⁸

⁴⁸ Archivo General de la Nación



TROFE DEL "SAN PEDRO"

De las diez personas que integraban la tripulación y el pasaje, cinco resultaron muertas. — Heroica actitud del ingeniero Alessandri Altamirano.

Salvo milagro, después de haber sido despedido del avión, el ingeniero Alessandri Altamirano, socio del primer millonero chileno, emprendió a pesar de encontrarse becado, la valiente y abnegada tarea de salvar a los pasajeros que habían quedado encerrados en las cabinas. Trepo al aparato destruido y fue sacando del interior del mismo a los ocupantes.



Ingeniero Carlos Alessandri Altamirano.

Arrojados: a la señora María Mila de Martínez, a la señorita María Martínez Mila y a otros más, a los que fue colocando sobre la celda del aeroplano. Con ellos permaneció hasta el arribo de los salvadores, que llegaron tarde y en una embarcación de escasa capacidad. El gesto heroico del señor Alessandri reveló la presencia de un alto ejemplo de solidaridad humana.



Tirado por un caballo, llega a la costa de la laguna el bote con algunos tripulantes: la señora de Martínez, muerta; la señorita de Martínez Mila, el señor Alessandri Altamirano y un agente de la Panagra.

El señor Maxwell Smith, contador de la Panagra, herido.

Señores Francisco Sardi y José y Ramón Livat, vecinos de Junín, que fueron los primeros en acudir a socorrer a las infortunadas víctimas.

Otro de los heridos en la catástrofe: don José E. Colonna.



Cobertura del accidente del 11 de junio de 1934 en laguna Mar Chiquita⁴⁹

New York-Buenos Aires Line (NYRBA)



Luego del cruce Atlántico de Charles Augustus Lindbergh, en los Estados Unidos surgió un joven banquero llamado Juan Terry Trippe que inició servicios que era propietario de una pequeña compañías de aviación llamada *Aviation Corporation of America* que absorbió a una más pequeña llamada *Pan American*.

En una inteligente maniobra de estratégica comercial contrató a Lindbergh como asesor, inspector y piloto de línea, obtuvo subvenciones estatales y suscribió contratos con el gobierno norteamericano de transporte aeropostal y de pasajeros, aprovechando que el estaba muy interesado en conquistar el mercado aerocomercial liderado por Francia y Alemania. Surgieron así la *Pan American Grace Airways Inc.*, y sus subsidiarias *New York-Buenos Aires Line (NYRBA)*, *Trimotor Safety Airways Inc.*

NYRBA se había formado en marzo de 1929 y quedó a cargo de Ralph O'Neill. Se había fijado una ruta de largo alcance desde New York con escalas en Miami, La Habana, Puerto Príncipe, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico, Guadalupe, Martinica, Trinidad, Paramaribo, Georgetown, Cayena, Natal. Pernambuco, Río de Janeiro, Porto Alegre, Montevideo y Buenos Aires.

⁴⁹ Revista *Caras y Caretas* N.º 1864. 23 de junio de 1934.

El material aéreo fue variado, los conocidos fueron los Consolidated 16 *Commodore*, trimotores Ford modelos 4AT y 5AT, Fairchild FC-2, Fairchild 71, Lockheed *Cirrus*, Lockheed *Vega*, Lockheed *Fleestar*, y Loening C-2C *Air Yacht*, Sikorsky modelos S.36, 37 y 38.

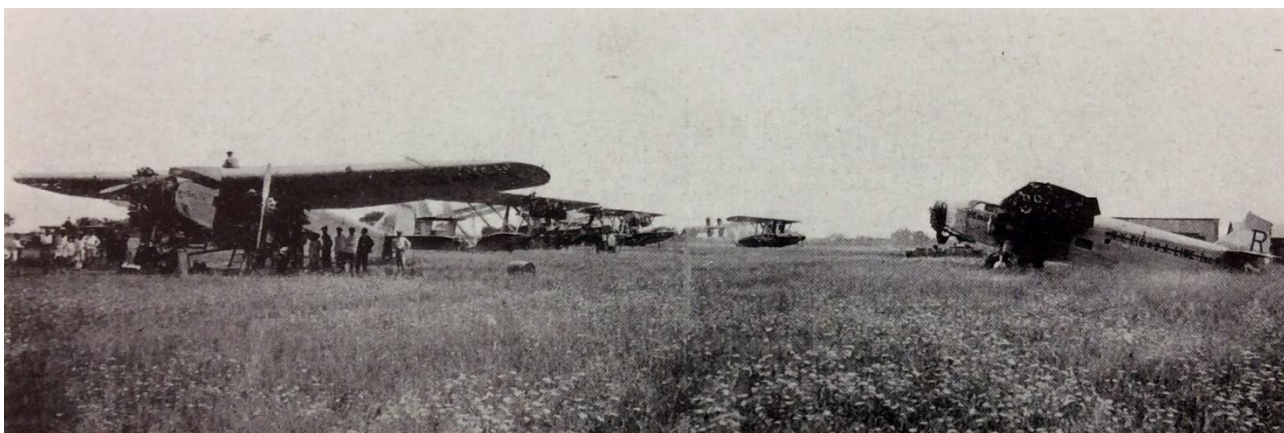
El primer vuelo al país de la compañía se realizó el 13 de julio de 1929 con el acuatizaje del Sikorsky S.38 *Washington* en el Yacht Club Argentino llevando como pasajero al presidente de la compañía; pero la inauguración oficial de sus servicios el 26 de agosto.

Charles Lindbergh exploró buena parte de las rutas de América del Sur y el Pacífico con un S.38. El 20 de octubre inició la línea Santiago de Chile-Buenos Aires con terminal en Morón; el 20 de noviembre inauguró la línea Buenos Aires-La Paz (Bolivia) y pocos meses más tarde, el 19 de febrero de 1930 los argentinos podían cubrir por vía aérea el trayecto New York-Buenos Aires. Las rutas principales fueron cuatro:

1. Buenos Aires, Rosario, Córdoba, Mendoza, Santiago de Chile.
2. Buenos Aires-Montevideo.
3. Buenos Aires, Rosario, Córdoba, Tucumán, Yacuiba y La Paz.
4. Buenos Aires Mar del Plata.



Charles A. Lindbergh en Miami al mando de un Sikorsky S.38 con el primer correo aéreo desde Panamá. 13 de febrero de 1929. A la derecha un Sikorsky S.36 de PAA⁵⁰



Ford 5 y Sikorsky S.38 en Morón⁵¹

⁵⁰ <http://www.airminded.net>



Camión de combustible de la STANAVO abasteciendo a un hidroavión Loening C-2C Air Yacht de la Pan American Airways entre los hangares de la compañía y los del Aero Club Argentino

Progreso...

A pesar del corto tiempo transcurrido desde el establecimiento de esta Compañía, la Argentina cuenta ya con un servicio de transportes aéreos que la pone a la altura de cualquier otra nación.

Su red, de alrededor de 6.000 kilómetros, une los principales puntos de la República con los países vecinos.

Todas sus líneas son servidas por los mejores y más grandes aviones, y con la próxima inauguración de la línea Buenos Aires - New York, — continuación de la ya establecida a Río de Janeiro, — esta Compañía contará con la línea más larga y mejor servida del mundo.

LINEAS AEREAS NYRBA
de la
TRIMOTOR SAFETY AIRWAYS INC.
Diag. Roque Saenz Peña 910 - U. T. 35 (Libertad) 1800-2892

LINEAS AEREAS NYRBA
de la Trimotor Safety Airways Inc.

Acostúmbrese a viajar en avión; es el medio más rápido, cómodo y seguro.

VIAJES A:

Santiago de Chile
y en combinación con la Línea Nacional Chilena hasta Arica.

Salta y Yacuiba
y en combinación con el Lloyd Aereo Boliviano hasta La Paz.

Montevideo
Próximamente a Brasil y E.E. U.U. y ampliación de la red interna.

Use la vía aérea NYRBA para su correspondencia al interior y exterior.

INFORMES:
Diag. R. SAENZ PEÑA 910 - U. T. 35 1800 35 2892

Marque sus sobres con: VIA AEREA NYRBA

Izquierda: Publicidad de NYRBA⁵². Derecha: Publicidad de NYRBA⁵³

⁵¹ Revista Aero N.º 4. Febrero de 1930.

⁵² Revista Aero N.º 4. Febrero de 1930.

⁵³ Revista Aero N.º 4. Febero de 1930.

Viajando a Razón de 215 Kilómetros por Hora



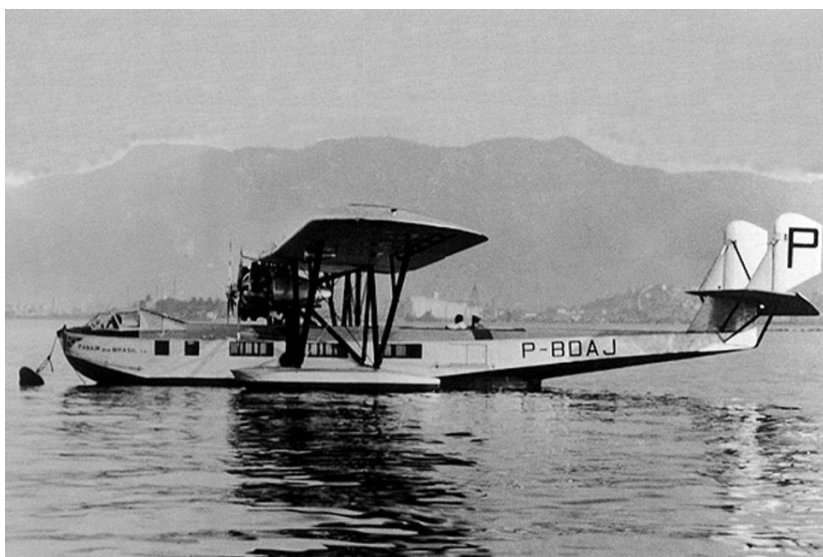
EL último modelo Ford Tri-Motor Metálico, se halla ahora en servicio regular en la Argentina. Estas grandes máquinas, con mucha fuerza de reserva, tienen un poder de ascensión de más de 1.200 H. P. Con doce pasajeros además de los pilotos, pueden mantener una velocidad de más de 160 kilómetros por hora y llegar a 215 kilómetros. Con un solo motor en marcha, puede extender su límite de planeo por muchos kilómetros. ¶ El Ford Tri-Motor Metálico, representa el tipo más avanzado de transporte comercial aéreo.

FORD MOTOR COMPANY

Izquierda: Publicidad de comienzos de la década del '30 Derecha: Sikorsky S-38. Correo New York Buenos Aires⁵⁴



Consolidated Fleet 16 *Commodore* Pan American Airways P-BDAJ (luego R-ACWT)⁵⁵



⁵⁴ Revista *Caras y Caretas* N.º 1646. 19 de abril de 1930.

⁵⁵ Foto archivo San Diego Air & Space Museum



Ford 4-AT-A NC1780 *Río de la Plata* sobre la plataforma detrás se aprecia la casa del Departamento de Aviación Civil



Ford 4-AT-A NC1780 *Río de la Plata* (luego matriculado R131) fotografiado en Morón

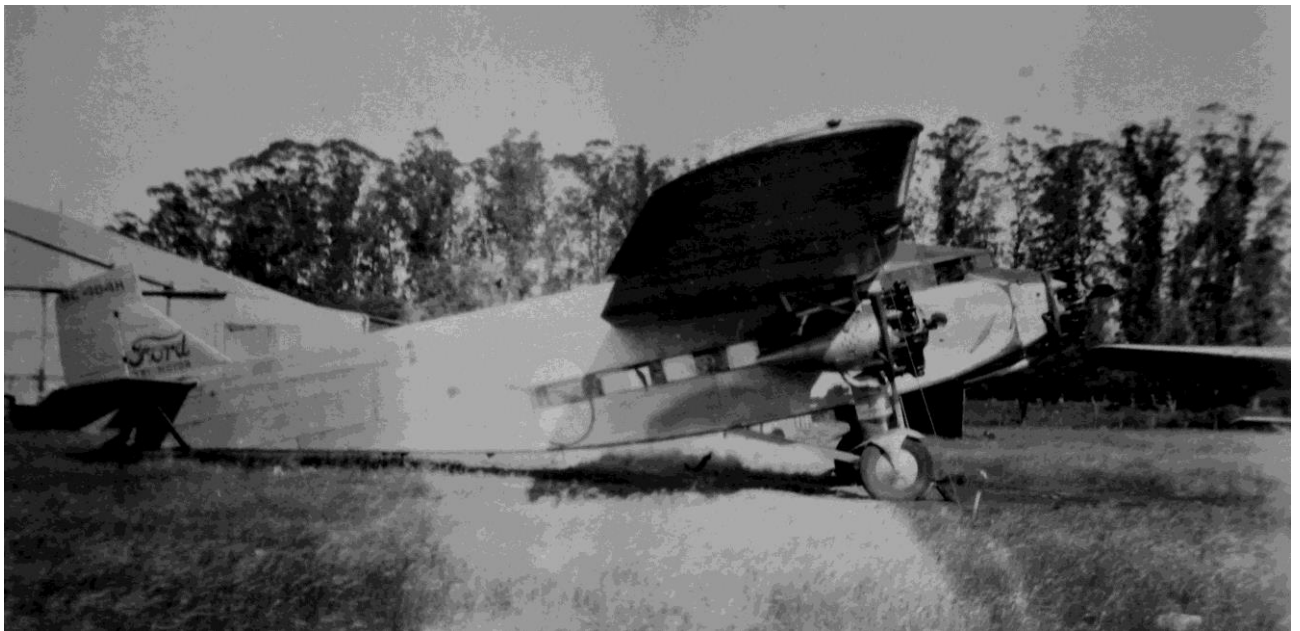
Trimotor Safety Airways Inc.

Autorizado por Decreto del 28 de septiembre de 1929. El presidente de la empresa en Argentina era un viejo conocido de la Aviación de Ejército, el Ingeniero Eduardo Bradley, que por ese entonces había instalado las oficinas comerciales en avenida Roque Sáenz Peña N.º 612 y su base de operaciones en Morón a fin de establecer la cabecera de sus vuelos comerciales Buenos Aires-Miami inaugurados el 26 de abril de 1930 y el 21 de mayo el servicio aerpostal entre Buenos Aires y Santiago de Chile con escalas en Rosario, Córdoba y Mendoza.

Eduardo Bradley en la oficina de
PAA⁵⁶



Dos años más tarde se resolvió aumentar los viajes ida y vuelta (jueves y viernes) entre Buenos Aires, Mendoza y Santiago de Chile, a raíz de la suspensión de servicios del ferrocarril trasandino rebajándose las tarifas. El 2 de octubre de 1936 la empresa inauguró la escala en Córdoba con dos frecuencias semanales que operaban desde la Fábrica Militar de Aviones, que entonces pertenecía al arma de Aviación del Ejército.



Ford 5-AT-C NC404H (luego R138) en Morón

⁵⁶ Revista AVIA. Marzo de 1937.



Ford 5-AT-C NC404H en Morón detrás de la imagen se aprecian las instalaciones del Aero Club Argentino

El aeropuerto en la década del '30

A partir de los hechos revolucionarios del 6 de septiembre de 1930 la localidad de Morón y su aeropuerto cambiaron su denominación llamándose en adelante *6 de Septiembre* y que se mantuvo algunos años retornándose luego a su nombre original.

AERODROMO PRESIDENTE RIVADAVIA (6 de Septiembre)

Característica: 2 A 1.

Instituciones que lo utilizan: Aero Club Argentino, Centro Universitario de Aviación, y compañías comerciales Pan American Argentina S. A. y Sindicato Cóndor.

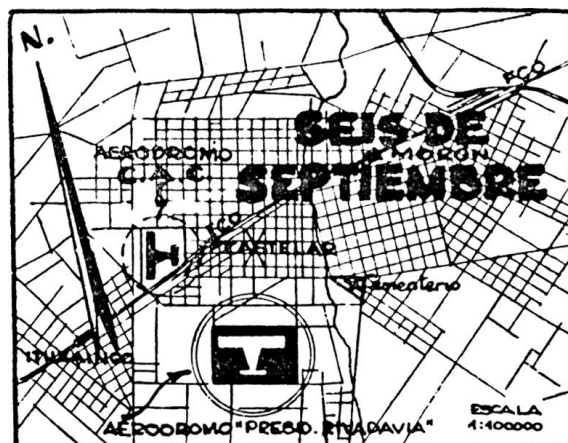
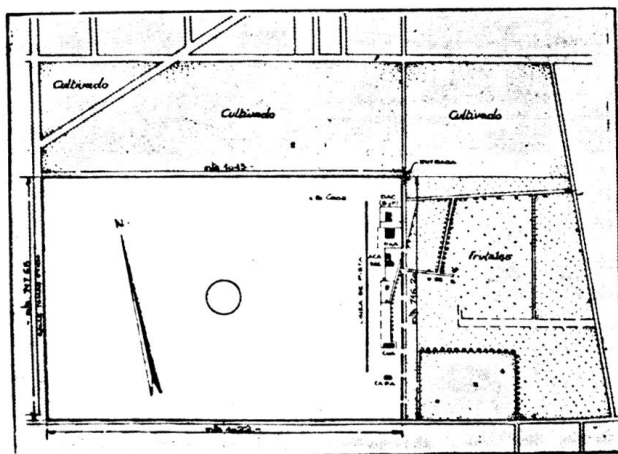
Ubicación: 30 cuadras al S. O. de Seis de Septiembre (Morón).

Latitud: 34°38'; longitud: 50°37'.

Dimensión de la pista: metros 1043 por 717.

Clase de terreno: llano, de muy buena naturaleza; gramilla y pastos bajos; los terrenos circundantes están cultivados, con edificaciones aisladas, lo que hace dificultosas las actividades aéreas.

Puntos de referencia: llegando del N.: estación Castelar (F.C.O.) y playas de cargas de la misma; al N. E. del campo, cementerio de la población; del S.: vías del F. C. Midland; del E.: hacia el N. estación de cargas y talleres del F. C. O.; del O.: estación Ituzaingó.



Aeródromo Presidente Rivadavia en 6 de Septiembre, nombre asignado a la localidad de Morón luego de la revolución de 1930. 1933⁵⁷

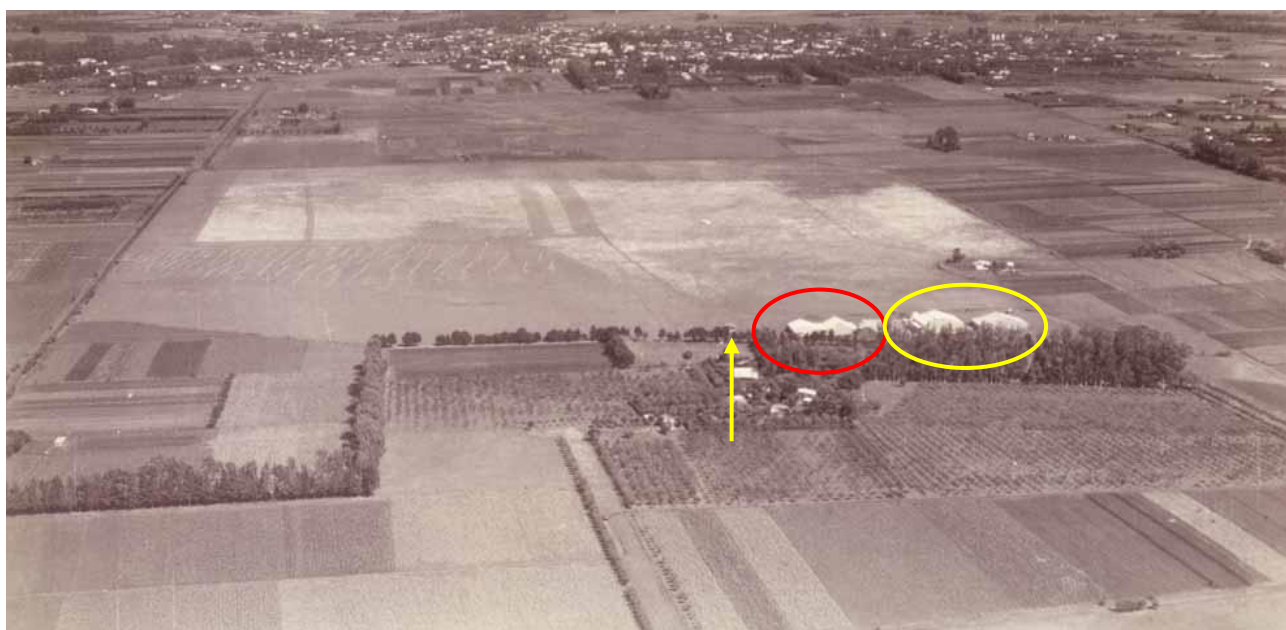
⁵⁷ Boletín de Obras Públicas de la República Argentina.



Instalaciones del aeródromo 1937⁵⁸

El 15 de octubre de 1934 el Poder Ejecutivo Nacional decretó constituir aeropuertos con carácter de zonas aduaneras. A tal efecto quedaron comprendidos como tal el aeropuerto de Morón, el ubicado en Puerto Nuevo y el Aeródromo *Los Tamarindos* en Mendoza.

Un dato singular es que, a pesar de estar ubicado en la provincia de Buenos Aires fue catalogado como aeropuerto de la Capital Federal (Código 2 A 1). El código “A 1” correspondía a la clasificación de *Aeropuerto Aduanero* establecido por Decreto en 1935. Precisamente la aduana del aeropuerto estuvo instalada en un edificio contiguo al hangar de *Pan American Airways* (PAA) tal como se puede apreciar en la ampliación del plano correspondiente al período 1939-1942.



Vista aérea del aeropuerto 6 de Septiembre (Morón) de finales de la década del 1930. Nótese que el pequeño chalet destinado a la administración de la aviación civil señalado con la flecha amarilla se encuentra desplazado hacia la línea de hangares. El círculo de color rojo corresponde a los hangares del Aero Club Argentino y la Dirección de Aeronáutica Civil. El de color amarillo indica el hangar de Pan American Grace Airways Inc., que luego fue asiento de la Compañía de Abastecimiento y Mantenimiento de Aeronaves 601 y actualmente es un taller privado

⁵⁸ Revista AVIA.

Instituciones aerodeportivas que funcionaron en el aeropuerto

Aero Club Argentino

En 1932 el Aero Club Argentino proyectó la construcción de un nuevo edificio que publicó la Revista *Aero* que inauguró el 23 de octubre.



MEJORA SUS
INSTALACIONES
EL AERO CLUB
ARGENTINO

LAS autoridades del Aero Club Argentino, entidad que preside el Dr. Gonzalo A. García ha resuelto dar nuevas comodidades a los pilotos y asociados que concurren a su aeródromo de Morón.

Como primera medida se ha dispuesto la construcción de un "chalet" que estará constituido por un salón de 5 x 8 metros, dos baños de 1.50 x 2.50 y dos ves-

tuarios de 2.50 x 3.50 y 3 de alto en la parte más baja.

Una galería de 3 x 8 mts. se encuentra al frente del edificio. Todo se construirá en madera resistente.

También para uso del encargado del campo se construirá una casilla con dos habitaciones de 4 x 4 y un baño de 2 x 2 y 3 de alto.

Pintadas ambas, darán un bonito conjunto.

Proyecto de Edificio⁵⁹



Celebración del 29 aniversario la creación del Aero Club Argentino en Morón. 17 de enero de de 1937⁶⁰

⁵⁹ Revista *Aero*. Año III. N.º 16. Marzo-Abril de 1932.

⁶⁰ Revista *AVIA*. Febrero de 1937.



Instalaciones del Aero Club Argentino en Morón. En la foto se ven a Germana de Tera, Elvira L. de Mauriño, Raquel Julia Saráchaga, (alumna piloto), Dr. Ernesto Araoz, Enrique Tera, Adolfo y César Sauze Almagro y Alberto Pillado Matheu (alumnos pilotos). 18 de abril de 1937⁶¹



En la foto se ven a Cristina, Nelly y Nené Chommas, Carlos Bellog y Alberto Pillado Matheu. 18 de abril de 1937⁶²

⁶¹ Revista AVIA. Abril de 1937.

⁶² Revista AVIA. Abril de 1937.



Izquierda: Aero Club Argentino. Alumnos del ACA en Morón. De izquierda a derecha: parados: Marcelo Sauze Almagro, Rodolfo Bujanda, Fernando Sibon Ureta y José Pasano; sentado: Dr. José Noguerol, Carolina Elena Lorenzini y César Sauze Almagro delante del Consolidated Fleet 2 R51. 31 de enero de de 1937⁶³. Derecha: Instructor Manuel F. Mauriño con el alumno Federico Rocasalvas delante del Consolidated Fleet 2 R51. 31 de enero de de 1937⁶⁴

Centro Universitario de Aviación

En el Boletín de Aeronáutica del Servicio Aeronáutico del Ejército N.º 8 publicó una artículo donde se informó sobre la iniciación de un curso de pilotaje para estudiantes universitarios e industriales. El mismo se inició el 11 de julio de 1928 en la Dirección de Aeronáutica Civil para lo cual se asignó un conjunto de profesores y el Curtiss JN-4D *Jenny* R33. Participaron del mismo Marcelo Pegasano, Alberto Auge, Moisés Gabay, Manuel Jorge Álvarez, Francisco Chique, Ángel Goligorski, Mauricio Colman Lerner y Rómulo S. Vitone.

⁶³ Revista AVIA. Febrero de 1937.

⁶⁴ Revista AVIA. Febrero de 1937.



Primer vuelo con el Curtiss JN-4D *Jenny* R33 y el alumno Marcelo Pegasano⁶⁵

Entusiasmados con estos antecedentes un grupo de estudiantes universitarios fundó la institución y nombró presidente a Mauro Colman Lerner⁶⁶. La iniciativa fue auspiciada por la Dirección General

⁶⁵ Boletín de Aeronáutica del Servicio Aeronáutico del Ejército N.º 8.

⁶⁶ Fue sucedido por el Dr. José Comas, escribano Emilio Castro, Ricardo Salaberry Berteche, Isaac Podestá Casares y Aldo R. Scolari.

de Aviación Civil que destinó al suboficial Conductor de Aeroplano retirado instructor Dante Ferrari y el Curtis JN-4 *Jenny* R12.



Izquierda: Suboficial Dante Ferrari. Derecha: Curtis JN-4 *Jenny* R12 en Morón. 1927⁶⁷

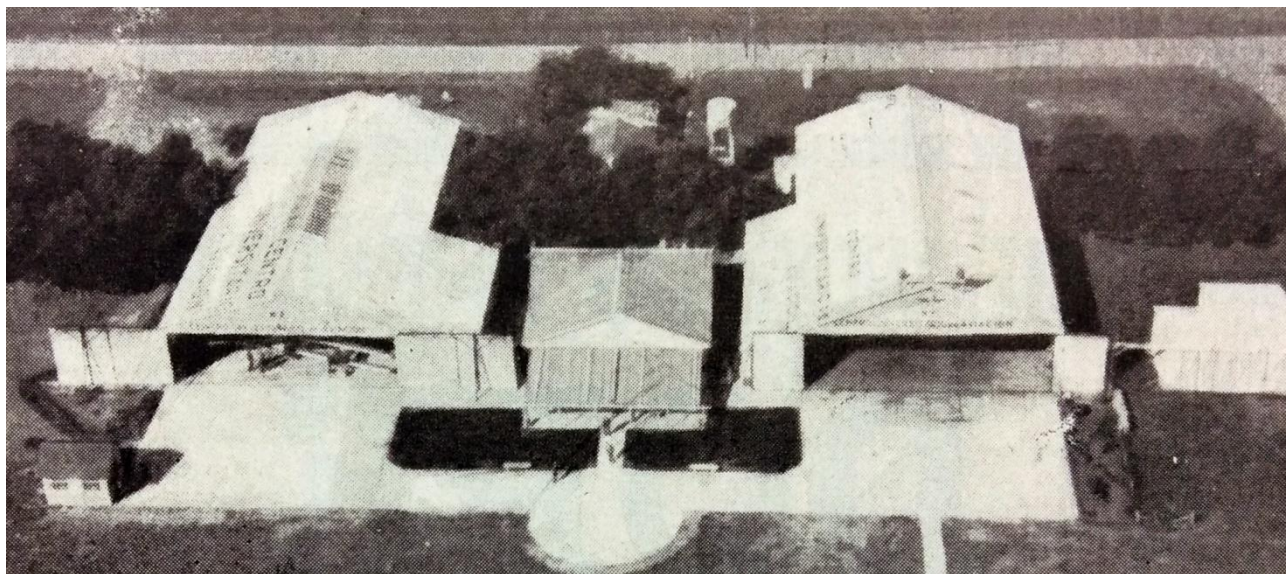
El 23 de abril de 1931 se propuso la fusión del Centro de Aviación Civil con el Aero Club Argentino y el Centro Universitario de Aviación⁶⁸.

En 1939 la institución contaba con dos hangares con capacidad para veinticinco aeronaves cada uno separados por un chalet tipo prefabricado para socios. La flota de aeronaves estaba integrada por nueve aviones: un Waco, tres Focke Wulf Fw-44J (LV-PCC, LV-YCC, LV-ZCC) y cinco Consolidated Fleet 2 (R69, R77, R78, R79 y R81).

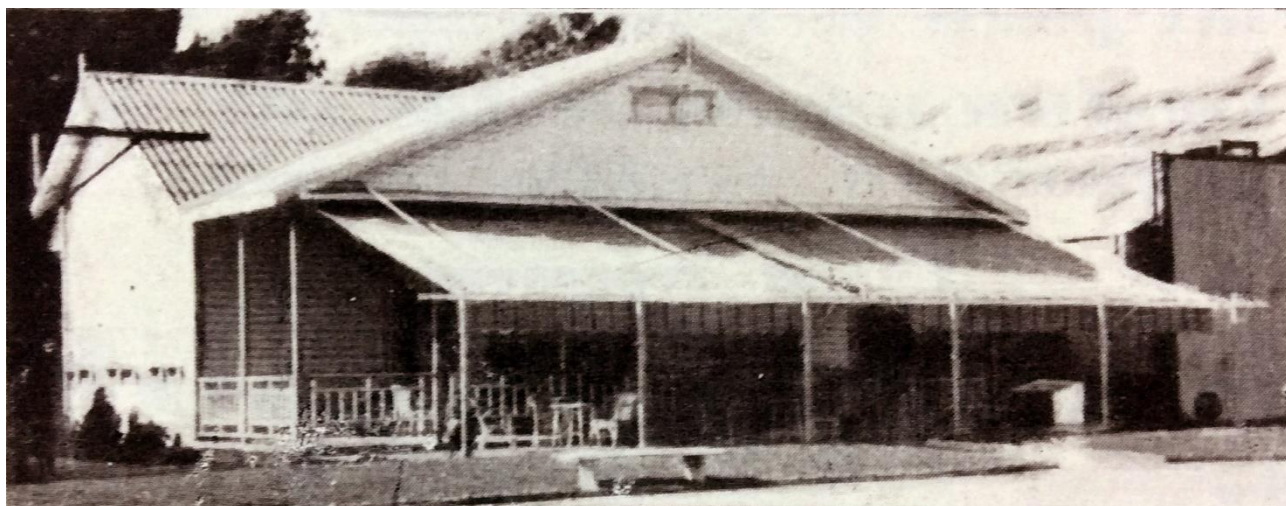
	CENTRO UNIVERSITARIO DE AVIACION		
	ESCUELA DE PILOTAJE		
	CURSOS DIURNOS Y NOCTURNOS		
	VUELOS AL INTERIOR Y EXTERIOR DEL PAIS		
●	HAGASE SOCIO		
●	SECRETARIA:	BUENOS AIRES	AERODROMO:
●	Av. DE MAYO 1370		Presidente RIVADAVIA
	U. T. 37 Rivadavia 2306		6 de Septiembre F.C.O.

⁶⁷ <http://www.histarmar.com.ar/ArchivoFotosGral-4/JackMizrahi-1.htm>

⁶⁸ BIEDMA RECALDE, Antonio María. Efemérides N.º 3, 2ª Parte, enero a junio. Pág. 97.



Instalaciones en 1939⁶⁹



Instalaciones en 1939⁷⁰



Aeronaves en 1939⁷¹

⁶⁹ Revista AVIA. Mayo de 1939.

⁷⁰ Revista AVIA. Mayo de 1939.

⁷¹ Revista AVIA. Mayo de 1939.



Aeronaves del Centro Universitario de Aviación en Morón. En primer plano se puede apreciar con claridad el Meridionale Romeo Ro.5 R55 seguido del Ae C 3 R275 asignado por la DGAC a la institución y en tercer orden el De Havilland DH-60 *Moth* R196⁷²

En el período 1930-1934 fuentes periodísticas de la época informaron sobre la creación de algunas instituciones: Aero Club *Morón*, Club de Aviación Civil (fundado el 5 de septiembre de 1930), Aero Club *Rivadavia* y Aero Club *Carabelas* (ambas organizadas en el aeropuerto 6 de Septiembre) de las cuales por el momento no tenemos mayor información.

Club de Planeadores Albatros

Fue fundado el 30 de agosto de 1930 con talleres en ubicados sobre la Av. La Plata de Capital Federal; su primer comisión directiva estuvo integrada por Adolfo Lazarús (Presidente), Jorge Duclout (Secretario), Ignacio M. Gómez (Tesorero) y Florentino Calleja (Vocal). El 18 de diciembre de 1930 inició sus operaciones en Morón con un planeador primario *Detroit Gull*⁷³.

Al año siguiente trasladado sus oficinas al primer piso de la avenida de Mayo N.º 822⁷⁴ y sus actividades de vuelo en Morón hasta el 7 de octubre de 1936 en que se trasladó a Merlo⁷⁵.

Club de Planeadores Albatros. 1934



⁷² Revista AVIA. Mayo de 1940.

⁷³ <http://www.albatros.org.ar/historia/>

⁷⁴ Revista Aero N.º 14 Octubre-Noviembre de 1931.

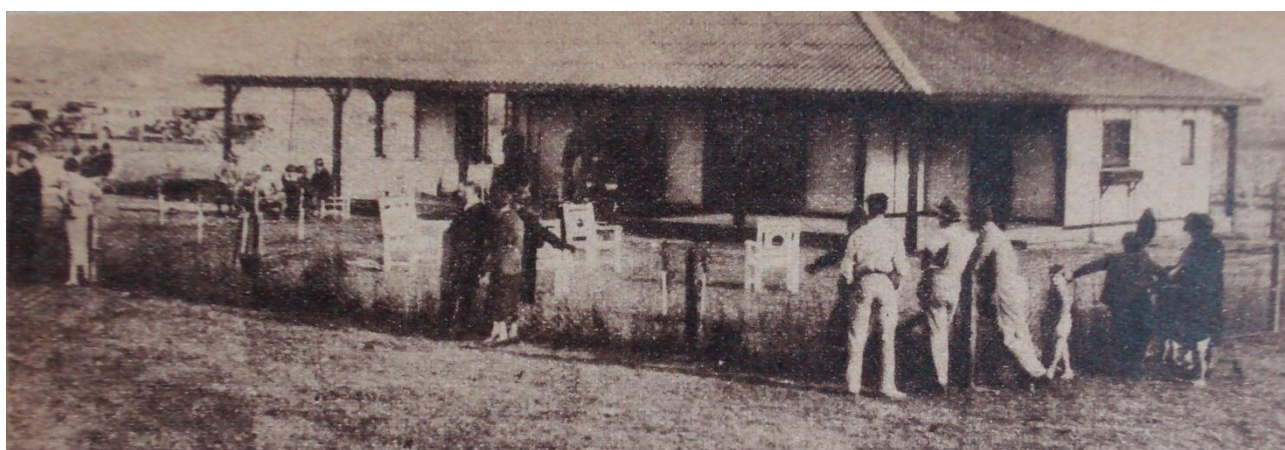
⁷⁵ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1937) *Anuario 1936-1937* N.º 22. Pág. 41.

Aero Club Los Patos

Tuvo su sede original en Mar del Plata donde suspendió sus actividades el 17 de marzo de 1937. La escuela de vuelo y todo el material de vuelo fue íntegramente trasladado sobre el costado norte del aeropuerto 6 de Septiembre. Los alumnos pilotos que en ese entonces recibían clases en la institución eran tres: Alfredo Cernadas (h), Federico Lacroze y Benjamín Muñiz Barreto. Las aeronaves de las cuales disponía la institución eran tres: Consolidated *Fleet 2* R80, Curtiss *Trainer* R280 y el Waco UOC R296.



Aeropuerto *Presidente Rivadavia*. Nótese la edificación del Aero Club Los Patos⁷⁶



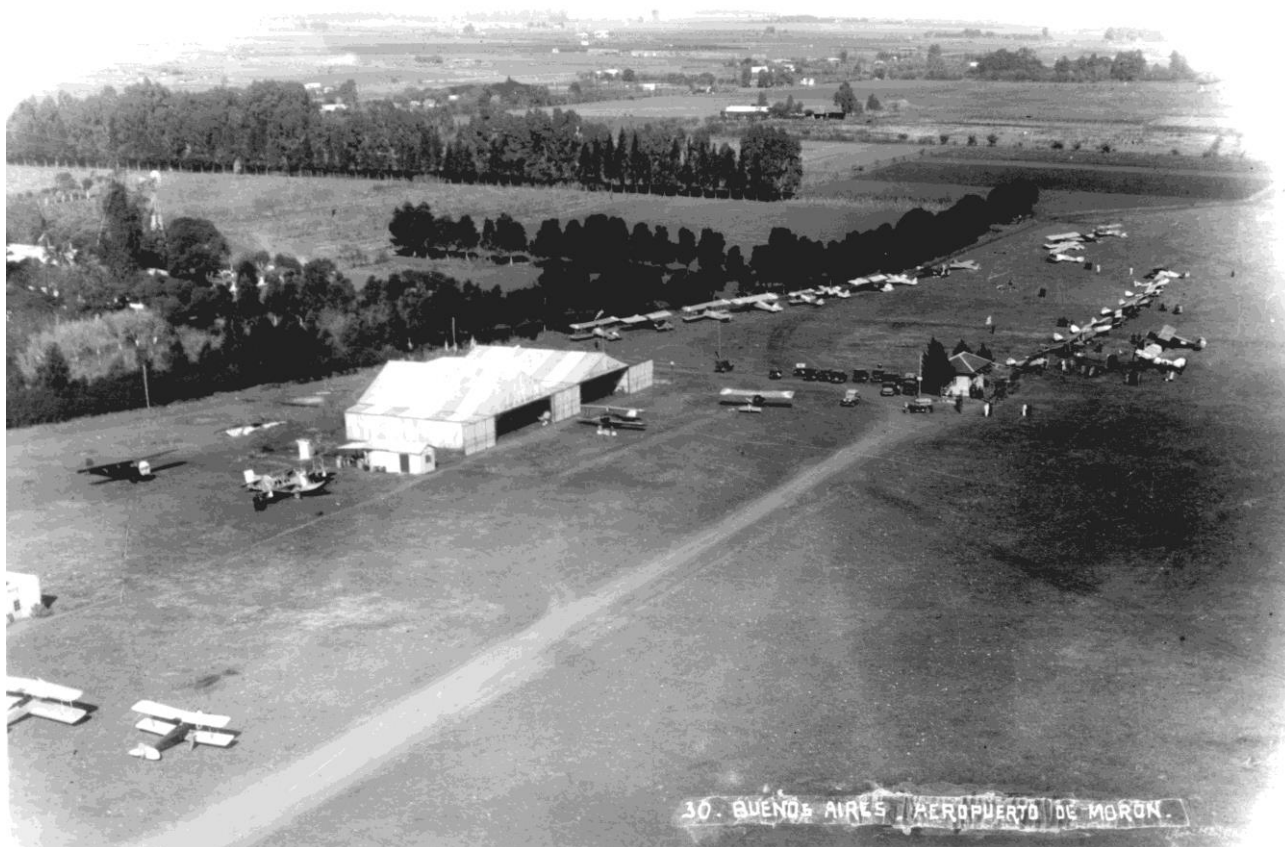
Instalaciones del Aero Club *Los Patos* en Morón. 1935⁷⁷

⁷⁶ Foto Archivo General de la Nación.

⁷⁷ Revista *El Hogar*. 29 de noviembre de 1935.



Aviones de los socios del Aero Club *Los Patos*⁷⁸



Hangares del Aero Club Argentino y la Dirección de Aviación Civil. 1935⁷⁹

⁷⁸ Revista AVIA. Enero de 1938.

⁷⁹ Fotografía tomada por un médico-aviador Rodolfo Venzano. Archivo Juan Carlos Borra.



Aeropuerto Morón. Hangares del Aero Club Argentino. 22 de junio de 1935⁸⁰

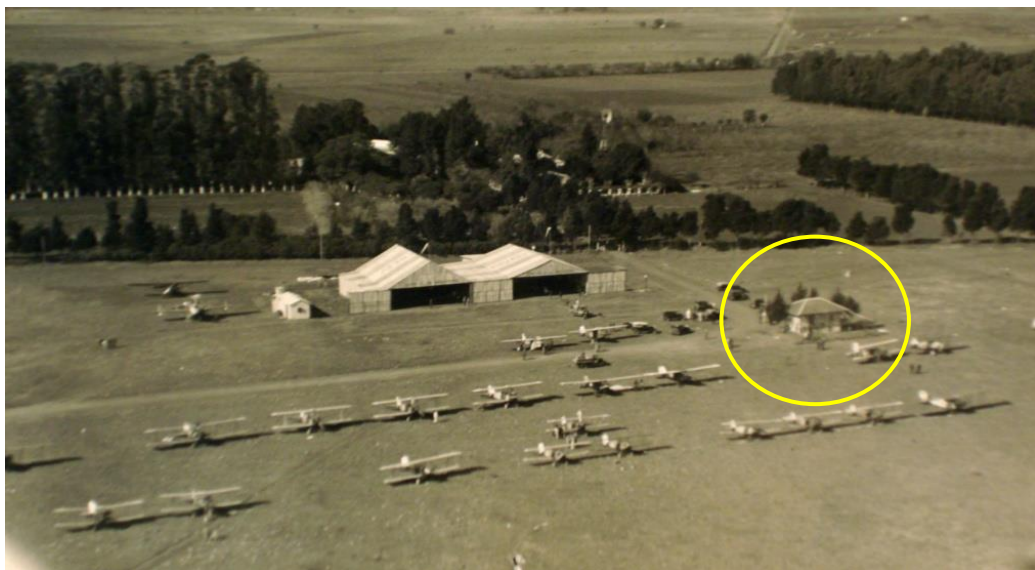


Vista aérea de las instalaciones. 22 de junio de 1935, al lado de la casilla izquierda se puede apreciar el Loening C-2C *Air Yacht*⁸¹

⁸⁰ Foto Archivo General de la Nación.

⁸¹ Foto Archivo General de la Nación.

Otra toma con el detalle el edificio de la Dirección de Aviación Civil. 22 de junio de 1935⁸²



Vista de la plataforma de Morón. 22 de junio de 1935⁸³

El autogiro Kellet K-2 en Morón

En primer autogiro llegado a nuestro país fue el Kellet K-2 número de constructor 6, matrícula norteamericana NC11683 importado por los Sres. Alejandro R. Amoretti, Antonio María Biedma Recalde, Salvador Antonio Bavastro y Ricardo Frers con el patrocinio de la Comisión Asesora de Aeronáutica.

Era una aeronave biplaza lado a lado equipado con motor Continental A70 de 165 hp. Fue exhibido en la Exposición de YPF realizada en la Sociedad Rural Argentina entre el 24 de diciembre de 1932 y el 18 de enero de 1933. Al día siguiente llevó a cabo su primer vuelo en El Palomar al mando del piloto Edward Dennison.

⁸² Foto Archivo General de la Nación.

⁸³ Archivo José Atencio. Colección Gabriel Tomás Pavlovic.



Autogiro Kellett K-2 R287 frente al hangar del Centro Universitario de Aviación en Morón.. Marzo de 1933⁸⁴



Autogiro Kellett K-2 R287 frente al hangar del Centro Universitario de Aviación en Morón. Marzo de 1933⁸⁵

⁸⁴ Foto Archivo General de la Nación.

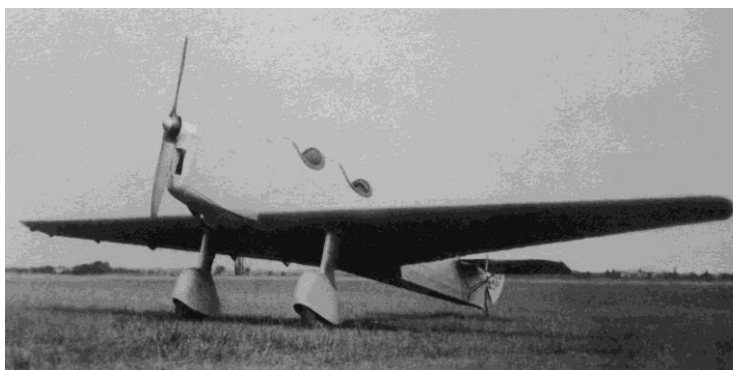
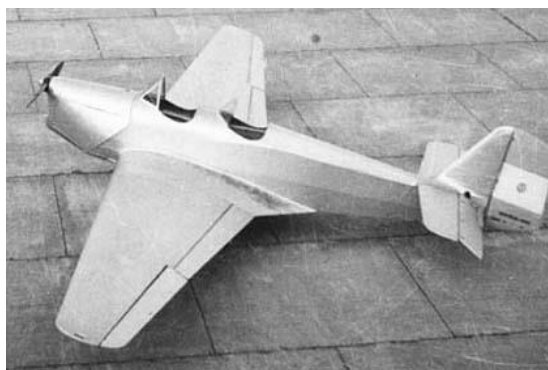
⁸⁵ Foto Archivo General de la Nación.



Otra vista hacia el NE de las instalaciones de Morón con el autogiro Kellett K-2 R287. En la fotografía se distinguen al fondo los hangares de PANAGRA. Seguido de los primeros hangares del Aero Club Argentino y los edificios de la Dirección General de Aviación Civil y la radioestación del aeropuerto. 1933⁸⁶

Accidente de Alberto Miguel Arata

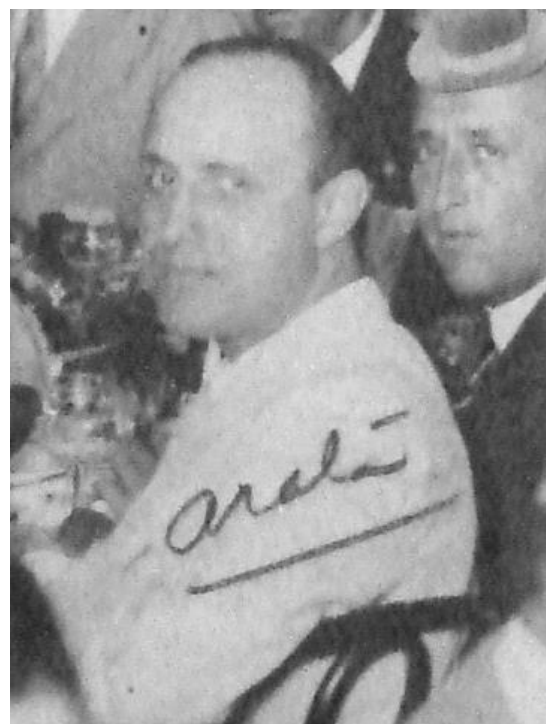
Se produjo el 21 de octubre de 1937 con el Ae C 4, al tocar tierra el avión se incendió y su piloto falleció al quedar atrapado en la aeronave. En ese entonces Alberto Miguel Arata se desempeñaba como Secretario de la Dirección General de Aeronáutica Civil y en el momento del accidente tenía el cargo de director interino de esa dependencia.



Ae C 4

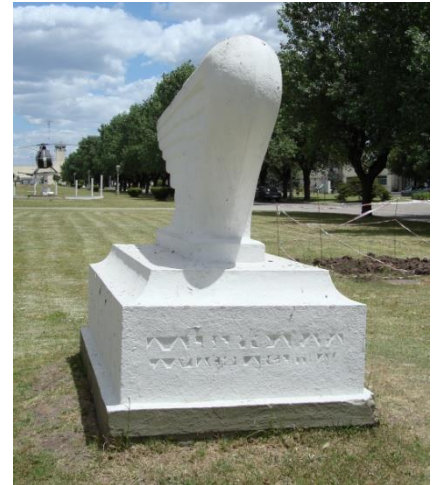
⁸⁶ Foto Archivo General de la Nación.

Alberto Miguel Arata



Fotografías del accidente tomadas poco después del accidente por el reportero gráfico Antonio Álvarez y publicadas dos días después en el semanario *Caras y Caretas*⁸⁷

⁸⁷ Revista *Caras y Caretas* N.º 2038 23 de octubre de 1937,



Monumento erigido en memoria del aviador Arata en el acceso al aeropuerto de Morón

EFICIENCIA

Publicidad de STANAVO donde se aprecia el DC-2 *San Martín* frente al hangar de la compañía. 1937



Uno de los modernos aviones de la Pan American Airways System en servicio en nuestro país cargando nafta y aceite STANAVO en el aeródromo de Seis de Septiembre, F. C. O. - Estos aviones Douglas hacen el recorrido entre la Argentina y Estados Unidos a una velocidad de trescientos kilómetros por hora.

UNA MARCA: STANAVO - UNA CALIDAD: LA MEJOR

STANAVO

NAFTA, ACEITES Y GRASAS PARA AVIACION



Hangar Pan American⁸⁸

Pan American Airways System
PANAGRA (Vía Pacífico) PANAIR (Vía Atlántico)

CORRESPONDENCIA

PASAJEROS

ENCOMIENDAS

Estadísticas al 31 de Octubre, 1934

51,640	Kilómetros de línea aérea
33	Países y Colonias servidos
349,879	Pasajeros transportados
126	Aeronaves en operación
98	Estaciones de radio control.
99.873%	Regularidad de Servicio

**RECONOCIDO COMO EL SISTEMA DE
TRANSPORTES AEREOS MAS
GRANDE DEL MUNDO**

Agentes en Buenos Aires

CIA DE AVIACION PAN AMERICAN
ARGENTINA, S. A.
AVDA. R. S. PEÑA 612

Pan American Airways System
PANAGRA PANAIR

**La Mayor Red Aeronáutica
del Mundo**

Los inigualados servicios de transporte aéreo que posee nuestra Compañía, están respaldados por una organización internacional que, en 47 países y colonias, lleva ya transportados 963 763 pasajeros.

Con 140 aeronaves, las más modernas y poderosas creadas por la ciencia aeronáutica contemporánea, la PAN AMERICAN AIRWAYS SYSTEM opera 80.438 kilómetros de aerovías, constantemente vigiladas desde tierra por 143 estaciones radio-meteorológicas.

SERVICIOS SEMANALES

- 4 A LOS ESTADOS UNIDOS.
- 3 A CORDOBA, MENDOZA Y SANTIAGO DE CHILE.
- 1 A TUCUMAN, SALTA Y JUJUY.
- 2 A LIMA Y LA PAZ (Bolivia).
- 1 A RIO DE JANEIRO vía PORTO ALEGRE.
- 1 A RIO DE JANEIRO vía ASUNCION DEL PARAGUAY.

Agentes en Buenos Aires:

CIA. DE AVIACION PAN AMERICAN ARGENTINA, S. A.
Av. R. SAENZ PEÑA 612 TEL. 33-8585

Publicidades de American Airways System. 1937 y 1939

⁸⁸ Revista *El Hogar*. 29 de noviembre de 1935.

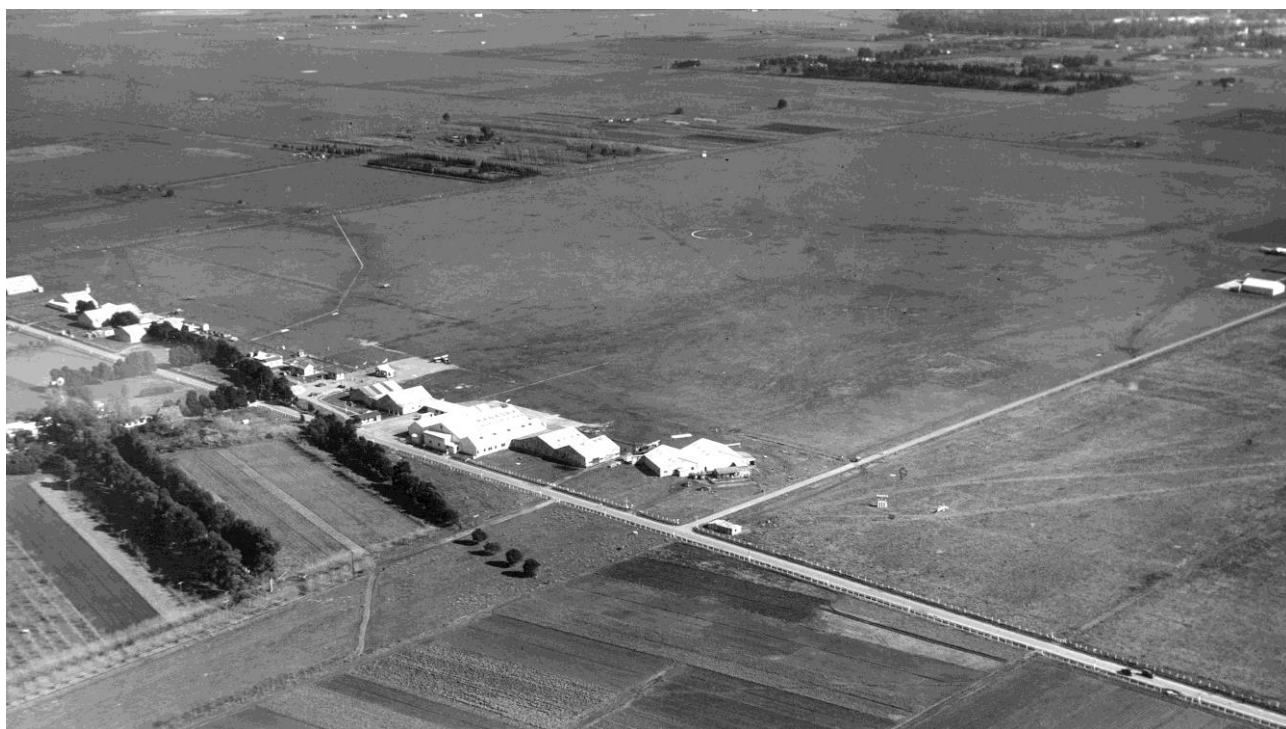


Sikorsky S-38A *San Andrés* de Pan American en Morón. 2 de junio de 1937

Aeropuerto Morón a fines de la década del 1930, nótese que en el emplazamiento original de la vieja casa construida por el Departamento de Aviación Civil se encuentra un círculo blanco y la edificación se encuentra desplazada sobre la línea de hangares⁸⁹

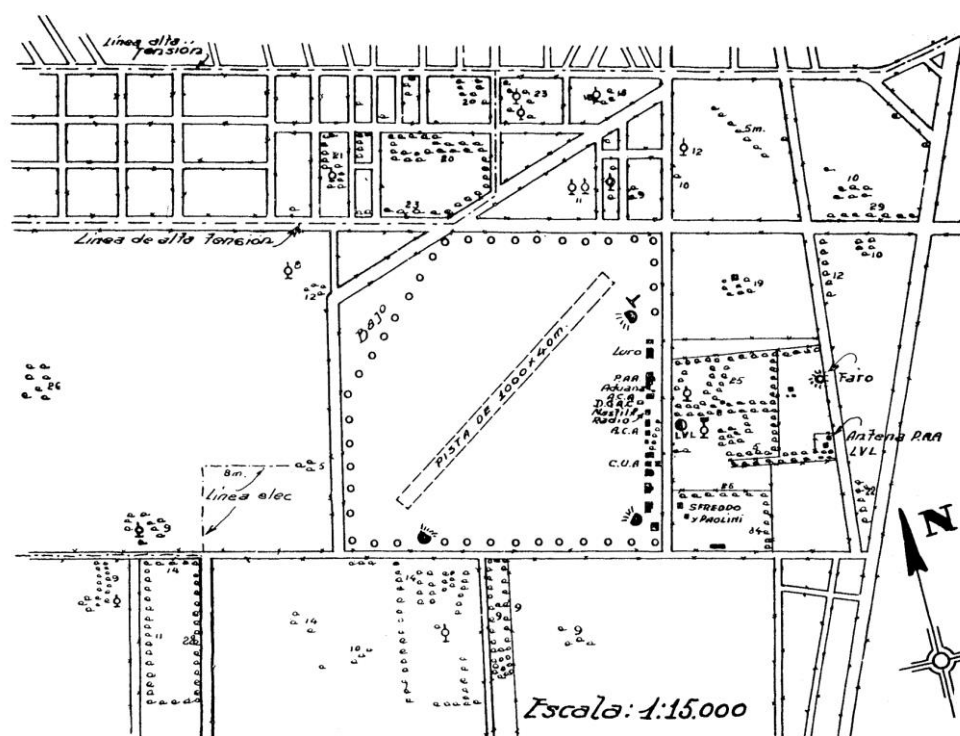


⁸⁹ Foto archivo diario *La Nación*.

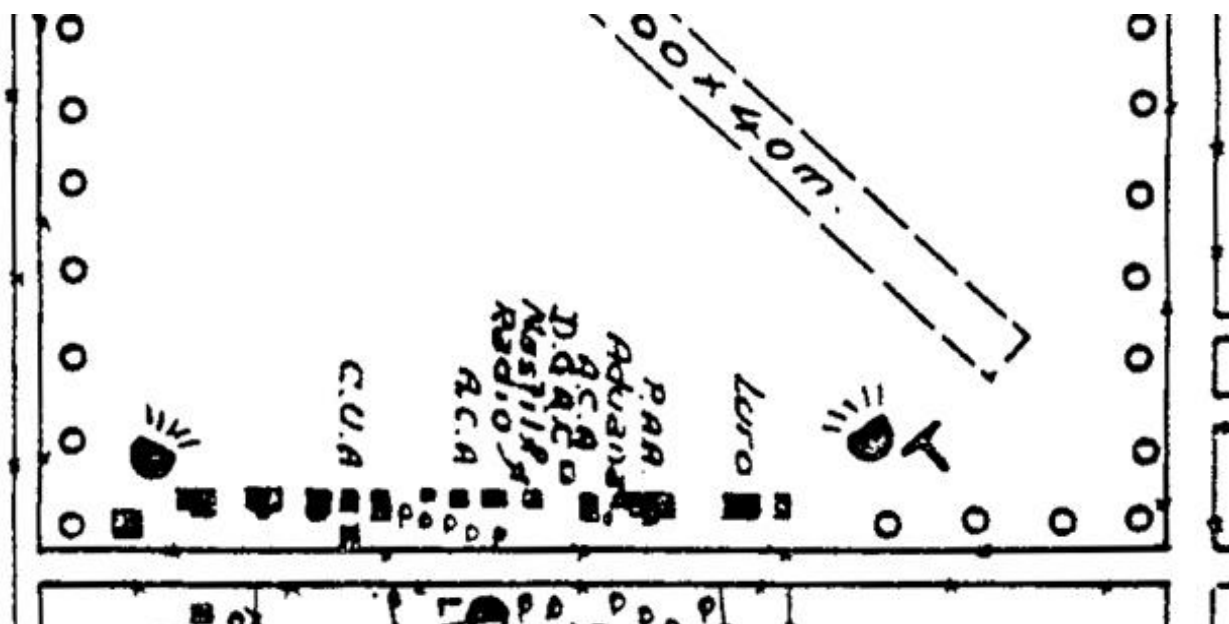


Aeropuerto Presidente Rivadavia⁹⁰

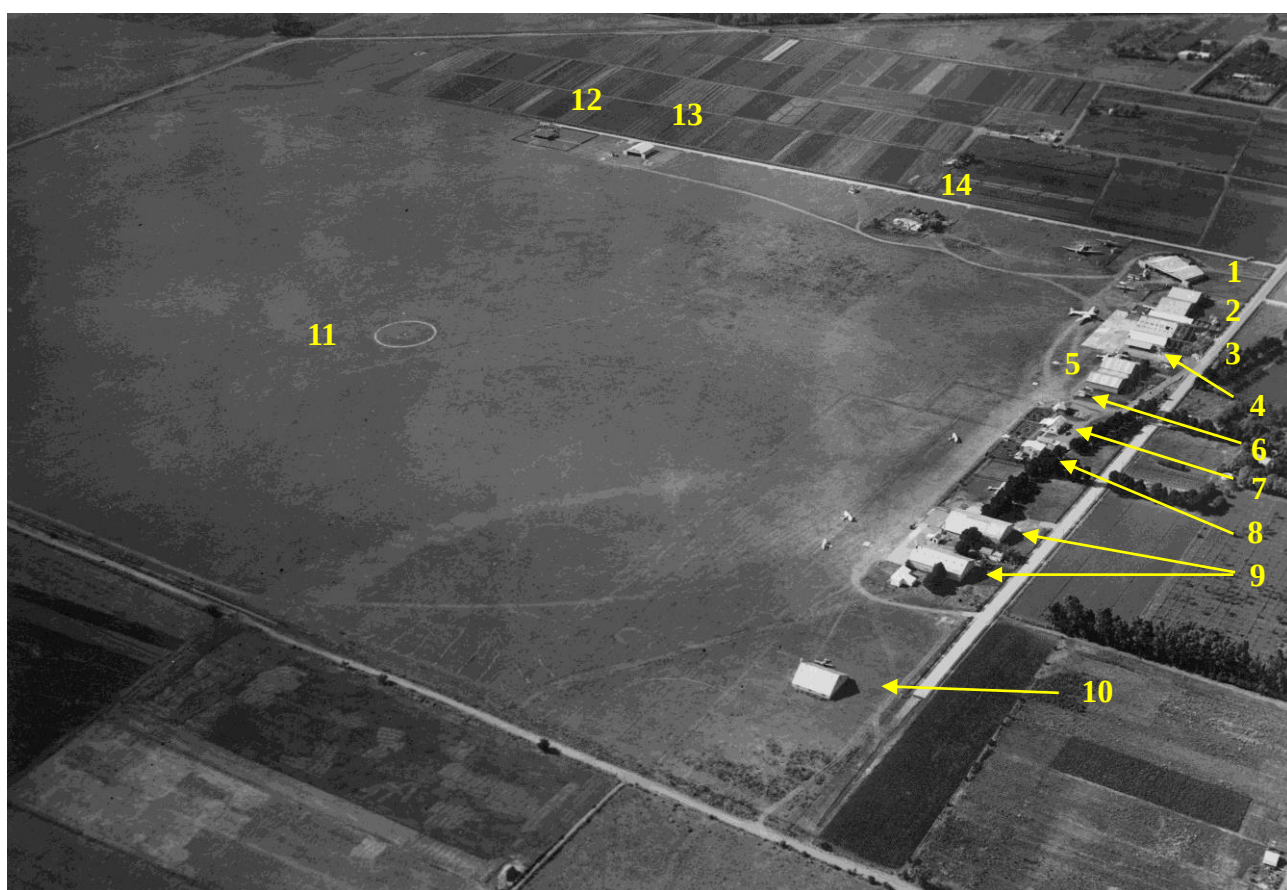
Plano del aeródromo
Presidente Rivadavia.
1939-1942



⁹⁰ Foto Archivo General de la Nación.



Detalle de las instalaciones de acuerdo con el plano del aeródromo 1939-1942



Aeropuerto *Presidente Rivadavia*. Referencias: 1. Hangar de los talleres Sindicato Aéreo Condor, 2. Escuadrilla Luro, 3. Hangar de PAA, 4. Aduana, 5. Hangares del Aero Club Argentino, 6. Dirección General de Aviación Civil, 7. Radioestación, 8. Hangar del Aero Club Argentino, 9. Hangares del Centro Universitario de Aviación, 10. Hangar no identificado. 11. Señalización indicativa del campo, 12. Hangar no identificado, 13. Hangar no identificado, 14. Aero Club *Los Patos*. 24 de diciembre de 1937⁹¹

⁹¹ Foto Archivo General de la Nación.

La visita del primer AVRO 671 llegado al país

En su plataforma el 2 de junio de 1937 aterrizó en su primer vuelo de travesía el único autogiro AVRO 671 *Cierva* C.30A particular que tuvo el país. Luego de realizar sucesivos vuelos locales de reglaje y ajustes de práctica posteriores al ensamblado en El Palomar, voló al aeropuerto de Morón con su propietario el ingeniero Juan Antonio Regés Aymá y su esposa Margarita Carmen como pasajera.

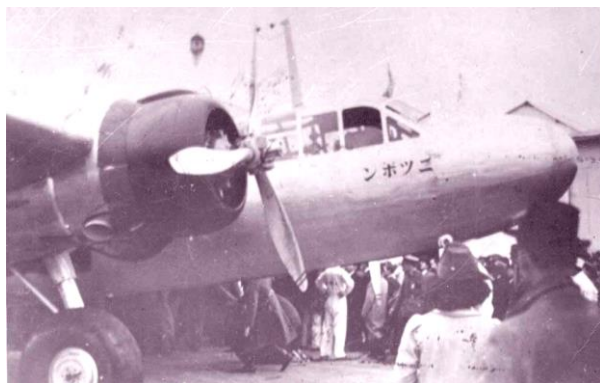


El ingeniero Regés Aymá en Morón delante del hangar de PAA. Junio de 1937. A la derecha el AVRO 671 *Cierva* C.30A.

La llegada del *Nippon*

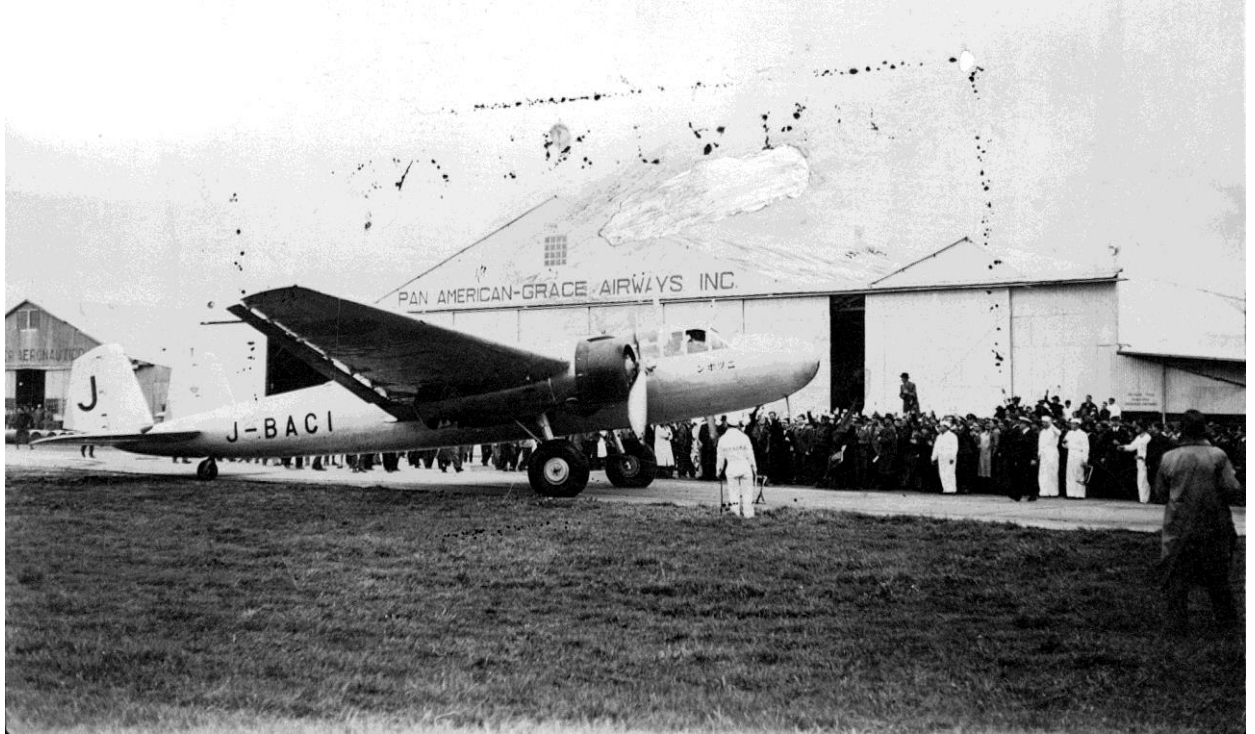
Un par de años más tarde otra aeronave extraña para los ojos argentinos llegó a su plataforma. Se trataba del bombardero japonés Mitsubishi G3M2 matrícula J-BACI *Nippon*, del cual se fabricaron solo treinta y dos unidades. Este bimotor había sido asignado a la Marina Imperial Japonesa; poco tiempo después, auspiciado por el diario *Mainichi Shimbun*, partió de Haneda (Tokio) y desarrolló un vuelo alrededor del mundo entre el 29 de agosto y el 20 de octubre de 1939 empleando 194 horas de vuelo para cubrir una distancia de 52850 km. Estuvo tripulado por Shigeo Yoshida (1º piloto), Sadanobu Satoy (2º piloto), Jaime Shimokawa (Navegador), Hiroshi Saeki (Ingeniero de Vuelo), Radiooperadores: Chosaku Yaokawa y Nobusada Sato.

El 29 de septiembre a las 13:53 el *Nippon* se posó en la pista del aeropuerto de Morón procedente de Santiago de Chile, entonces llamado *Aeropuerto 6 de Septiembre* y estacionó en la plataforma frente al hangar de PAA.



Izquierda: el Mitsubishi *Nippon* en Morón delante del hangar de Pan American⁹². Derecha vista del el avión

Mitsubishi G3M2 J-BACI *Nippon*⁹³



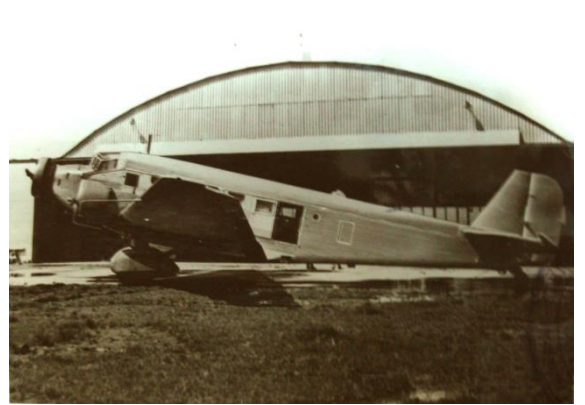
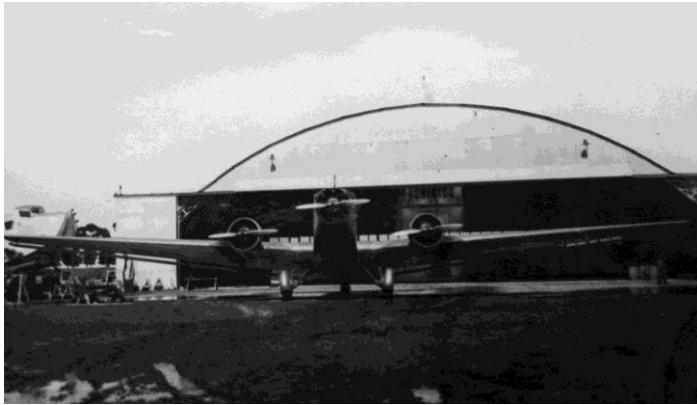
Talleres del Sindicato Aéreo Condor



A fines de la década del '30 en el límite norte se instaló el hangar de mantenimiento del Sindicato Aéreo Condor que operaba desde Quilmes y donde luego se hizo el mantenimiento de los Junkers Ju-52/3m operados por el Ministerio de Agricultura.

⁹² Archivo del autor.

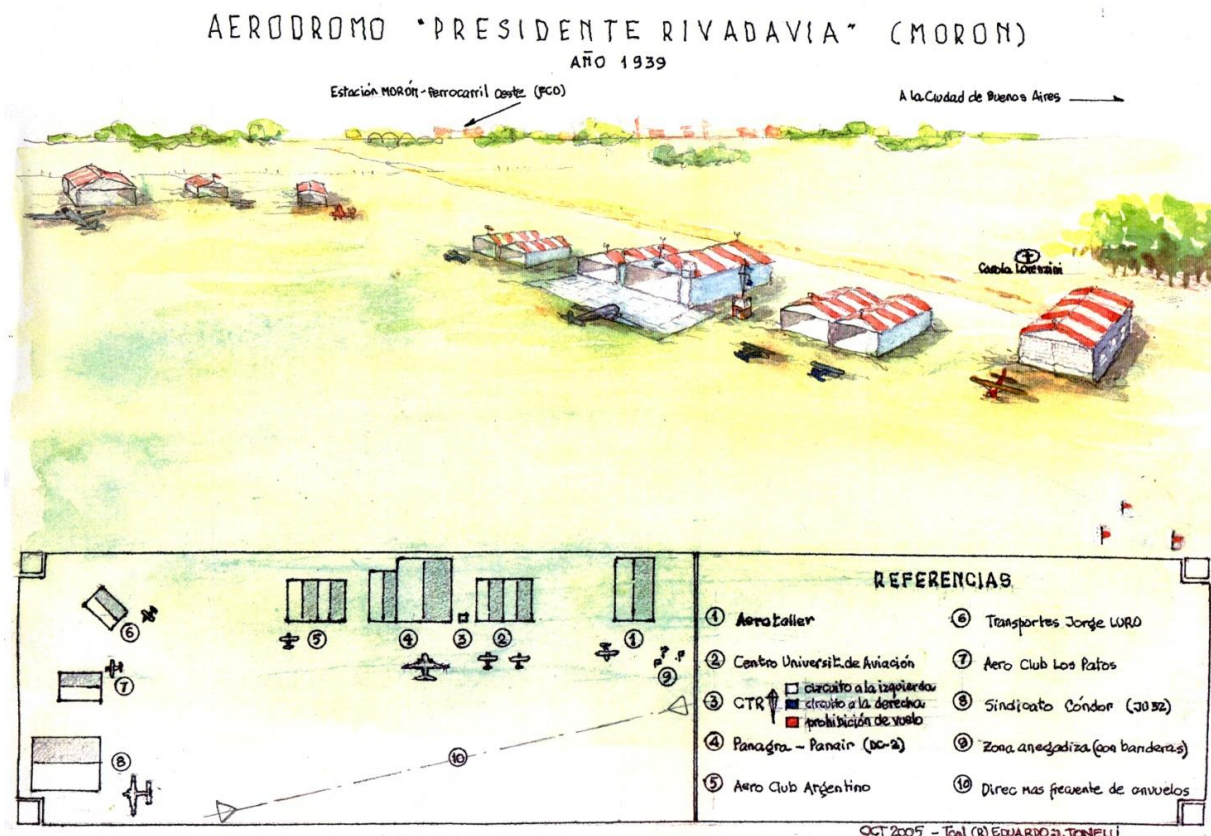
⁹³ Fotos Archivo General de la Nación.



Hangar del Sindicato Aéreo Condor



En primer plano se aprecia sobre la plataforma de la PAA un Sikorsky tribibio S.38, detrás se ven las instalaciones del *Sindicato Aéreo Condor*



Acuarela elaborada en 2005 por el Teniente coronel Aviador de Ejército Eduardo Joaquín Tonelli donde reseña la ubicación de las principales instalaciones del aeropuerto en 1939. En el dibujo se aprecia el lugar del impacto del avión de Carola Lorenzini detrás del hangar del Centro Universitario de Aviación

El aeropuerto a partir de la década del '40

Las décadas del 40 y 50 en el aeropuerto de Morón transcurrieron con modificaciones de infraestructura de magnitud debido a la intensificación del tráfico aéreo internacional que se vio sensiblemente descongestionado a partir de la habilitación del aeropuerto Ministro Pistarini en Ezeiza. En 1942 fue catalogado como aeropuerto de la Capital Federal.

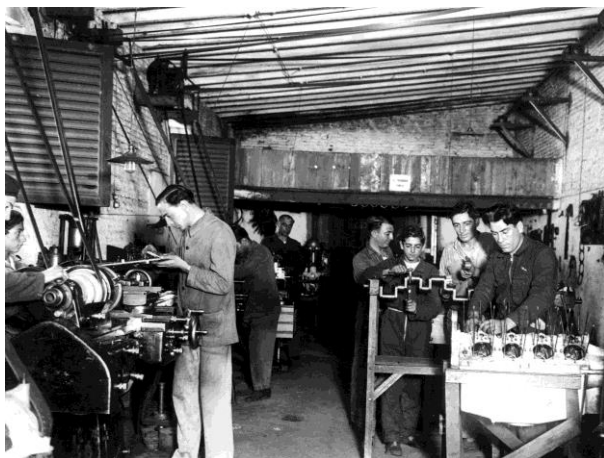
Talleres de Sfreddo y Paolini

Los técnicos Jorge Alfredo Sfreddo⁹⁴ y Luis Paolini⁹⁵ iniciaron su actividad en 1915 en un taller improvisado en El Palomar. Se asociaron en 1916 y se abocaron a reparaciones menores de materiales aeronáuticos. A principios del año 1919 crearon la razón social *Sfreddo y Paolini* y establecieron un taller ubicado sobre la avenida Las Heras N.º 4021 de la ciudad de Buenos Aires. Uno de sus primeros clientes importantes fue la Compañía Rioplatense de Aviación.

⁹⁴ Nació en Italia el 6 de marzo de 1889, se había iniciado en la construcción de aeroplanos en su país donde perteneció a la Scuola Italiana di Aviazione, campo de Pordenone, en 1911 y 1913, y a las Usinas Caproni, de Malpensa, en 1912. Llegado a nuestro país en 1914, ingresó de inmediato en la escuela de aviación de André Marcel Paillette y Pablo Teodoro Fels en San Fernando donde conoció a su amigo y futuro socio Luis Paolini.

⁹⁵ Nacido en Buenos Aires el 5 de octubre de 1894, se inició en la actividad aeronáutica en la escuela de aviación de André Marcel Paillette y Pablo Teodoro Fels en San Fernando.

La competencia técnica de ambos operarios, unida a la corrección puesta en todos sus negocios, bien pronto hizo que aquel taller se constituyera en centro de supervisión técnica de los aviones particulares.



Izquierda: Taller de mecanizado de motores. Derecha: Taller de hélices y estructuras. En primer plano se ve a Jorge Alfredo Sfreddo trabajando sobre una hélice⁹⁶



Izquierda: Talleres de estructuras. Nótese al fondo un plano con escarapela francesa. Circa 1919⁹⁷. Derecha: Montaje del biplano Sfreddo Paolini 1 *El Nacional* en los talleres de la empresa. Se ven a Jorge Alfredo Sfreddo arrodillado y a Luis Paolini montado sobre el cockpit del avión. 1930⁹⁸.

En la década del '20 trasladaron los talleres a Morón en los terrenos que luego serían ocupados por el Aeropuerto *Bernardino Rivadavia*⁹⁹. A partir de entonces la firma adquirió verdadera jerarquía industrial y tan grande fue el respeto que su trabajo mereció, que ya no solo fueron los particulares sino también las más importantes empresas de transportes aéreos en operaciones en el país, las que confiaron a este binomio la recorrida y reparaciones de sus mayores aeronaves. En sus talleres se fabricaron diferentes tipos de aeronaves entre las que podemos citar los S y P modelos 1 y 2, planeadores Schulgleiter SG.38 (50 unidades)¹⁰⁰, Grunnau *Baby Ila* (25 unidades) y partes para el avión I Ae 22 DL.

⁹⁶ Fotos Archivo General de la Nación.

⁹⁷ http://es.wikipedia.org/wiki/Sfreddo_%26_Paolini,_F%C3%A1brica_Argentina_de_Aviones

⁹⁸ Fotos Archivo General de la Nación.

⁹⁹ Domicilio comercial M. Irigoyen N.º 630, Castelar, Buenos Aires.

¹⁰⁰ Construidos entre 1945 y 1947 por un contrato suscripto con la Dirección General de Aviación Civil.

La noche del 24 de diciembre de 1940 un violento ciclón les destruyó todas las instalaciones que habían ido levantando, paulatinamente en el aeródromo. Para poder recuperarse y continuar la industria, debieron formar una sociedad anónima y el 27 de abril de 1941 inauguraron de las nuevas instalaciones de Sfreddo y Paolini Fábrica Argentina de Aviones y festejaron de las Bodas de Plata¹⁰¹.



Foto tomada en ocasión de la inauguración de los talleres en 1941. En primera fila de izquierda a derecha se ven a Jorge Alberto Sfreddo, Jorge E. Iturraspe, Mayor (R) Francisco María de Arteaga, General de División Ángel María Zuloaga (entonces Comandante de Aviación de Ejército), Almirante Marcos Antonio Zar, Luis Paolini, Carolina Elena Lorenzini¹⁰² y el Capitán Luis María Riviere. 1941¹⁰³

¹⁰¹ http://es.wikipedia.org/wiki/Sfreddo_%26_Paolini,_F%C3%A1brica_Argentina_de_Aviones

¹⁰² El 23 de noviembre de 1941 falleció en Morón durante exhibición a bordo de un Focke Wulf. 44J.

¹⁰³ http://es.wikipedia.org/wiki/Sfreddo_%26_Paolini,_F%C3%A1brica_Argentina_de_Aviones



Talleres de Sfreddo y Paolini¹⁰⁴

¹⁰⁴ Tapa revista AVIA N.º 97. Abril de 1943.



Talleres de Sfreddo y Paolini. 1941¹⁰⁵

En 1946 se generaron conflictos y entredichos de orden político entre el Estado y la empresa. Finalmente en 1947 el Gobierno Nacional les expropió todas las instalaciones y maquinarias. Sfreddo y Paolini se retiraron definitivamente. Los hangares fueron desmontados y trasladado al Base Oficial de Aviación Civil (BOAC) en José Clemente Paz donde se utilizó para alojar a los recientemente adquiridos Sikorsky S-51 *Dragonfly*.

¹⁰⁵ http://es.wikipedia.org/wiki/Sfreddo_%26_Paolini,_F%C3%A1brica_Argentina_de_Aviones



Talleres de Sfreddo y Paolini en Morón. 1943¹⁰⁶

Accidente de Carolina Elena Lorenzini

La aviadora, era oriunda de la localidad bonaerense de San Vicente, fue una brillante piloto que protagonizó resonantes hechos aeronáuticos y fue conocida por todos como *Carola*. El 10 de noviembre de 1933 obtuvo la licencia de Piloto Aviador N.º 436. En su breve y fructífera actividad como piloto protagonizó hechos destacables. Se especializó en acrobacia aérea con Santiago Germanó.

El 27 de marzo de 1934 realizó su primer vuelo el monoplano de construcción nacional Ae C 3, del cual los técnicos de la Fábrica Militar de Aviones produjeron 16 unidades. Con el avión R300 (número de serie 006) el 31 de marzo de 1935 *Carola* estableció el récord femenino sudamericano de altura al alcanzar los 5381 m en 3:12 horas de vuelo.



¹⁰⁶ Revista AVIA. 1943.



Izquierda: Carola Lorenzini delante de un Focke Wulf Fw-44J Stieglitz. Derecha: Ae C 3



Carolina Elena Lorenzini con Zuloaga y otras autoridades de la Aviación de Ejército en Morón en ocasión de lograr el record sudamericano femenino de altura. marzo de 1935¹⁰⁷

El 3 de julio de 1937 se realizó en el predio del Campo Argentino de Polo de Palermo un festival organizado por el Aero Club Argentino. Como parte del evento el aeronauta italiano Ernani Mazzo-

¹⁰⁷ Foto Archivo General de la Nación.

leni realizó un vuelo con el aeróstato del ejército *Quo Vadis?* y llevó como pasajeros a Carolina Elena Lorenzini y Luis Beltrami.



El *Quo Vadis?* ascendiendo y el público presente observando el evento¹⁰⁸

El globo fue impulsado hacia el interior del Río de la Plata debió realizar un aterrizaje de emergencia en el agua en proximidades del kilómetro 10 sin consecuencia para sus tripulantes. Durante la aproximación a Guide-rope fue tomado por el yate *Jaguar* de Federico Méndez Lynch y Ernani Mazzoleni pudo concluir con la maniobra de acuatizaje¹⁰⁹.

El 29 de enero de 1938 el Ministerio de Guerra la autorizó a realizar sus entrenamientos de vuelo en la Base Aérea Militar El Palomar. Integró del primer curso de vuelo instrumental realizado con el entrenador Link modelo E-1 del Grupo N.º 1 de Observación. Participaron veintinueve pilotos civiles pertenecientes a la reserva de aviación del Aero Club Argentino¹¹⁰, se efectuaron vuelos de navegación radioeléctrica y los primeros certificados el 21 de diciembre de 1939¹¹¹.

En 1940 fue reconocida como instructora de vuelo y en abril del año siguiente obtuvo la Licencia para transporte de pasajeros (Categoría C)¹¹². El 24 de marzo de ese año recibió de la Dirección General de Material Aeronáutico del Ejército el biplano Focke Wulf Fw-44J *Stieglitz* N.º 41 equipado con motor de 160 hp y acondicionado con un tanque de combustible con capacidad para 800 litros. Con ese avión realizó un vuelo programado a manera de gira complementado con exhibiciones acrobáticas que comprendió la totalidad de las ciudades capitales de provincias y tres territorios nacionales incluida La Rioja. El vuelo finalizó exitosamente el 21 de abril totalizando un recorrido de 5100 km.

¹⁰⁸ Foto Archivo General de la Nación y revista *Caras y Caretas*.

¹⁰⁹ Inmediatamente los tripulantes fueron socorridos por la lancha D.23 tripulada por el Ayudante Carlos Gallegos, el Mecánico Julio Vernzola y el Contra maestre Leiva. Durante el escape de gas del aeróstato estos tripulantes resultaron afectados, en particular Leiva que debió ser evacuado por la Asistencia Pública y hospitalizado.

¹¹⁰ Memoria anual del Ministerio de Guerra, Año 1939-1940.

¹¹¹ Boletín Militar N.º 3447, 2ª Parte. Resolución.

¹¹² PAVLOVCIC, Gabriel Tomás. (2010) *Las mujeres en la aviación argentina durante el siglo XX, Memoria histórico-fotográfica*. Colección de Historia Aeroespacial. Ediciones Argentinidad. Pág. 52 a 55.

El 19 de enero de 1941 al finalizar una exhibición aérea en el aeródromo de Lobos protagonizó un accidente al tocar la rueda izquierda contra el piso en el proceso de despegue que provocó la rotura del tren principal izquierdo. Carola prosiguió el vuelo hasta Morón donde aterrizó en emergencia causando daños leves en el borde de ataque del plano inferior izquierdo.

foja quince

EJERCITO ARGENTINO
COMANDO DE AVIACION DE EJERCITO

COPIA
RADIOTELEGRAMA

Form. No. 10

ORIGEN	TRANSMISION	RECEPCION	RETRANSMISION
Villa Mercedes	Fecha	Fecha	X
Fecha 10-11-39	Hora	Hora	Fecha
N. 2825	Operad. Transmisor	Operador Receptor	Hora
Palabras 25			Oper. Trans.
Hora 21,15.-			Oper. Rec.

Destinatario: Mayor Menendez Jefe de Grupo de Obs. N° 1

FACILITE AVION PARA ENTRENAMIENTO EXTERIOR
A LA AVIADORA LORENZINI STOP INFORME AL SEÑOR APOLD.

FIRMADO CORNEL PARODI ANTONIO CMTE/ AV. DE EJERCITO

Es copia fiel del original.-

*Recibido el día 23 de Noviembre
1941 a las 8 horas
por C. Parodi
Comandante de Grupo de Observación*

Comunicado por teléfono a las...
Dado por... Recibido por...

LAURO A. LAGOS
MAYOR - JEFE
GRUPO DE OBSERVACION N° 1



Izquierda: Orden de provisión del avión suscripta por el Comandante de Aviación de Ejército: Coronel por Antonio Parodi. Derecha: Focke Wulf Fw-44J Stieglitz N.º 41

El 23 de noviembre protagonizó un espectacular accidente en Morón en ocasión de los actos de despedida de las aviadoras uruguayas que visitaron nuestro país. Inició una rutina de acrobacia con el Focke Wulf Fw-44J LV-DDC. Al parecer la palanca de comando no había sido correctamente trabada y se salió durante la ejecución de un vuelo invertido y cayó a escasos metros del hangar del Centro Universitario de Aviación causándole la muerte instantánea.

Fotografías del accidente¹¹³



El aeropuerto a mediados de la década del '40

El 4 de enero de 1945 se creó la Secretaría de Aeronáutica¹¹⁴. A partir de este documento se registró una significativa transferencia de recursos humanos y materiales desde el ejército a la Fuerza Aérea dándose origen a nuevos organismos vinculados con la aviación militar y civil. En este contexto debemos señalar por lo menos dos aspectos aeronáuticos fundamentales: infraestructura y material.

En lo que respecta a infraestructura el Comando de Aviación de Ejército había iniciado en 1943 la mensura de unas 7000 hectáreas de los terrenos previstos para el *Aeropuerto Nacional*¹¹⁵. Al año siguiente el Comando en Jefe de Aeronáutica del Ejército¹¹⁶ al mando del General de Aviación Jorge Juan Manni había iniciado el proyecto de construcción del *Aeropuerto Nacional de Buenos Aires* dotado de los últimos adelantos en materia de infraestructura aeroportuaria.

¹¹³ Diario *El Mundo*, 25 de noviembre de 1941.

¹¹⁴ Decreto N.º 289/45. Boletín Aeronáutico Público N.º 1.

¹¹⁵ Memoria del Ministerio de Guerra 1943-1945. Pág. 63

¹¹⁶ Nueva denominación del Comando de Aviación de Ejército.

Hasta entonces las principales terminales aéreas afectadas a operaciones internacionales locales en Buenos Aires estaban distribuidas en los aeropuertos de Quilmes (Sindicato Aéreo Condor), General Pacheco (Air France) y en el aeropuerto *Presidente Rivadavia* (Pan American Airways). Finalmente en el marco de la Ley N.º 12285 del 30 de septiembre de 1935, el 2 de octubre se resolvió iniciar la construcción al suroeste de la Capital en la confluencia de río *Matanza* y arroyo *Las Ortigas* que autorizaba la construcción del Aeropuerto de la ciudad de Buenos Aires.

La construcción se inició en 1945¹¹⁷ y sus instalaciones fueron inauguradas el 30 de abril de 1949¹¹⁸ y descongestionaron las operaciones locales en los otros aeropuertos del gran Buenos Aires centralizando además las operaciones internacionales. Poco tiempo después fue bautizado con el nombre de *Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini*¹¹⁹, en memoria del General, Ministro de Obras Públicas durante las presidencias de los Generales Pedro Pablo Ramírez, Edelmiro Julián Farrell y Juan Domingo Perón.

También en virtud del decreto del 26 de noviembre de 1946 se concedió a la Secretaría de Aeronáutica los terrenos delimitados por las Avenida Costanera, Rafael Obligado, Sarmiento, vías del FFCC General Belgrano y prolongación de la Avenida Dorrego¹²⁰ para la construcción del Aeroparque que fundamentalmente gestionaría las operaciones de cabotaje. las obras de preparación de tres pistas de unos 600 m cada una, inicialmente previstas para la operación de aeronaves deportivas se iniciaron entre el 3 y 8 de enero de 1947 y el primer nombre fue *Aeroparque 17 de Octubre*¹²¹.

En lo que respecta al material aéreo, a partir de 1946, se registró un fuerte crecimiento del parque civil y militar, el más importante de nuestra historia aeronáutica; motivados por una balanza comercial nacional favorable como resultado de las exportaciones durante la segunda guerra mundial. Se experimentó algo parecido a lo ocurrido a partir de 1919, pero de mayores proporciones ya que se adquirieron aeronaves por centenares muchas de las cuales aún hoy vuelan. Así llegaron los Fiat G-55, G-59, G.46, Douglas C-47, C-54, DC-4, Sikorsky S-51, Cessna T-50, Piper modelos J-3, L-4, PA-11, PA-12, Junkers Ju-52/3m, Gloster G.41F *Meteor*, Airspeed AS.65 *Consul*, Bristol 170 Mk.1A *Freighter*, AVRO modelos 683 *Lancaster* B.1, 691 *Lancastrian*, *Lincoln* B.2, *York* C Mk.1, *Vickers* 84 *Viking*, De Havilland DH.104 *Dove*, Taylorcraft BC-12D, etc.

A efectos de dimensionar magnitudes a continuación citamos de modo genérico sólo algunas de las aeronaves adquiridas por el Estado Nacional en el período 1945-1949 e incorporadas por intermedio de la Aeronáutica Militar (Fuerza Aérea) a la aviación militar y civil deportiva que se sumó al material transferido por la Aviación de Ejército. Este listado excluye las aeronaves adquiridas por el Estado para el fomento de la aviación comercial de transporte:

¹¹⁷ La piedra fundamental se colocó en diciembre.

¹¹⁸ Asistieron al acto el gobernador provincial Víctor Mercante, el Coronel Juan D. Perón y la señora Eva Duarte de Perón.

¹¹⁹ En ese entonces era una de las instalaciones aeroportuarias más importantes del mundo y constaba de un complejo integral con autopista de acceso desde la capital, construido por Vialidad Nacional, aduana, hotel internacional, hangares, talleres, barrios periféricos, hospital regional, complejos recreativos, etc.

¹²⁰ Esta zona ya había sido reclamada por la Cámara Argentina de Comercio (Comisión Asesora de Aeronáutica, después Cámara Argentina de Aeronáutica); luego de dos años de análisis en 1932, que por Ordenanza N.º 9363 del 9 de agosto de 1938 fuera destinada por el Concejo Deliberante para la formación de un parque y paseo público.

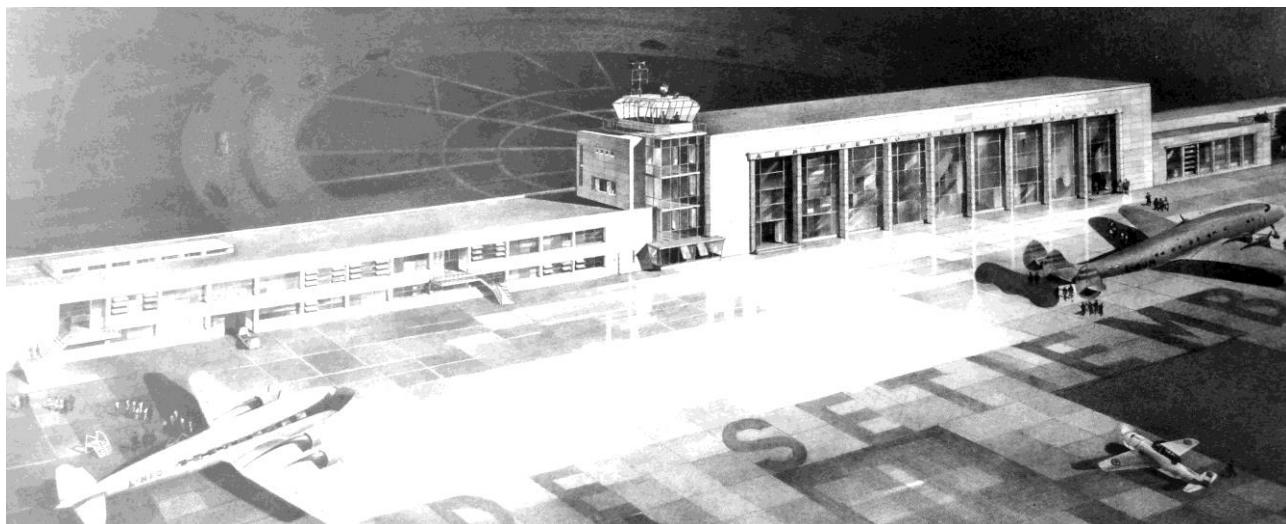
¹²¹ http://es.wikipedia.org/wiki/Aeroparque_Jorge_Newbery

Año	Aeronave	Cantidad	Empleo
1945	Percival P.10C <i>Vega Gull III</i>	1	Propósitos generales (Donado)
1945/47	Junkers Ju-52/3m	10	Transporte adquirido en Brasil por el Ejército ¹²²
1946	Miles M.14A <i>Hawk Trainer III</i>	150	Escuela y entrenamiento
1946/7	Bristol 170 Mk.1A <i>Freighter</i>	15	Transporte
1946/8	Taylorcraft BC-12D	16	Propósitos generales
1946/9	Vickers modelos 610, 613, 615 y 620 <i>Viking 1B</i>	17	Transporte
1947	Airspeed AS.65 <i>Consul</i>	13	Transporte sanitario ¹²³
1947	AVRO 683 <i>Lancaster B.1</i>	15	Bombardeo
1947	AVRO 694 <i>Lincoln B.2</i>	30	Bombardeo
1947	Beechcraft AT-11-BH <i>Kansan</i>	32	Escuela y Transporte
1947	Douglas C-47A <i>Skytrain</i>	18	Transporte
1947	Douglas C-54A <i>Skymaster</i>	7	Transporte
1947	Fiat G-55 <i>Centauro</i>	45	Caza
1947	Fiat G-59 <i>Águila</i>	1	Caza
1947	Gloster G.41F Mk IV <i>Meteor</i>	100	Caza
1947	Hawker <i>Hurricane</i> Mk II Trop	1	Caza
1947	Republic RC-3 <i>Seabee</i>	3	Escuela
1947	Supermarine <i>Spitfire</i> Type 361 MK HF IXe	1	Caza
1948	AVRO 691 <i>Lancastrian</i>	2	Transporte
1948	Fairchild M-62A3 <i>Cornell</i>	4	Escuela
1948	Fiat G-46-5B	70	Escuela
1948	Henrique Lage HL-6 <i>Paulistinha</i>	1	Escuela (Donado)
1948	Morane-Saulnier MS 502 <i>Criquet</i>	12	Propósitos Generales
1948	Piper J-3C-65 y L-4 <i>Cub</i>	99	Escuela
1948	Piper PA-11 <i>Cub Special</i>	200	Escuela
1948	Piper PA-12 <i>Super Cruiser</i>	100	Escuela
1948	Sikorsky S-51 <i>Dragonfly</i>	15	Propósitos Generales
1948	Taylorcraft BC-12D	12	Escuela
1948/9	De Havilland DH.104 <i>Dove</i>	72	Transporte
1949	Beechcraft 35 <i>Bonanza</i>	7	Propósitos Generales
1949	Percival P.40 <i>Prentice</i> T.1 Mk I	100	Escuela y entrenamiento
Total		1169	

El campo amplió significativamente su superficie, la pista se reorientó a la ubicación que conocemos actualmente (01/19). Hacia 1949 las instalaciones tenían clasificación de Aeródromo Militar.

¹²² En 1942 el Ejército inició negociaciones con la empresa de aeronavegación Sindicato Condor (luego Compañía de Servicios Aéreos Cóndor) para adquirir una cantidad de d unidades Ju-52/3m usadas que operaban en Brasil con la finalidad de ampliar la flota en servicio. Esta larga serie de conversaciones concluyeron en 1945, bajo la esfera de acción de la Aeronáutica Militar (Fuerza Aérea) con la incorporación de diez unidades referidas que quedaron asignados a la 1ª Escuadrilla de la Agrupación Transportes (Orden Reservada de marzo de 1943).

¹²³ Nueve unidades fueron adquiridas por el Ejército.



Construcción de instalaciones en el aeropuerto Morón. 1946¹²⁴

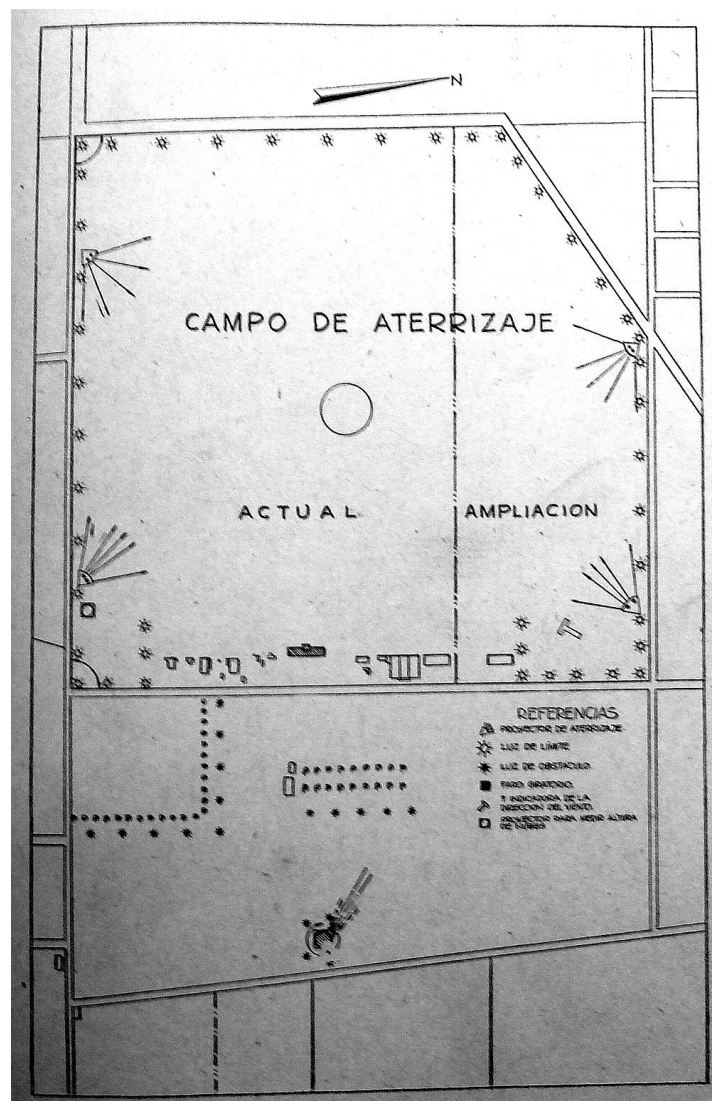
¹²⁴ Foto de prensa de la Secretaría de Aeronáutica. Archivo General de la Nación.



Construcción de instalaciones en el aeropuerto Morón. 1946¹²⁵

¹²⁵ Foto Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea

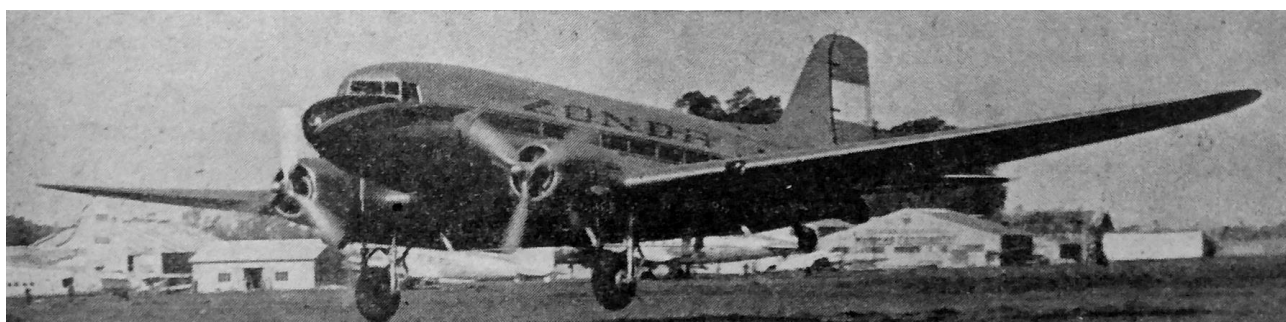
Plan de ampliación del campo y mejoras de iluminación y balizamiento. Circa 1946¹²⁶



Empresas aerocomerciales

Zonas Oeste y Norte Aerolíneas Argentinas Sociedad Mixta (ZONDA)

La empresa operó entre febrero de 1946 y mayo de 1949.



C-47 Zonda aterrizando en Morón durante la iniciación de sus servicios regulares¹²⁷

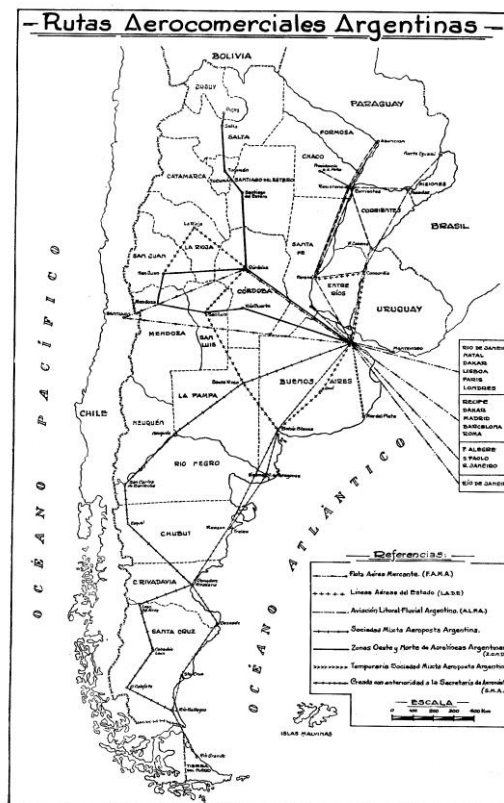
¹²⁶ Boletín de Aeronáutica Civil.

¹²⁷ Revista AVIA. Diciembre de 1946.

Flota Aérea Mercante Argentina (FAMA)

Fue creada el 8 de febrero de 1946 en el marco de la Ley N.º 12911. La constitución accionaria estaba conformada con capitales mixtos privados y del Estado (20%) sobre líneas comerciales fundamentalmente transoceánicas. Operó desde el aeropuerto de Morón y desde la Dársena F de Puerto Nuevo (Buenos Aires).

Frecuencias de líneas aerocomerciales argentinas	
●	
FLOTA AEREA MERCANTE ARGENTINA (F.A.M.A.)	
BUENOS AIRES - LONDRES: 1 viaje semanal.	
BUENOS AIRES - ROMA: 1 viaje semanal.	
BUENOS AIRES - RIO DE JANEIRO: 3 viajes semanales con escalas intermedias; 2 viajes semanales sin escalas.	
BUENOS AIRES - SANTIAGO DE CHILE: 5 viajes semanales.	
BUENOS AIRES - NUEVA YORK: línea experimental.	
SOCIEDAD MIXTA AEROPOSTA ARGENTINA	
BUENOS AIRES - RIO GRANDE: 2 viajes semanales (línea creada con anterioridad a la Secretaría de Aeronáutica).	
BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA: 13 viajes semanales (línea temporaria).	
BUENOS AIRES - COMODORO RIVADAVIA: 1 viaje semanal (línea creada con anterioridad a la Secretaría de Aeronáutica).	
BUENOS AIRES - RIO GALLEGOS (vía precordillerana): 1 viaje semanal.	
BUENOS AIRES - ESQUEL: 1 viaje semanal.	
BUENOS AIRES - BARILOCHE: 1 viaje semanal.	
AVIACIÓN DEL LITORAL FLUVIAL ARGENTINO (A.L.F.A.)	
BUENOS AIRES - ASUNCIÓN: 2 viajes semanales con escalas; 1 viaje semanal sin escalas.	
BUENOS AIRES - SAENZ PEÑA: 2 viajes semanales.	
BUENOS AIRES - POSADAS: 2 viajes semanales.	
BUENOS AIRES - MONTEVIDEO: 9 viajes semanales.	
BUENOS AIRES - ROSARIO: 6 viajes semanales.	
BUENOS AIRES - CATARATAS DEL IGUAZÚ: 2 viajes semanales.	
ZONAS OESTE Y NORTE DE AEROLÍNEAS ARGENTINAS (Z.O.N.D.A.)	
BUENOS AIRES - CÓRDOBA: 6 viajes semanales.	
BUENOS AIRES - MENDOZA (vía San Juan): 7 viajes semanales.	
BUENOS AIRES - MENDOZA (vía Río IV): 3 viajes semanales.	
BUENOS AIRES - SANTIAGO DE CHILE: 6 viajes semanales.	
BUENOS AIRES - TUCUMÁN: 3 viajes semanales.	
BUENOS AIRES - ORÁN: 4 viajes semanales.	

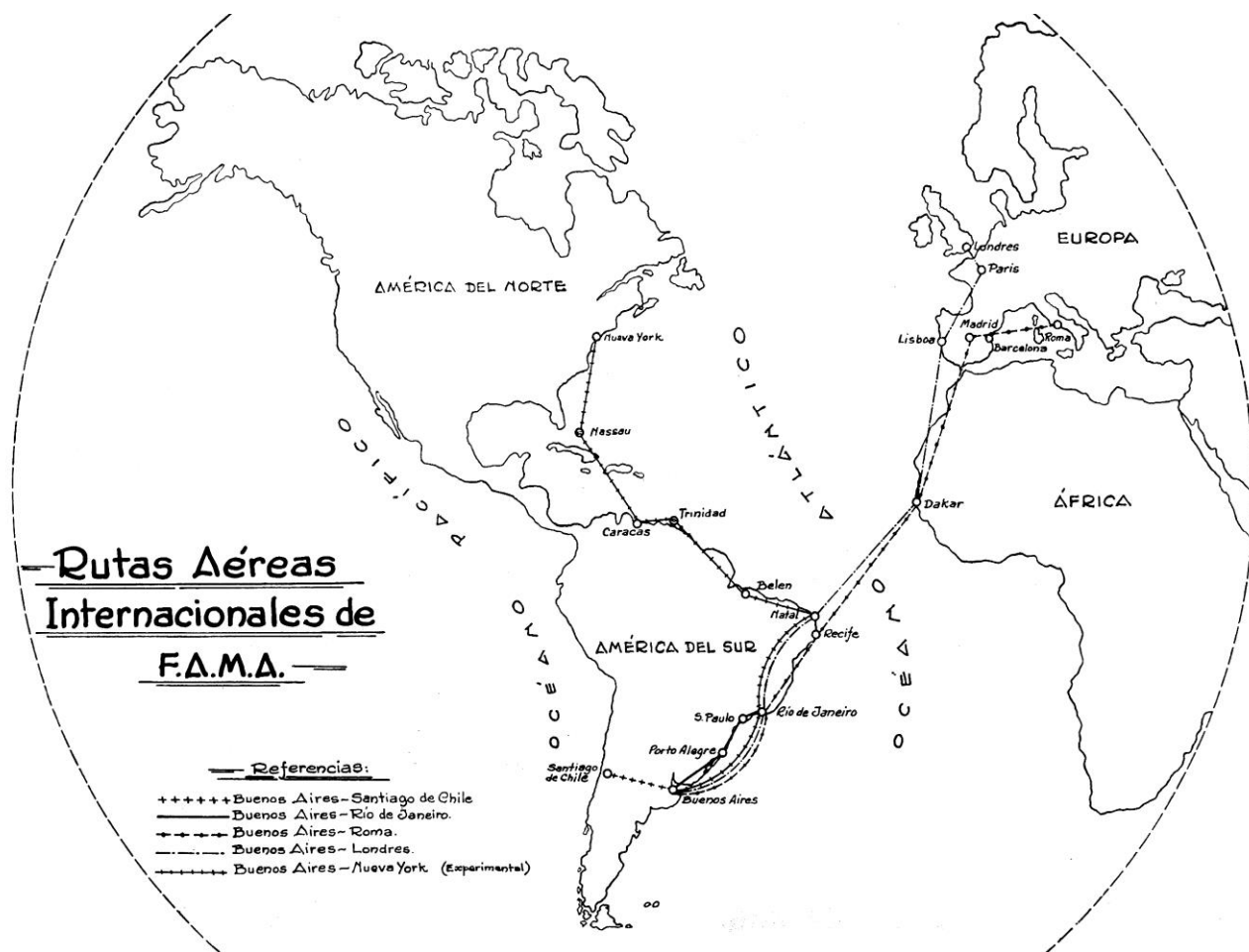


Izquierda: Destinos de las líneas aéreas nacionales¹²⁸. Derecha: Rutas Nacionales de Rutas Nacionales de FAMA, LA-DE, ALFA, ZONDA, Sociedad Mixta Aeroposta Argentina¹²⁹

Operó con Douglas DC-3, DC-4, DC-6, AVRO 685 York C Mk.1, AVRO 691 *Lancastrian*, Vickers 610 *Viking 1B*, Bristol 170 Mk.1A *Freighter* y Short S.25 *Sandrigam 2*. El 4 de junio de 1946 inició servicios a Santiago de Chile con DC-4. Desde Dársena F de Puerto Nuevo (Buenos Aires) con Short S.25 *Sandrigam 2* a Poole (Inglaterra) con escalas en Río de Janeiro, Natal, Bathurst (África) y Biscarosse (Francia). A partir del 21 de octubre de 1949 iniciaron servicios a los EEUU con DC-6.

¹²⁸ Revista Militar. Julio de 1948.

¹²⁹ Revista Militar. Julio de 1948.



Rutas Internacionales de FAMA¹³⁰

Líneas Aéreas Cargueras al Sur (LACAS)

Línea de carga constituida en septiembre de 1947¹³¹ que transportaba langostinos y otros frutos de mar fresco entre Comodoro Rivadavia y Buenos Aires y operó hasta 1951 con tres C-47 LV-AFX, LV-AHD (luego LV-ROT) y LV-AHE.

Creación de la VIIª Brigada Aérea

En 1951 se organizó en ese aeropuerto la VIIª Brigada Aérea, constituida por el Grupo 2 de Transporte; Grupo Base 7 y Grupo Técnico 7. Un año más tarde el Grupo 3 de Caza-Bombardeo, integrado por los reactores Gloster G.41F Mk IV *Meteor*, cambió su asiento de Tandil a Morón, para optimizar la operación aérea se ensanchó el primer tramo de la pista con el objeto de posibilitar los despegues en formación.

¹³⁰ Revista Militar. Julio de 1948.

¹³¹ HALBRITTER, Francisco. (1992) Aeroclub Bariloche. Medio Siglo de Alas Patagónicas. Septiembre de 1992. Pág. 15.



Gloster G.41F Meteor Mk IV I-010 y otros en Morón¹³²



Boeing B-29 Superfortress en Morón muy probablemente fotografiado en noviembre de 1957¹³³

¹³² Colección Manuel Arturo Jardel.

La Aviación de Ejército y el hangar de Panagra

Entre 1945 y 1959 el ejército mantuvo aeronaves de dotación operadas por oficiales con certificado de aviador civil, suboficiales pilotos militares del ejército y oficiales de la Fuerza Aérea. Las aeronaves adquiridas, destinadas y/u operadas por el Ejército permanecieron en servicio asignadas en la Escuela de Tropas Aerotransportadas, Regimiento 13 de Infantería, Escuela de Artillería, Instituto Geográfico Militar y la denominada Aviación Sanitaria (Bases Aéreas Militares: *El Palomar*, *Paraná*, *El Plumerillo*, *Coronel Pringles*, *Reconquista* y la Escuadrilla Sanitaria de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

El 22 de noviembre de 1956 se creó el Registro del Material Aéreo del Ejército¹³⁴, y se regularizó la matriculación de aeronaves de dotación a excepción del planeador de asalto I Ae 25 *Mañque*, transferido al Regimiento 13 de Infantería, y los bimotores Airspeed AS.65 *Consul* adquiridos con presupuesto de la fuerza para empleo sanitario, operados y mantenidos con personal de Fuerza Aérea y finalmente destinados en la Dirección General de Aviación Civil donde permanecieron en servicio hasta el 31 de diciembre de 1953.

En 1957 estaba constituida por el material del Comando en Jefe del Ejército, Inspección de Artillería, Escuela de Tropas Aerotransportadas y el Instituto Geográfico Militar. A este material se habían agregado tres aeronaves de propósitos generales y enlace Cessna 180, cinco Piper PA-23-150 *Apache* y un Cessna 310B que constituyeron el núcleo operacional para misiones de transporte, comando y enlace; mientras que los aviones de observación permanecieron en los principales comandos y unidades de artillería de campaña. Ese año el Comando en Jefe del Ejército creó una *Comisión para el estudio del Régimen Orgánico Funcional de la Aviación de Ejército* y nombró como Presidente de la misma al General de Brigada Fernando Ignacio Huergo.

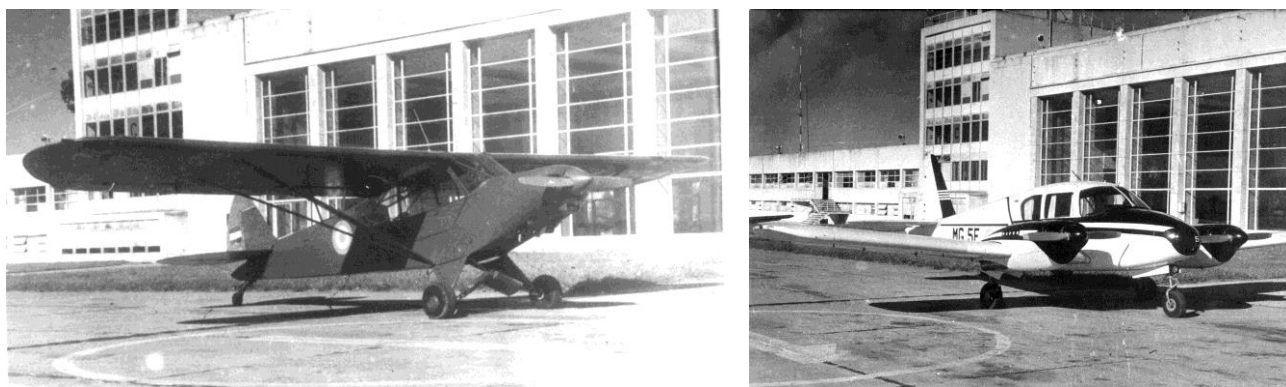
Entre abril y mayo los aviones de transporte, comando y enlace tuvieron como centro de operaciones la Base Oficial de Aviación Civil (BOAC) en José Clemente Paz. Esta base que funcionó aproximadamente noventa días en condiciones de extrema precariedad ya que no tenía asignada ningún tipo de infraestructura para el personal y material. Tuvo como instructores y enlace con Fuerza Aérea a los Suboficiales Mayores Pilotos Militares Osvaldo Norberto López Camelo e Inocencio Luis Angeleri, ambos ex pilotos militares del arma de aviación.

Transcurrido ese breve y tortuoso transe se les asignaron nuevas instalaciones en Morón. Allí se disponía de instalaciones para el personal y oficinas, el hangar N.º 1 para el material y el viejo hangar de PAA que fue asignado a la Agrupación Mantenimiento al mando del Capitán Julio César Binotti.

Con la creación de la Agrupación de Aviación de Ejército 1 se comenzó a analizar la posibilidad de llevar las operaciones aéreas a Campo de Mayo y dejar en Morón una subunidad de mantenimiento aéreo.

¹³³ Foto Archivo General de la Nación.

¹³⁴ Boletín Público del Ministerio de Ejército N.º 2848.



Izquierda: Piper L-21B. Derecha: Piper PA-23-150D Apache MG-5E. Circa 1958¹³⁵

Compañía de Mantenimiento de Aeronaves 1

Sobre la base de la Agrupación de Aviación de Ejército 1 se creó la Compañía de Aviación de Ejército 1. En enero de 1961 esta subunidad fue trasladada a las instalaciones linderas a Puerta N.º 6 y frente a la quinta del Comandante en Jefe y poco tiempo después elevada al nivel de Batallón, con este cambio se desdobló la Compañía de Mantenimiento de Aeronaves 1, que permaneció en el hangar que ocupara la PAA. Cuentan los más memoriosos que en la década del '70 aún se conservaba la caja fuerte con el logotipo de la empresa.



Izquierda: Personal de la Compañía de Abastecimiento y Mantenimiento de Aeronaves 601: Entre otros se aprecia a los mecánicos Allevi, Guatanave, Marchetto, Beltrán (Padre), Marengo, Gieco, Urrutiam Kadamoto. 1968. Derecha: Piper PA-31-310P Navajo AE-105 delante de la Compañía de Mantenimiento de Aeronaves con los suboficiales Segundo U. Talquenca, Leopoldo E. Guerrero López y otros frente al hangar. Este avión se destruyó en Morón el 10 de agosto de 1970 al mando del Capitán Héctor Luis Petti con el Sargento Mecánico de Aviación Oscar Horacio Galindo y todos los pasajeros que transportaban

¹³⁵ Archivo del autor.



Instituto Nacional de Aviación Civil

El 27 de diciembre de 1937 la Dirección General de Aeronáutica Civil a cargo del señor Francisco Mendes Gonçalves creó Escuela Nacional de Aeronáutica¹³⁶ con la misión primaria de *Formar al personal profesional que la aeronáutica civil requiera, para sus servicios de aire y tierra*. Tuvo su sede en el mismo edificio de esta Dirección General ubicado en la calle Azcuénaga N.º 957 de la ciudad de Buenos Aires. Junto a las Escuelas regionales de Aeronáutica civil de Francia fue uno de los primeros centros de educación del mundo dedicados a formar personal especializado para la aeronáutica civil.

El 11 de febrero de 1944 quedó bajo dependencia de la Aviación de Ejército¹³⁷ hasta el 4 de enero de 1945, donde con la creación de la Aeronáutica Militar (Fuerza Aérea Argentina) pasó a depender de la nueva Fuerza Armada. El 14 de julio de 1953 pasó a llamarse Escuela Nacional de Aviación Civil¹³⁸.

El 3 de noviembre de 1972¹³⁹ recibió el nombre de Instituto Nacional de Aviación Civil y en 1973 trasladó sus dependencias al aeropuerto *Presidente Rivadavia* y a partir de 1985 recibió la denominación de Centro de Instrucción de Aeronavegantes y Técnicos Aeronáuticos (C.I.A.T.A.) que mantiene en la actualidad.

CATA

En 1956 los suboficiales Pilotos Militares Roque Pugliese y Luis María Uboldi¹⁴⁰ se asociaron para formar un taller aeronáutico que instalaron en el aeródromo de San Justo.

En 1979 conformaron CATA Línea Aérea e iniciaron servicios aéreos regulares a Bariloche, Posadas, Iguazú, Viedma y Córdoba con aeronaves Fairchild F-27J (LV-AZV, LV-AZW, LV-RBO, LV-RLB), Aerocommander AC680FL LV-JLZ, Fairchild FH-227 (LV-MGV, LV-MGW) y el IAI Arava 102 LV-OLS.

¹³⁶ Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N.º 122370/37.

¹³⁷ Decreto N.º 3629. Boletín Militar Reservado N.º 2113.

¹³⁸ Boletín Aeronáutico Público N.º 1035. Decreto N.º 12677/53.

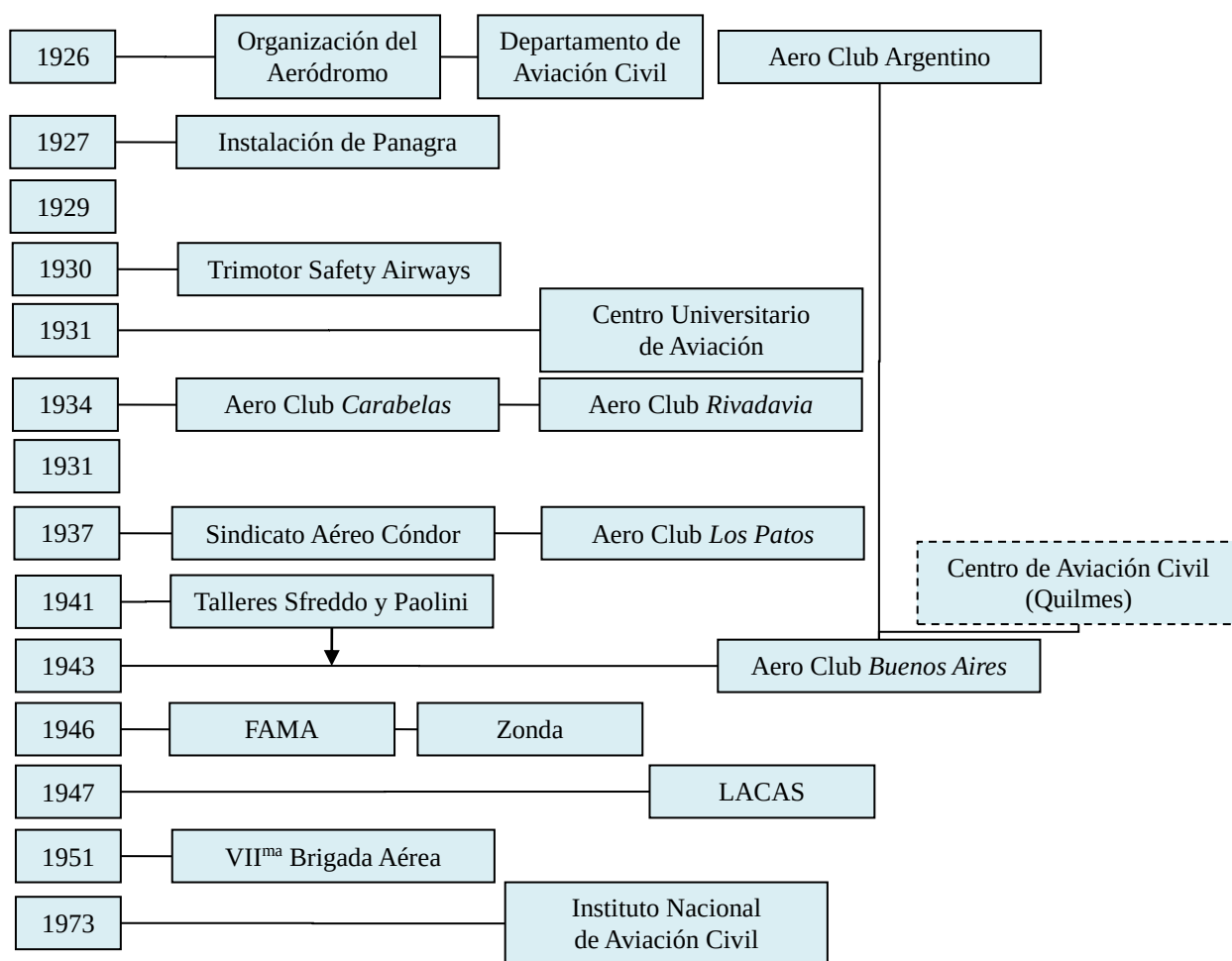
¹³⁹ Resolución del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea N.º 351.

¹⁴⁰ Egresados de la Aviación de Ejército el 5 de febrero de 1944 (Boletín Militar N.º 2111).

En la década del '80 la empresa se trasladó al sector noroeste del aeropuerto Morón sobre el costado norte de la pista de aterrizaje original. En ese entonces y. En su época más productiva la empresa llegó a contar con una planta de 280 empleados¹⁴¹.

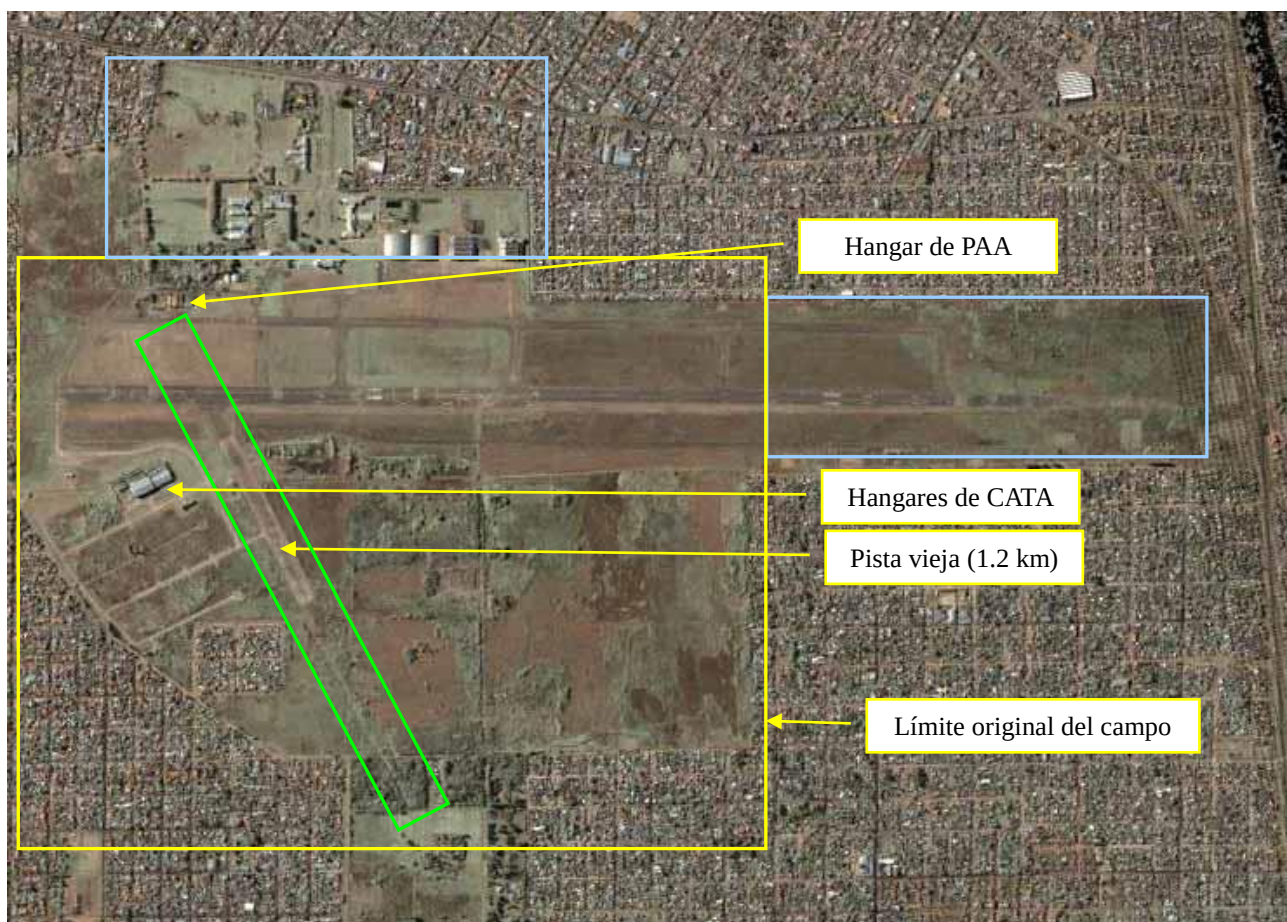
En años subsiguientes y con el cese de la actividad militar se instalaron otras empresas (talleres y escuelas de vuelo), institutos y organismos entre los que podemos citar el Museo Nacional de Aeronáutica y, con el cierre de las operaciones en el aeródromo de San Justo, nuevamente el Aero Club Argentino.

Evolución cronológica de las principales instalaciones del Aeropuerto Presidente Rivadavia hasta 1973



Algunas instalaciones en la actualidad

¹⁴¹ La Nación. Economía. 10 de julio de 2000. <http://www.lanacion.com.ar/24156-cata-una-empresa-de-aviacion-que-no-se-rinde>



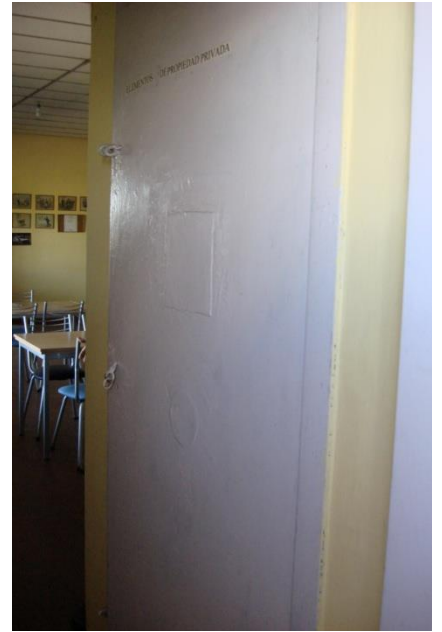
Morón en la actualidad (Google Earth). Comparando las fotografías de los boletines anteriores, se aprecian las referencias entre las instalaciones originales del campo respecto de la actual. Los recuadros azules indican las ampliaciones con posteriores.

Así se ve el viejo hangar de mantenimiento y la plataforma en Google Earth, a la derecha se aprecia la silueta de un Beechcraft C-45



Hangar de Pan American (2007)





Izquierda: Vista del interior. Derecha: Puerta de la caja de seguridad de PAA que se encuentra entre ambos hangares





Fotografía del sector donde se encontraba emplazado el edificio de la Dirección de Aeronáutica Civil



Bibliografía y fuentes de consulta:

American Airmail Catalogue. The American Airmail Society. Albion, Pennsylvannia. 1950. Volumen 2.

Archivo del autor

Archivo General de la Nación

Archivo José Atencio. Colección Gabriel Tomás Pavlovic
Archivo Juan Carlos Borra
Biblioteca Nacional de Aeronáutica
BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Reglamentos, Decretos y Resoluciones. Primera Parte*. N.º 6. Aviación Editorial Argentina
BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1936) *Efemérides* N.º 3, 2ª Parte
BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1937) *Anuario 1936-1937* N.º 22
BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1969) *Crónica histórica de la aeronáutica argentina*. Colección Aeroespacial Argentina. Tomo 2.
Boletín de Aeronáutica Civil
Boletín de Aeronáutica del Servicio Aeronáutico del Ejército N.º 8
Boletín de Obras Públicas de la República Argentina
Boletines Aeronáuticos Públicos
Boletines Militares N.º 1064, 2ª Parte
CRESPO, Jorge Bartolomé. (1924) *El Problema de la Aeronáutica en el País (como factor económico y de la defensa nacional)*. Círculo Militar, Biblioteca del Oficial. Volumen 67. Editado por Taller Gráfico de L. Bernard, Bustamante 618
Diario *El Mundo*
Diario *La Nación*
Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea
Eduardo Juan Amores Oliver
HALBRITTER, Francisco. (1992) *Aeroclub Bariloche. Medio Siglo de Alas Patagónicas*. Septiembre de 1992
Juan Carlos Borra
Libro de Actas del Aero Club Argentino
LIRONI Julio Víctor. (1980) *Misiones Aeronáuticas Extranjeras 1919-1924*. Beneficios y consecuencias de su proceso en la evolución de la aviación militar y civil en nuestro país. Pág. 11. Instituto Argentino de Historia Aeronáutica. Jorge Newbery. Germanó Artes Gráficas. 4 de diciembre de 1980. Buenos Aires
Memoria anual del Ministerio de Guerra, Año 1939-1940
Memoria del Ministerio de Guerra 1943-1945
MORTZ, Alberto A. (1927) *Anuario Guía de la Aeronáutica*. Primera Edición. Florida N.º 171, 3º Piso. Buenos Aires
MOSCONI, Enrique. (1941) *Creación de la 5ª Arma y las Rutas Aéreas Argentinas*. Junta Argentina de Aviación
PAVLOVIC, Gabriel Tomás. (2010) *Las mujeres en la aviación argentina durante el siglo XX, Memoria histórico-fotográfica*. Colección de Historia Aeroespacial. Ediciones Argentinidad
Revista *Aero*
Revista *AVIA*
Revista *Aviación*
Revista *Caras y Caretas*
Revista *El Hogar*
Revista *Militar*
San Diego Air & Space Museum

Enlaces Web:

Archivo Jack Mizrahi. <http://www.histarmar.com.ar/ArchivoFotosGral-4/JackMizrahi-1.htm>
http://es.wikipedia.org/wiki/Sfreddo_%26_Paolini,_F%C3%A1brica_Argentina_de_Aviones
<http://www.airminded.net>
<http://www.albatros.org.ar/historia/>
<http://www.histarmar.org/AVIACION/EloyMartin/Aerodromo-San-Isidro.pdf>
<http://www.lanacion.com.ar/24156-cata-una-empresa-de-aviacion-que-no-se-rinde>
https://es.wikipedia.org/wiki/Sfreddo_%26_Paolini,_F%C3%A1brica_Argentina_de_Aviones