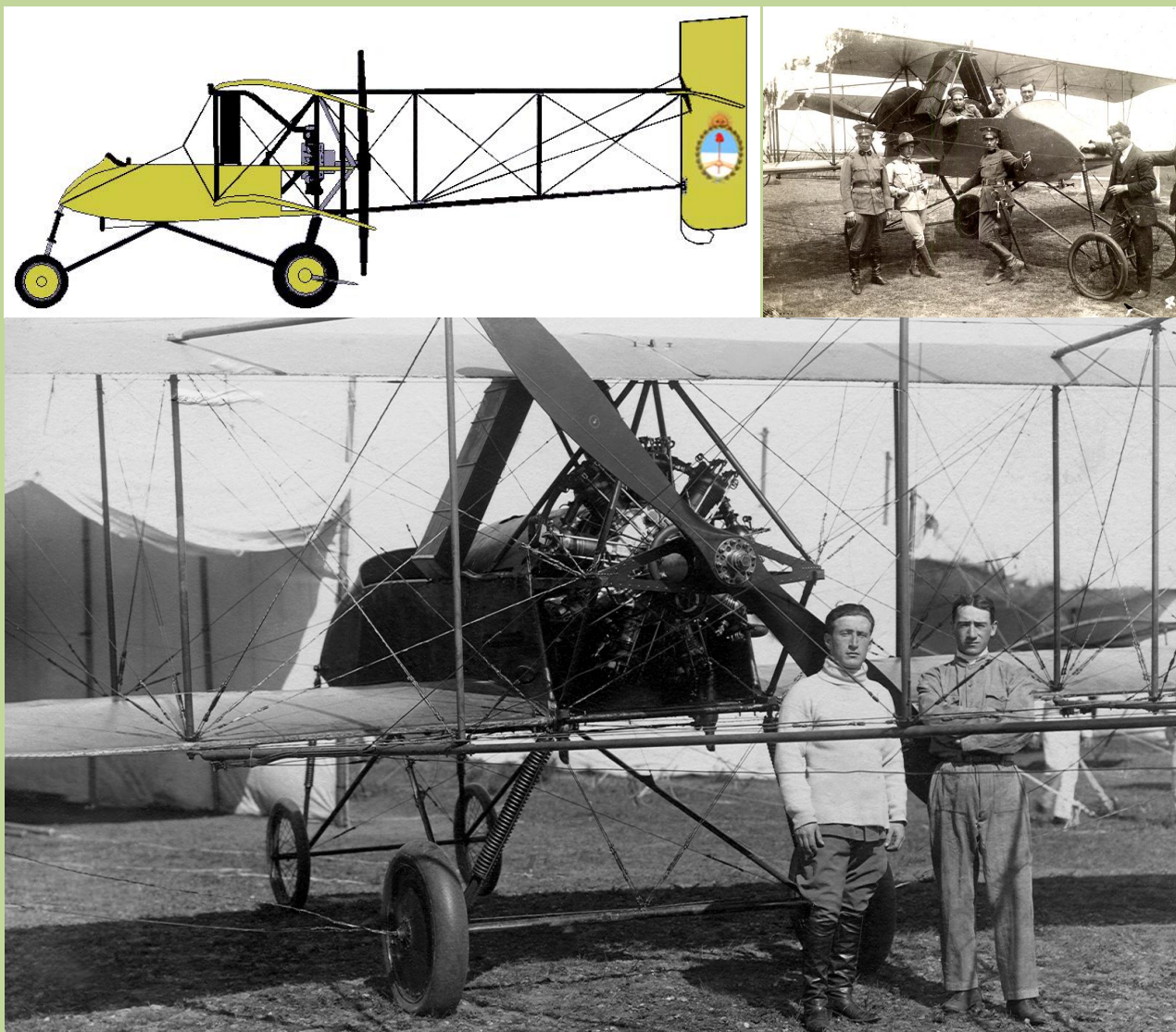


Voisin VLA en el Ejército Argentino



© Eloy Martín
2015

El Voisin VLA en el en el Ejército Argentino

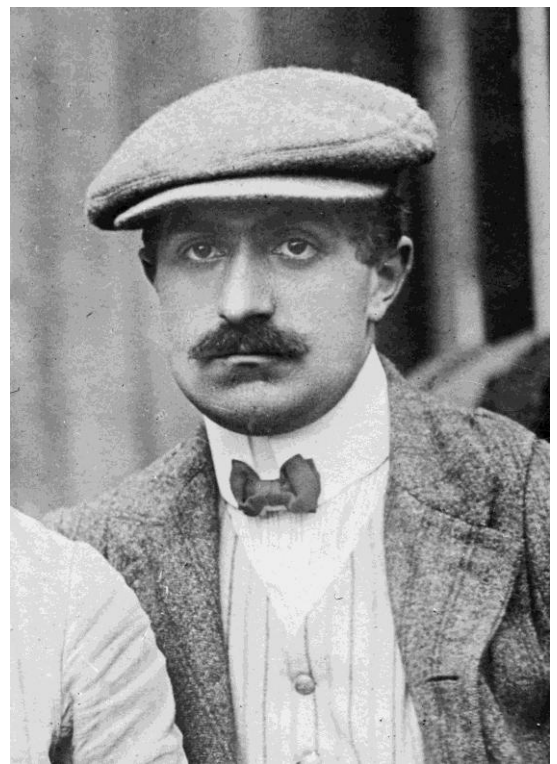
Appareils d'Aviation Les Frères Voisin



En 1906, con la compra de la fábrica de Louis Bleriot en Billancourt se constituyó la razón social *Appareils d'Aviation Les Frères Voisin*. Estableció sus oficinas comerciales en 4 rue de la Ferme y quedó bajo la dirección de los hermanos Gabriel¹ y Charles Voisin². De inmediato se sumaron a la propuesta Ferdinand Marie Léon Delagrange y el Ing. Louis Gaudart³ quienes utilizaron los primeros biplanos.



Gabriel Voisin (1880-1974)



Charles Voisin (1882-1912)

¹ Había sido colaborador y socio de Louis Bleriot.

² En 1912 Charles vino a la Argentina como Director Técnico de la delegación de la Queen Aeroplane Company integrada por los pilotos Roland Garrós, Edmond Audemars, René Barrier y dos mecánicos de apellido Hue y Schuck. En febrero llegó a Buenos Aires el material volante procedente de Río de Janeiro a bordo del vapor Verdi y de inmediato fue trasladado para su guarda al aeródromo de Villa Lugano. El sábado 16 se trasladaron los aviones al hipódromo *Nacional* de Belgrano donde se preparó un pequeño cobertizo para su armado y mantenimiento.

³ Realizó exhibiciones en Francia (Dinard, Port-Aviation, Rouen, Lyon, Bar-le-Duc), Holanda, Bélgica, España (Madrid, Zaragoza, Barcelona), etc. http://fr.wikipedia.org/wiki/Voisin_Fr%C3%A8res



Izquierda: *Appareils d'Aviation Les Frères Voisin* en 4 rue de la Ferme, Billancourt⁴. Derecha: Los hermanos Gabriel y Charles Voisin fotografiados en la fábrica de Billancourt. 1907

El modelo V

El modelo fue un desarrollo de la *Société Anonyme des Aéroplanes Gabriel Voisin* basado en el Voisin III que avión era ligeramente más pequeño y estuvo equipado con motores Salmson de 120 y 130 hp que le permitían un alcance de 200 km a una velocidad de crucero de poco más de 55 nudos.



Voisin III (Dibujo de Pat Mallet)⁵

El primer prototipo V voló en 1914. Era un biplano biplaza con muchos aspectos constructivos avanzados para su época. Su cabina era totalmente metálica, tren de aterrizaje cuadríciclo de gran trocha para disminuir riesgos de capotaje, amortiguadores en las ruedas principales y también freno

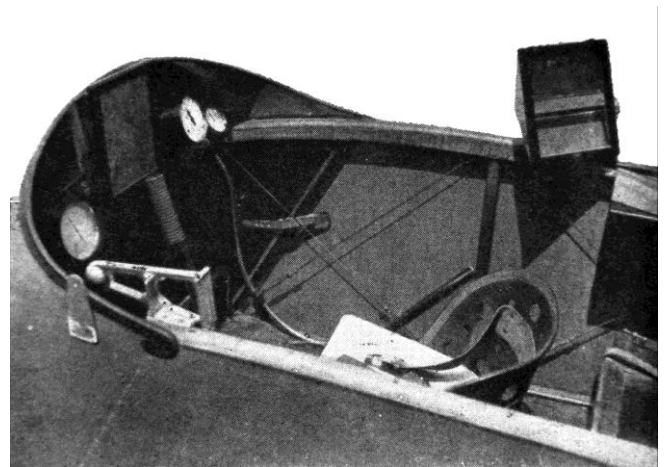
⁴ <http://fr.topic-topos.com/atelier-voisin-boulogne-billancourt>.

⁵ <http://graphpictures.fr/profils%20d'avion/voisin%20profile.jpg>

de tambor accionado a voluntad del piloto con una palanca instalada a su derecha. Como antecedente especial, debe mencionarse que el sistema de frenado de ruedas no fue aplicado a ningún aeroplano monomotor hasta después de finalizada la primera guerra mundial. Estuvo equipado con un motor Salmson Canton-Unné de 150 hp con hélice impulsora (trasera) que le posibilitaba alcanzar una velocidad de crucero de 60 nudos y un alcance cercano a los 300 km. Tenía una carga útil de 400 kg y un peso máximo de despegue de 1170 kg. Francia, Rusia, Italia, Suiza y Argentina fueron los principales usuarios de este modelo.



Publicidad de motores Salmson⁶



Izquierda: Voisin 5LA francés 3/4 de atrás. Derecha: Detalle de la cabina

La misión esencial de este avión fue la de observación y bombardeo y alcanzaron gran notoriedad en los inicios de la Primera Guerra Mundial. En 1915 el ejército francés incorporó doce unidades y para el año siguiente alcanzaron el centenar que fueron principalmente asignados en las escuadrillas V14 y V21 del IV ejército⁷, Escuelas de Aviación Militar de D'ambérieu y D'Avord.

Desde entonces llevaron a cabo numerosas misiones de observación y bombardeo, una de las más notables ocurrió el 14 de agosto de 1914 cuando una escuadrilla de estos aviones llevó a cabo el primer bombardeo de la Primera Guerra Mundial en cercanías de Metz, Alemania los hangares

⁶ Revistas *L'Aérophile* N.º 13 y N.º 15. 1 de julio y 1 de agosto de 1914.

⁷ JACKSON, Paul A. (1979) *French Military Aviation*. Midland Counties Publications. Leicester. England. Pág. 11.

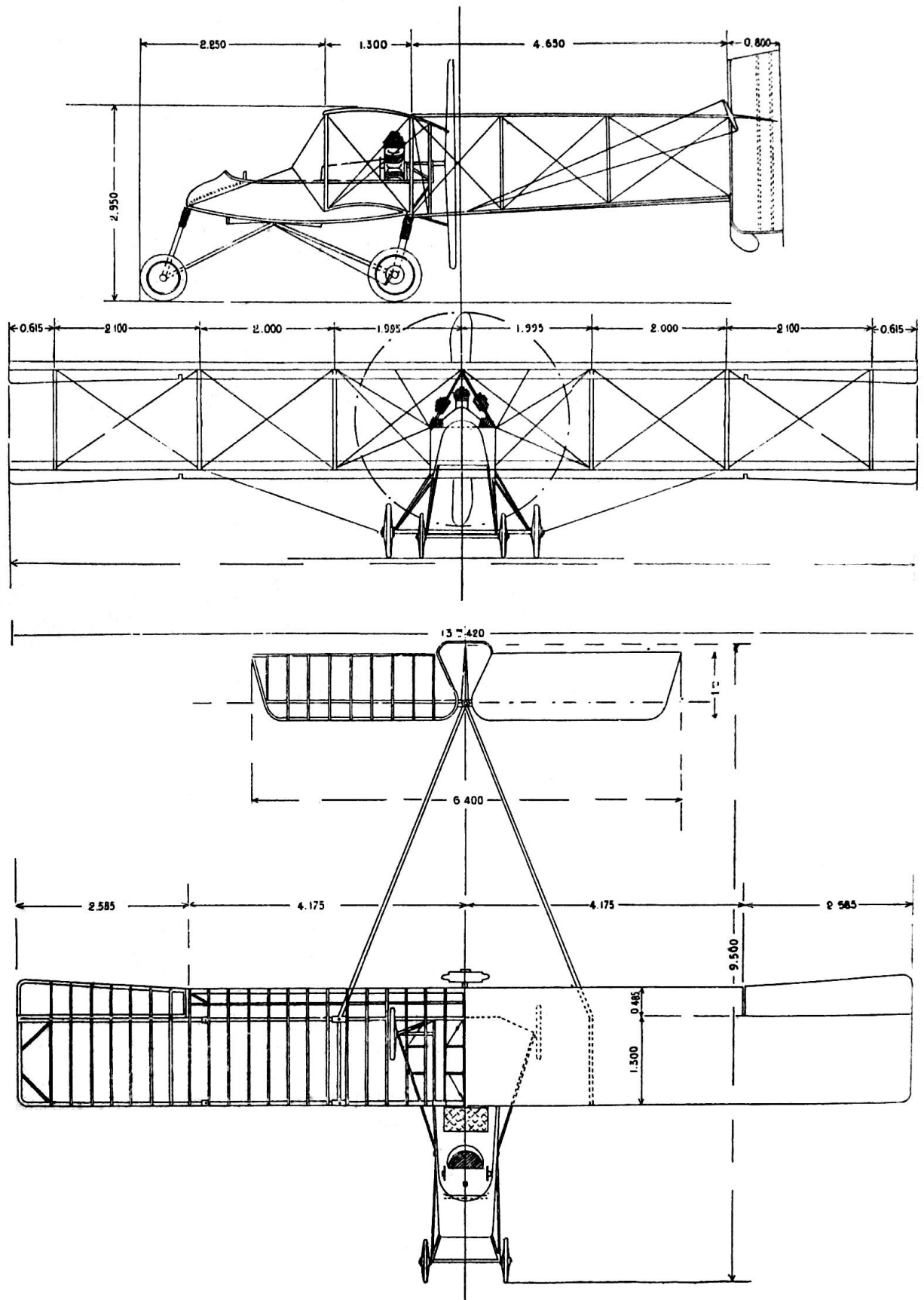
donde se alojaban los dirigibles Zeppelin. Desde entonces, comprendiendo la trascendencia de esta nueva modalidad de empleo táctico y estratégico de la aviación. Francia asignó algunas de estas unidades a misiones específicas de bombardeo sobre la orilla este del Rin; estas dotaciones estaban equipadas con una ametralladora o cañón de hasta 37 mm y una carga portante de apenas 60 kg de bombas.

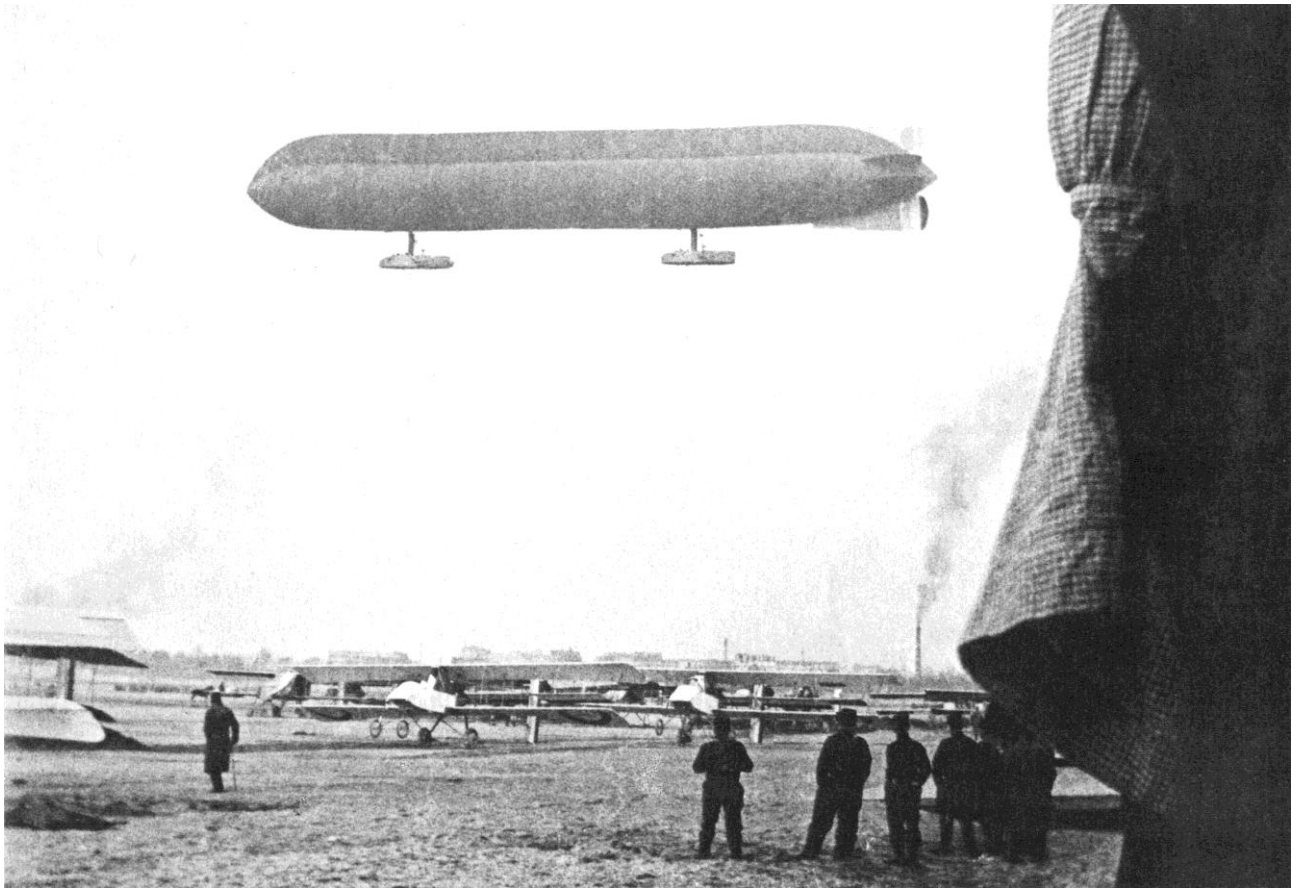
A partir de 1915 Italia lo fabricó bajo licencia en la empresa Ditta Società Italiana Transaerea (SIT), con oficinas en Corso Peschiera 251 de Torino e instalaciones en el aeropuerto de Mirafiori desde julio de 1912; fue conocido como SIAT-Voisin. Estuvieron equipados con diferentes motorizaciones: Issota-Fraschini V.4B de 60 hp ó 190 hp, Salmson radial de 120 hp, Fiat o Renault. El Voisin V militar, modelo LA, estaba equipado con motor Salmson Canton Unné de 150 hp, de 9 cilindros en estrella, 14 litros de cilindrada. Italia lo empleo para infiltrar saboteadores y agentes detrás de las líneas enemigas.

Producción del Voisin V

País	Planta fabril	Unidades	Comentarios
 Francia	Société Anonyme des Aéroplanes Gabriel Voisin	800	Salmson Canton-Unné 150 hp
 Rusia	Moscú Dux	350	Gnome 70 hp Le Rhône 80 hp Salmson Canton-Unné 130 hp Salmson Canton-Unné 150 hp
	Lebedev en San Petersburgo	153	
	Tereshchenko, Kiev	10	
 Italia	Ditta Società Italiana Transaerea	112	Salmson Canton-Unné 150 hp Isotta Fraschini 160 hp Se habrían construido además una cantidad aún no determinada con pontones para uso marítimo
Total		1425	Esta cifra es provisional

El Voisin VLA en el en el Ejército Argentino
 ©Eloy Martín





Dirigible Astra Pilâtre de Rozier volando sobre Issy-Les-Moulineaux, debajo se aprecian bombarderos Voisin del ejército francés. 1915⁸

Voisin V del ejército italiano⁹



⁸ BEAUBOIS Henry DEMAND, Carlo. (1973) *Airships an illustrated history*. Macdonald and Jane's. Edita S.A. and Henry Beaubois. London. Printed in Switzerland

⁹ http://www.avia-it.com/act/cera_una_volta/Aerei_nei_cieli/avianew_cera_una_volta_Aerei_45_Voisin.asp



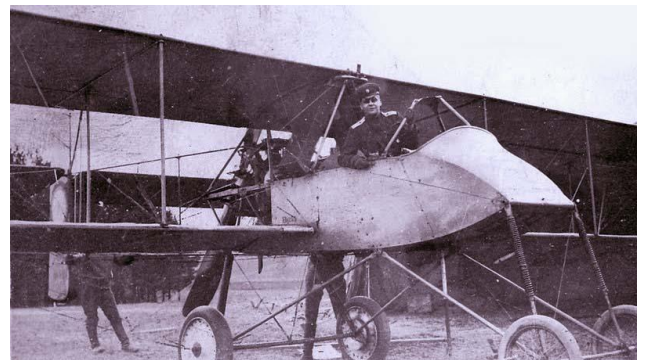
Voisin V del ejército ruso¹⁰



¹⁰ <http://wio.ru/ww1a/voisinru.htm>



Izquierda: artillado con ametralladora Maxim. Derecha: con ametralladora frontal no identificada¹¹



El avión en el Ejército Argentino

A comienzos de 1915 el Ministerio de Guerra otorgó a la Escuela de Aviación una partida de dinero para la compra de materiales y repuestos. Subsidiariamente encomendó al Agregado Militar en Italia, Teniente coronel de Artillería Severo Ciriaco Toranzo (1874-1941), la compra de un avión con una potencia superior a los 130 hp, con el objeto de incorporarlo al servicio como parte de una dotación mayor¹². El Teniente coronel Toranzo tomó contactos con la Società Italiana Transaerea, representantes de la Casa francesa Voisin instalada en Italia, a través de la cual se formalizó la operación comercial.

Sobre estas alternativas el Aero Club Argentino publicó una noticia que decía lo siguiente:

Un Voisin de 130 caballos

Dimos a conocer en el número 30 de "Aero Club Argentino" una buena noticia: la adquisición de un aparato de guerra, como modelo que nuestro gobierno había encargado a su representante militar en Italia.

Efectivamente: el mayor Toranzo aconsejó telegráficamente la compra un biplano Voisin 130 caballos, sindicado en la actualidad como el mejor aparato de guerra. La casa Voisin, con sede en París, tiene asimismo una sucursal italiana, lo que permitía ese encargo, En la actualidad nuestro

¹¹ <http://wio.ru/ww1a/voisinru.htm>

¹² Boletín del Aero Club Argentino. Año V N.º 30. 31 de marzo de 1915.

Ministerio de Guerra se ocupa de los trámites para el envío del dinero a fin de que el aparato sea enviado a Buenos Aires lo más pronto posible¹³.

2

L'ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA e LA STAMPA SPORTIVA



Società Italiana Transaerea

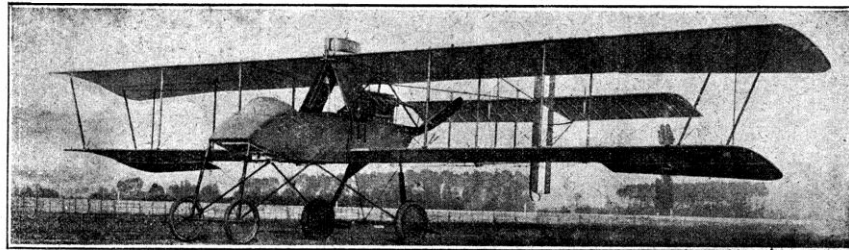
TORINO

Esclusiva per l'Italia Brevetti: VOISIN - BLERIOT - SPAD e SOPWITH

Fondata nel 1912 - Fornitrice del Ministero della Guerra e dei Governi Brasiliano, Argentino e Russo.

Officine esclusivamente dedicate alla costruzione di apparecchi di aviazione

Costruzione di Monoplani, Biplani ed Idroaeroplani - Tipi Militari, da Sport, da Turismo e da Corsa.



Biplano SIT, tipo VOISIN, al Campo di Mirafiori, con Motore 160 HP, ISOTTA FRASCHINI

Tutti i pezzi componenti gli apparecchi vengono costruiti nelle Officine **SIT**

Potenzialità e qualità di produzione atta a soddisfare qualsiasi richiesta

Direttore tecnico: **Alberto C. TRIACA**

Officine ed Uffici - **TORINO** - Corso Peschiera, 251

Aerodromo: MIRAFIORI - Torino — Telefono interc.: 25-00 - Torino — Telegrammi: TRANSAEREA - Torino

Aviso de la Ditta Società Italiana Transaerea (SIT) publicada por *L'Illustrazione della guerra e La Stampa Sportiva* en Diciembre de 1915. Corroborando la procedencia de origen del avión, en el impreso la empresa se consigna como proveedor de los gobiernos del Brasil, Argentina y Rusia¹⁴

¹³ Boletín del Aero Club Argentino. Año V. N.º 31. Abril de 1915.

¹⁴ <http://www.digibess.it/fedora/repository/mauto:ssport-00724-0002>

En virtud de ello y a diferencia de la clásica escarapela celeste y blanca y la insignia rojo cardinal de la aviación militar, visible en las alas de los otros aviones, este biplano llevó pintado como especial y única identificación sobre su timón de dirección, el Escudo Nacional Argentino.

Exceptuando los pocos aeroplanos construidos en El Palomar, réplica de modelos ya conocidos; y según se detalla en cada descripción de los aparatos empleados en la Escuela de Aviación Militar entre 1912 y 1920, todos fueron donados, ya sea por firmas comerciales, instituciones de bien público, colectas populares, reconocidos ciudadanos civiles o gobiernos europeos. El Voisin V en cambio, fue la primera aeronave adquirida en el extranjero con fondos asignados al Ejército Argentino.



Fue dado de alta en El Palomar en noviembre de 1916 y fue asignado para operar en la etapa de aplicación junto al Rumpler Militär-Eindecker Tipo 3C *Taube*¹⁵. Ese año llevó a cabo solamente tres vuelos locales sin pasajeros totalizando 31 minutos.

El modelo argentino estuvo equipado con un motor radial Salmson AEG 9 de 150 hp y fue asignado con misión primaria observación y bombardeo motivo por el cual llevó una rudimentaria mira adosada al fuselaje y una sola bomba de propósitos generales de 25 kg.

Ficha Técnica

Largo (m): 9.50

Alto (m): 3.80

Envergadura (m): 14.74

Superficie alar (m²): 45.00

Peso vacío (kg): 970

Carga útil (kg): 400

Peso máximo de despegue (kg): 1170

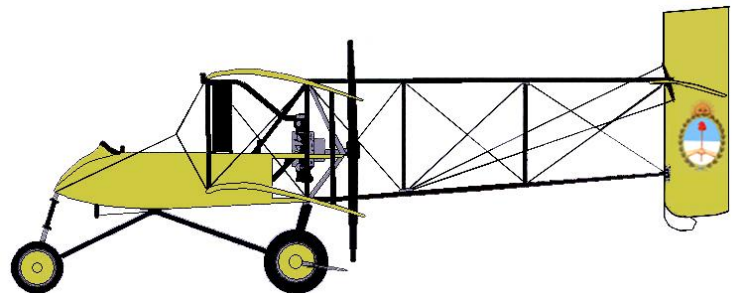
Alcance (km): 297

Velocidad de crucero (kts): 60

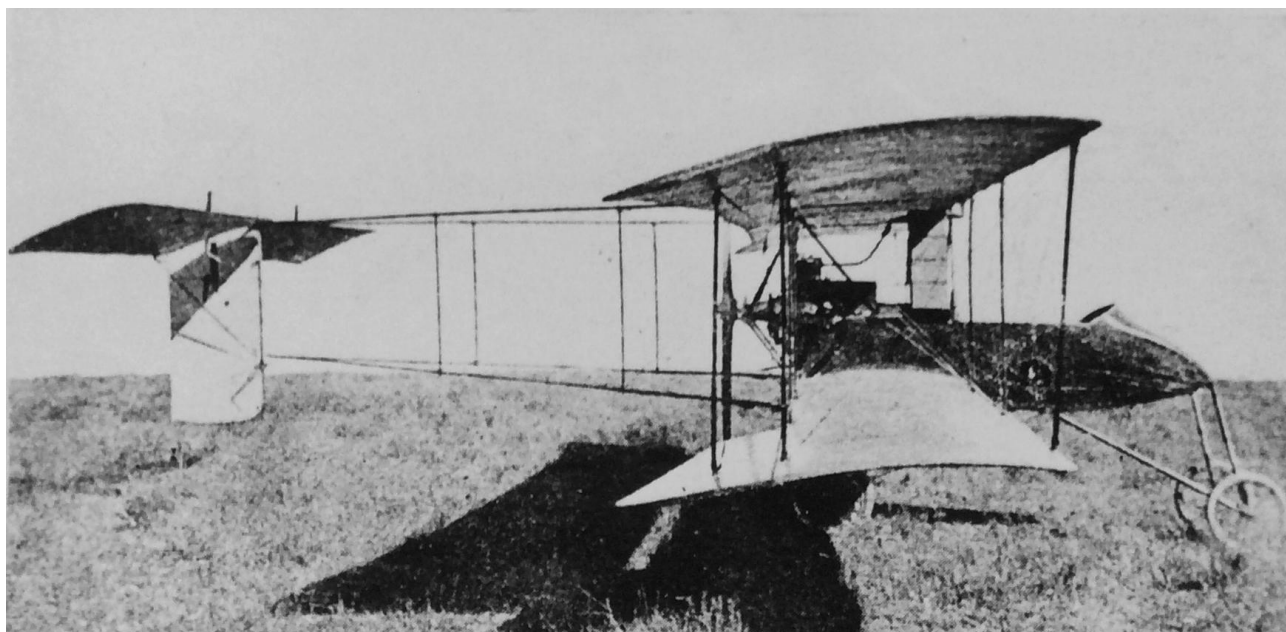
Techo de servicio (m): 4500

Tripulación/Plazas: 1/1

Planta de poder: 1 Salmson AEG 9 de 150 hp



¹⁵ El aprendizaje y entrenamiento de ese entonces se dividía en tres etapas denominadas: *Primera enseñanza* (con aviones Bleriot XI 35 y 50 hp y Farman), *Segunda enseñanza* (Bleriot XI-Bis 80 hp) y *Aplicación* (Voisin VLA y Rumpler Militär-Eindecker Tipo 3C *Taube*).



Vista lateral del Voisin VLA¹⁶

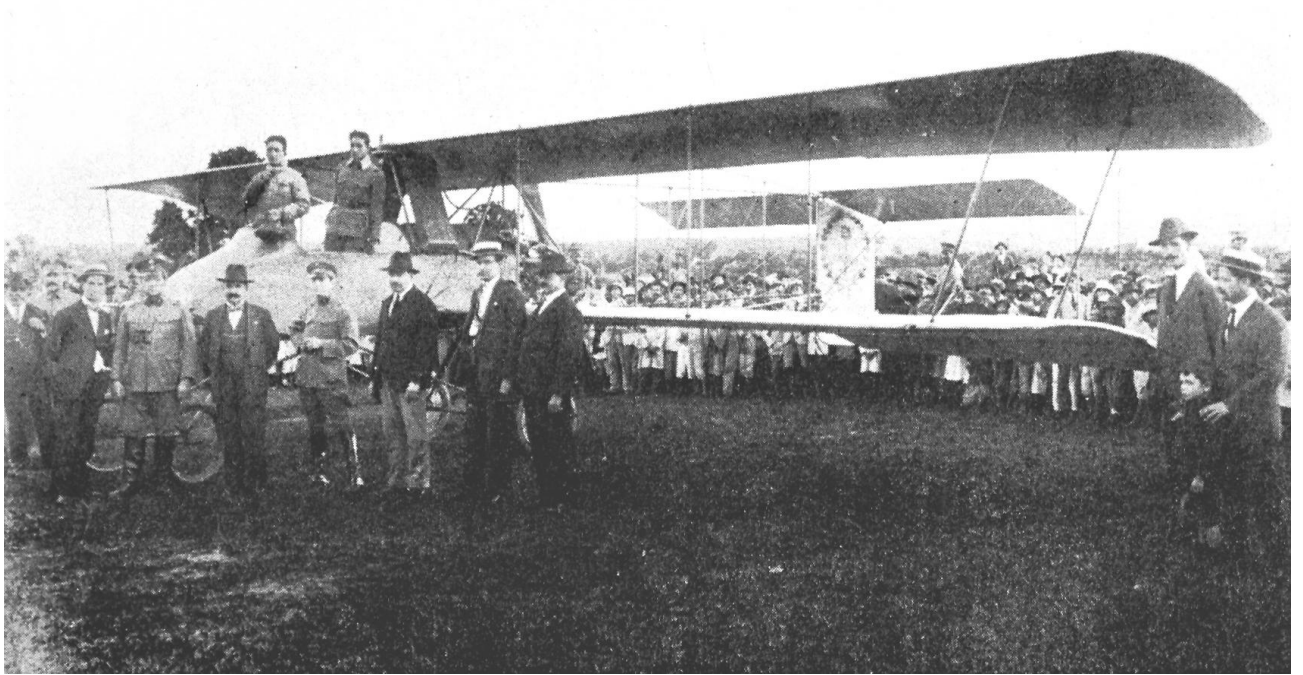
Registro de actividad documentada del avión durante su período de servicios

Año	Vuelos		Tiempo de vuelo	Comentarios
	Sin pasajero	Con pasajero		
1916	3		0:31	
1917	40	59	70:30	
1918	49	61	46:40	
1919	23	75	53:20	
1920	No hay reportada actividad			

Principales operaciones:

09MAR17: El Teniente Antonio Parodi estableció el récord argentino de distancia con pasajero llevando al Teniente Valentín Camperos a bordo del Voisin 5 LA uniendo las localidades de El Palomar, Posadas y regreso.

¹⁶ TARAVELLA, Ambrosio Luis Vicente. (07MAY82). *Setenta años de servicios aeronáuticos*. Talleres Gráficos Mundial SRL. Buenos Aires. Argentina



Voisin 5LA con el Teniente 1.º Parodi y El Teniente Valentín Campero en Posadas. MAR17



Voisin 5LA en El Palomar. Izquierda: Con los Tenientes Benjamín Matienzo (con la mano en los bolsillos), Alarcón, Valentín Campero, René Pareja, y Otón Mantovani. Derecha: Teniente Horacio Vásquez (Bolivia), Taravella, Teniente Rosasco. En tierra: Tenientes Mantovani, Parodi, Matienzo, Ing. Lucius y el dibujante Esteban A. P. Quintenne.

En esa localidad participó en los primeros ejercicios de bombardeo efectuados por el Ejército en el polígono de tiro, para efectuar cinco ataques simulados pero con munición de guerra, debió realizar otros tantos decolajes de aprovisionamiento; a pesar de ello, su empleo fue ampliamente satisfactorio¹⁷.

14MAY17: El Teniente 1.º Alberto González Albarracín realizó un vuelo entre El Palomar, Saladillo y regreso.

¹⁷ Revista *Aviación* N.º 6. Junio de 1921.

23MAY17: Se inició un raid El Palomar-Tucumán al mando del Teniente Benjamín Matienzo con el Ing. Edmundo Lucius con escala en Rosario. El día 24 Rosario-Rafaela. Día 25: Rafaela, La Banda Real, Sayana, Santiago del Estero. Día 29: Santiago del Estero, Tucumán¹⁸.

29MAY17: El Teniente 1.º Alberto González Albarracín intentó un vuelo entre El Palomar, Paraná y Córdoba pero debió suspenderlo por fallas y aterrizó en emergencia en la costa del río Paraná.

24AGO17: El Teniente 1.º Alberto González Albarracín llevó a cabo un vuelo local de entrenamiento de 40 minutos.



Voisin VLA con otros aviones (tres Farman) en el Palomar. 1917¹⁹

06-26OCT17: Maniobras de Concordia

El Voisin fue destacado al mando del Teniente 1.º Antonio Parodi a Concordia para participar en ejercicios de observación, reglaje del tiro de artillería y aerofotogrametría.

En esas maniobras desarrolló también participó el Farman N.º V al mando del Teniente Valentín Campero y desarrolló las siguientes misiones de vuelo²⁰:

Fecha	Tripulación	Tiempo	Misión de vuelo
06OCT17	Piloto: Teniente 1.º Antonio Parodi Observador: Teniente Ing Luis Cenobio Candela-	0:50	Vuelo de observación del tiro de artillería

¹⁸ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides N.º 2*, 1ª Parte. Enero a junio. Pág. 122.

¹⁹ Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

²⁰ Memoria de la Escuela Militar de Aviación. Año 1917

	ria		
08OCT17	Piloto: Teniente 1.º Antonio Parodi Observador: Teniente A Martín Hermindo Cano ²¹	0:53	Vuelo de observación
09OCT17	Piloto: Teniente 1.º Antonio Parodi Observador: Teniente A Felipe Urdampilleta ²²	0:45	Vuelo de observación
11OCT17	Piloto: Teniente 1.º Antonio Parodi Observador: Teniente Luis Cenobio Candelaria	0:45	El Teniente Candelaria además se desempeñó como operador de cámara fotográfica. Realizaron en un vuelo aerofotográfico sobre Concordia. Este trabajo sirvió de orientación para ajustar las enseñanzas obtenidas, relativas al desempeño de observadores del arma de Artillería y de Aviación como tripulantes de Aeronaves del Ejército en misiones de aerofotogrametría
11OCT17	Piloto: Teniente 1.º Antonio Parodi Observador: Teniente Isaac Fernando Morel ²³	0:51	Vuelo de observación
22OCT17	Piloto: Teniente 1.º Antonio Parodi Observador: Teniente Pedro Oscar Cazalas ²⁴	0:49	Vuelo de observación
26OCT17	Piloto: Teniente 1.º Antonio Parodi Observador: Teniente Ignacio Julio Moreno ²⁵	1:02	Vuelo de observación



Voisin 5LA con el Teniente 1.º Parodi con el mecánico José María Ayarzagüena. Concordia. 1917

²¹ (1890-1941). Promoción 35. Infantería.

²² (1890-1965). Promoción 37. Artillería.

²³ (1891-1972). Promoción 36. Artillería.

²⁴ (1892-1968). Promoción 37. Artillería.

²⁵ (1891-1960). Promoción 38. Artillería.

Al finalizar 1917 tenía 70:30 horas de vuelo (8640 km recorridos), en ese entonces el parque de aviones era de veinte unidades incluido el Nieuport 2G utilizado como simulador y bautizado *Pin-güino*.

ANEXO B.-
Planilla N° 27

ESCUELA MILITAR DE AVIACION

ESCUELA MILITAR DE AVIACION

Aparato Voisin, motor Salmson, fijo, 140 H.P.

Aparato VOISIN, motor Salmson, fijo 140 H.P.

Vuelos efectuados durante el año.

Vuelos efectuados durante el año

M e s e s	Vuelos efectuados			Tiempo		Veloci- dad me- dia por hora.	Recorrido apro- ximado en kilóme- tros.
	Con pasaje	Sin pasaje	To- tal.	Ho- ras.	Minu- tos.		
Enero							
Febrero							
Marzo							
Abril							
Mayo							
Junio							
Julio							
Agosto							
Setiembre							
Octubre							
Noviembre	-	2	2	-	16	180	32
Diciembre	-	1	1	-	15	-	50
Totales.	-	3	3	-	31	-	82

M e s e s	Vuelos efectuados			Tiempo		Veloci- dad me- dia por hora.	Recorrido aproxi- mado en kilómetros
	Con pasaje	Sin pasaje	To- tal.	Ho- ras.	Minu- tos.		
Enero	--	2	2	1	10	120	140
Febrero	--	5	5	2	20	120	280
Marzo	12	4	16	29	20	120	3540
Abril	--	--	--	--	--	--	--
Mayo	3	5	8	10	30	120	1260
Junio	--	1	1	--	20	120	40
Julio	--	--	--	--	--	--	--
Agosto	--	3	3	1	20	120	160
Septiembre	18	7	25	6	40	120	800
Octubre	26	11	37	18	40	120	2240
Noviembre	--	--	--	--	--	--	--
Diciembre	--	--	--	--	--	--	--
Totales	59	40	99	70	30		8640

El Palomar, Diciembre 31 de 1916.

El Palomar, Diciembre 31 de 1917.

Teniente Coronel Director.

Capitán Ayudante.

Coronel Director.

Capitán Ayudante.

Memoria de la Escuela de Aviación. Izquierda: Reproducción facsimilar del registro de actividad de vuelo. 1916. Derecha: Izquierda: Reproducción facsimilar del registro de actividad de vuelo. 1917²⁶

- 04FEB18:** El Teniente 1.º Antonio Parodi efectuó un vuelo de entrenamiento de 44 minutos.
- 09MAR18:** El Teniente 1.º Alberto González Albarracín efectuó un vuelo de entrenamiento de 40 minutos.
- 11MAR18:** Efectuaron vuelos de entrenamiento el Teniente Benjamín Matienzo (0:32 hs) y el Teniente 1.º Alberto González Albarracín (0:52 hs).
- 20MAR18:** El Teniente Benjamín Matienzo efectuó un vuelo de entrenamiento de 49 minutos.
- 25MAR18:** Ese lunes el Teniente 1.º Alberto González Albarracín realizó con este avión los ensayos de aerocombustible de factura nacional llevando como tripulantes al Ing. Lucius y al mecánico Echagüe con un vuelo entre El Palomar, Palermo y Belgrano. Ese día el Teniente Parodi repitió las pruebas con el mismo avión en los alrededores de El Palomar que luego repitió nuevamente González Albarracín con el Capitán Francisco de Sales Torres.
- 17JUL18:** Efectuaron vuelos de entrenamiento los Tenientes 1.º Alberto González Albarracín (0:34 hs) y Antonio Parodi (1:23 hs).
- 07AGO18:** El Teniente 1.º Antonio Parodi efectuó un vuelo de entrenamiento de 1:15 hs
- 27AGO18:** Los Tenientes Benjamín Matienzo y Luis Cenobio Candelaria efectuaron vuelos de entrenamiento de 35 minutos cada uno.

²⁶ Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

ESCUELA MILITAR DE AVIACION

-:-:-:-:- 0 -:-:-:-:-

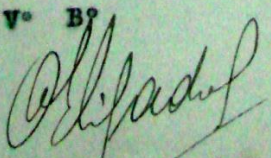
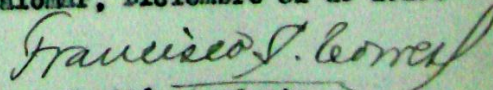
Aparato Voisin n° 1, motor Salmson, fijo de 140 H.P.

Vuelos efectuados durante el año

M e s e s	Vuelos efectuados			Tiempo		Velocidad media por hora	Recorrido aproximado en kilometros
	Con pasajero	Sin pasajero	Total	Horas	Minutos		
Enero	-	-	-	-	-	-	-
Febrero	7	3	10	2	30	120	300
Marzo	8	16	24	8	10	120	980
Abril	2	9	11	2	20	120	280
Mayo	3	2	5	14	30	120	1740
Junio	-	-	-	-	-	-	-
Julio	18	6	24	6	20	120	760
Agosto	20	3	23	8	30	120	1020
Septiembre	3	6	9	3	40	120	440
Octubre	-	-	-	-	-	-	-
Noviembre	-	-	-	-	-	-	-
Diciembre	-	4	4	-	40	120	80
Totales	61	49	110	46	40	-	5600

El Palomar, Diciembre 31 de 1918.-

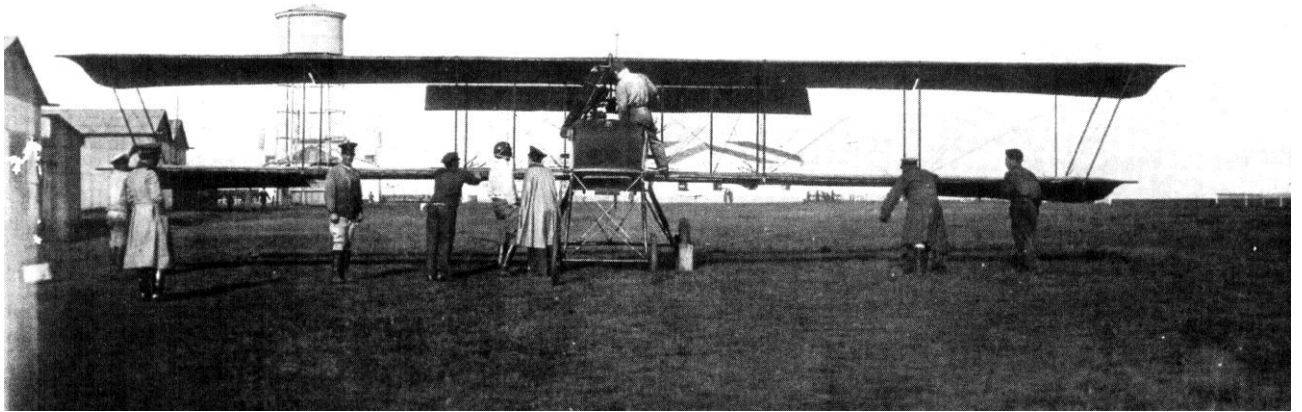
V° B°

Teniente Coronel, - Director.-
Capitán Ayudante.-

Historial de vuelo del avión con las firmas del Director: Teniente coronel Alejandro Pastor Obligado y su ayudante Capitán Francisco de Sales Torres. 31 de diciembre de 1918²⁷

²⁷ Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.



Voisin VLA de frente en la plataforma de El Palomar preparándolo para volar

23ABR19: El Teniente 1.º Florencio Octavio Nicolás Parravicini Diomira, realizó con el mecánico José María Ayarzagüena un raid entre El Palomar y Montevideo.

24ABR19: Continuó hasta la localidad uruguaya de Juan Lacaze donde debe descendió por fallas en el motor.

25ABR19: Retorno a El Palomar.

03-26MAY19: Vuelo a Posadas.

Los Sargentos 1.º Conductores de Aeroplano Pedro Méndez y Luis Barrufaldi iniciaron un raid de largo alcance que unió las localidades de El Palomar y Posadas con escalas intermedias en Concordia, Paso de los Libres (04MAY) y Apóstoles (05MAY) que totalizaron 1250 km. El vuelo de regreso finalizó el 26 de mayo en el Delta del Paraná debido a una emergencia en vuelo sin consecuencias para los tripulantes y el material.



Izquierda: Sargento 1.º Luis Barrufaldi
Derecha: Sargento 1.º Pedro Méndez

La importancia de este vuelo quedó reflejada en un pormenorizado informe elevado por los suboficiales a la dirección de la Escuela de Aviación Militar el 31 de julio de 1919 que transcribimos tex-

tualmente continuación a efectos de poder apreciar el nivel de detalle y el lenguaje profesional de la época y que ilustramos para hacer más clara y amena su lectura.

Informe del raid El Palomar-Posadas y regreso efectuado por los suboficiales Sarg 1º Pedro Méndez y Luis Barruffaldi

Cumplimentando la orden de la Escuela N° 36 de fecha 23 de julio de 1914, informo a continuación sobre el tema propuesto por el suscripto a fin de efectuar el raid: BUENOS AIRES-POSADAS-BUENOS AIRES.

Habiendo la Dirección General de Ingenieros, dado autorización para efectuar el raid Palomar-Posadas con descensos en Concordia, Paso de los Libres y regreso, cuya distancia es de 1002 kilómetros medidos sobre el plano de ferrocarriles se envió con anterioridad a los tres puntos la cantidad de nafta y lubricante necesarios.

Para llevar a cabo este viaje fue utilizado el biplano Voisin tipo Militar de 140 hp, motor Salmson fijo de nueve cilindros de forma circular, hélice Reghit paso 1 m 45, diámetro 2.95 m, revoluciones normales 1200 rpm, refrigeración a agua; 205 litros de nafta, 40 litros de aceite y 60 litros de agua. Aparatos especiales: altímetro, brújula y contador de revoluciones y reloj. Carta del ferrocarril a escala 1:250.000.

El día 3 de mayo decidí emprender el viaje en compañía del Sargento 1º Luis Barruffaldi; soplabla viento casi de costado a nuestro aparato; debiendo entamarle la dirección del aparato a Barruffaldi en Concordia por haber solicitado a la dirección de la Escuela, turnarnos en cada etapa con el propósito de practicar el manejo del aparato en las largas duraciones y distancias, estudiando la orientación y características de la región cruzada

A las 6:45 del día indicado después de una prolija revisión del mecánico encargado del biplano Voisin José M. Ayarezagüena, efectuamos el desprendimiento con rumbo SE por ser la dirección del viento, una vez tomados unos 200 metros de altura enfilé con dirección general 10º Este con rumbo Concordia tomando siempre altura hasta subir a 800 metros, altura que mantuvimos hasta llegar a Concordia a causa de una ligera niebla que cubría el piso y por repartir sobre los pueblos que se encontraban en la ruta unos paquetes conteniendo folletos de la "Liga Patriótica Argentina" que el señor Capitán Don Francisco S. Torres nos había encargado muy especialmente.

A las 8 am se nos presentó a la vista por la izquierda una población de regular importancia hacia la cual me dirigí a fin de arrojar los prospectos encomendados cuya misión iba a cargo del Sargento 1º Barruffaldi desviando unos 20º de la ruta seguida comprobando después resultó ser Gualaguaychú 160 km de El Palomar. Encontrándonos sobre el pueblo al iniciar un viraje se sintió una fuerte sacudida y la interrupción del motor produciendo como si de hubiese cortado el contacto a alto regimen de velocidad en tal virtud inmediatamente y sin pérdida de tiempo, inicié un pique y explorar a nuestros alrededores terreno para aterrizar en esa circunstancia que muy poco tiempo resta al piloto para pensar en muchas cosas sino en un feliz aterrizaje: de improviso el motor arrancó de nuevo acusando las revoluciones normales; seguí en línea de vuelo escuchando con atención el funcionamiento de la máquina y tomando nuevamente la ruta que llevaba, pero siempre con la desconfianza de la falla tan extraña que había ocurrido.

10 minutos habría transcurrido cuando se repitió la misma falla como el anterior, instintivamente volví a efectuar las maniobras necesarias, arrancando de nuevo el motor, pensé entonces de que sería una interrupción ocasionada por alguna partícula de basura internada en la cañería de nafta, y para comprobar mejor me dirigí sobre un campo despejado que se encontraba sobre el rumbo, pues a inmediaciones de la población donde nos encontrábamos era imposible efectuar un aterrizaje feliz por estar el terreno cubierto de árboles, arroyos y cañadas. El motor siguió su funcionamiento normal hasta llegar a Concordia, a las 10:30 am donde iniciamos un pique resuelta-mente para aterrizar en el hipódromo de Concordia tocando tierra sin ningún contratiempo. Allí juntamente con Barruffaldi revisamos el motor notando la desaparición de un bastago que coman-daba la tilla de la válvula de admisión y la rotura de un resorte y un soporte de alambre cuerda de piano que sostiene el motor.

Inmediatamente nos trasladamos a un taller mecánico y disponer la confección de la pieza igual a la desaparecida por no haber tenido repuestos, ocasionándonos una demora de cinco horas en esta primera etapa

Durante la confección de la pieza mencionada, nos ocupamos con Barruffaldi a cambiar el resorte roto y el soporte, para esto último empleamos alambre San Martín por no tener cuerdas de piano, como así mismo llenar los tanques de nafta y aceite, colocando después el bastago de la tilla, una vez comprobado el buen funcionamiento del motor, ocupó el asiento del piloto el Sargento 1º Barruffaldi para dirigirse hasta la segunda etapa partiendo de Concordia a las 3 p m tiempo necesario para cubrir la distancia que media hasta Paso de los Libres; durante este trayecto el aparato a desarrollado una velocidad normal debido a un fuerte viento que atacaba casi de frente, empleando media hora más el tiempo necesario, en consecuencia se hizo de noche, al llegar a Li-bres, no pudiendo por lo tanto elegir con exactitud un buen terreno para efectuar el aterrizaje; viéndose obligado el piloto a bajar en un terreno que le era completamente desconocido imposible de apreciar por lo avanzado de la hora y al tocar tierra fuimos sorprendidos por dos alambrados paralelamente de cuatro hilos cada uno siendo ya imposible de levantar nuevamente el piloto man-tuvo firme la palanca en el centro yendo el aparato a chocar contra el primer alambrado cortando cuatro hilos después el segundo respectivamente con el mismo resultado, en este último fuimos me-nos afortunados pues el eje delantero chocó contra un poste partiéndose por lo tanto por el medio.

Una vez revisado el aparato y controlado los desperfectos nos dirigimos a la población (dis-tante unos 5 km.) a fin de anoticiarnos de algún taller de herrería o mecánica y efectuar las repa-raciones al día siguiente, como así mismo en buscar alojamiento; en el trayecto nos encontramos con el Teniente Madariaga del Regimiento 9 de Infantería quien se hallaba ejerciendo el puesto de Jefe de Policía y nos ha proporcionado soldados para cuidar el aparato.

Al día siguiente, el 4 del corriente juntamente con Barruffaldi desarmamos el tren de aterri-zaje delantero del aparato para sacar el eje roto y llevar a una herrería para su reparación dando las instrucciones necesarias al herrero, este enchufó un pedazo de hierro entre los dos caños rotos, fijándolo fuertemente con remaches.

La reparación completa fue efectuada a las 12 del día 4; pero el fuerte viento reinante era completamente de frente a nuestro rumbo, nos hizo desistir al viaje hasta el día siguiente.

El día siguiente (5) no cambió en absoluto la dirección del viento ni la intensidad, teniendo que esperar hasta después de medio día.

Dada las condiciones atmosféricas mas favorables resolvimos partir a la 1 ½ de la tarde, ocupando de nuevo el asiento de piloto por corresponderme cubrir el trayecto Paso de los Libres a Posadas (375 km).

Efectué el desprendimiento con dirección general 25° Este y sin haber dado un una vuelta sobre la pista seguí la ruta indicada, en esta última etapa, la orientación fue mantenida por la carta de viaje y por la brújula por habernos apartado completamente de la línea del ferrocarril y todas la poblaciones dejando a nuestra derecha.

Enseguida al emprender el vuelo, vi precisado a elevarnos hasta 900 metros de altura, pies el fuerte sol actuando sobre los terrenos anegados, y por otra parte la atmósfera revuelta aún después de 46 horas de lluvia, hacía el viaje sumamente dificultoso y cansador a causa de los contínuos desequilibrio del aparato de los cuales si bien disminuyeron en parte a esa altura no conseguí vernos libre de ellos, continuamos navegando con esa altura durante dos horas consecutivas para descender después hasta los 400 metros en esta circunstancia seguimos el curso del arroyo Aguapey, el viento fuerte empezó a calmar y la atmósfera tranquila pemiténdonos descansar: resolvimos bajar hasta los 200 metros para explorar mejor el terreno, observando luego que estaba completamente cubierto de agua, de camalotes y otras plantas, el aparato se mantuvo muy estable sobre esa zona de bañados dado de que la acción del sol había desaparecido por completo y se sentía la atmósfera fresca, permitiendo una carburación excelente al motor con una cantidad de naphta reducida al mínimun.

Una hora y media llevábamos volando sobre el arroyo Aguapey cuando notamos que el mencionado arroyo formaba una curva con dirección NO, controlando con la carta dimos cuenta y podíamos comprobar de que efectivamente en esa curva debíamos apartarnos del arroyo para dejarlo a la izquierda e internarse en el territorio de Misiones, igualmente notamos que desde Paso de los Libres hasta este punto habíamos empleado tres horas y media (3 ½) son una velocidad de 70 a 75 kilómetros por hora, restándonos aún que llegar a Posadas 110 km. aproximadamente.

Verificando la cantidad de aceite y naphta que nos quedaba aún en los tanques y comprobando para media hora más o menos de vuelo y siéndonos imposible llegar a Posadas además no existiendo sobre nuestra ruta ninguna población donde tenía probabilidad de proveernos de combustibles y lubricantes decidimos dirigir a un pueblo de regular importancia que habíamos divisado muy a la derecha de la ruta, en donde aterrizamos después de veinte minutos de vuelo en una chacra rodeada de alambrados muy próximo a la población, (después de tres horas y cincuenta minutos aproximadamente de vuelo desde Paso de los Libres, siendo este pueblo la Colonia Apóstoles.

Allí pudimos apreciar que el terreno elegido era el único bueno para un aterrizage, teniendo en cuenta lo avanzado de la hora, pues empezaba a obscurecerse.

Durante la noche sopló un fuerte viento Norte, teniendo que asegurar el aeroplano por medio de alambres y estacas clavadas en el suelo y vigilarlo de cerca a fin de evitar que sean arrancados las estacas, pues era tal la intensidad del viento y dada la gran superficie de los planos del aparato Voisin, accionaban enormemente sobre ellos.

Al día siguiente siguió reinando el mismo viento sin haber calmado la velocidad, obligándonos postergar la continuación de nuestro viaje hasta las 4 de la tarde, hora que empezó a disminuir el fuerte viento, decididos a emprender el vuelo después de haber cargado los tanques con tres latas de nafta, lo suficiente para cubrir el trayecto Apóstoles a Posadas (80 Km) meta de nuestro raid, en donde llegamos después de una hora y diez minutos de vuelo dificultoso y cansador dado el fuerte viento norte que accionaban sobre el aparato tomándolo casi de frente y de costado produciendo además un continuo desequilibrio a consecuencia de las grandes perturbaciones atmosféricas ocasionada por la cadena de sierras que cruzábamos y parte dejábamos a nuestra derecha.

El aterrizaje en Posadas hice sin ningún contratiempo en el mismo lugar donde el Teniente 1° Parodi con su acompañante Teniente Campero aterrizó.

En resumen la distancia de Buenos Aires a Posadas (1002 Km) lo hemos cubierto en 11 horas con una velocidad media de 90 Km por hora.

Raid Posadas-Concepción de las Sierras-Posadas

A solicitud del pueblo de Concepción de las Sierras por intermedio del señor Gobernador del Territorio de Misiones, este gestiono del Señor Director de la Escuela Militar de Aviación, nuestro traslado en aeroplano hasta el pueblo de Concepción de las Sierras, pedido que fue concedido en telegrama de fecha 8 de mayo, en virtud de lo cual y en cumplimiento de las órdenes del Señor Director partimos el día 12 del mismo mes a las tres y media de la tarde después de haber provisto suficientemente de nafta y aceite a los tanques de nuestro aparato y una prolija revisión efectuada por el mecánico José M. Ayarsagüena ocupó el puesto de piloto el Sargento 1° Barruffaldi, para cubrir la distancia de 120 km que separaba Posadas de Concepción de las Sierras.

Antes de tomar rumbo definitivo, evolucionó sobre la pista hasta tomar 500 metros de altura para internarse luego sobre la cadena de sierras y bosques de regular importancia que se interponían entre nuestros pasos siendo imposible evitar el cruce sobre aquellos para lo cual nos elevamos a 800 metros, aterrizando en Concepción a las cuatro y veinte de la tarde, empleando por lo tanto cincuenta minutos debido al viento que teníamos completamente de cola, haciendo desarrollar al aparato en ese trayecto una velocidad de 130 Km más o menos por hora.

La pista elegida por la municipalidad de Concepción, para nuestro descenso ha sido insuficiente: debiendo advertir que ese pueblo está rodeado de bosques, zanjones, arroyos e infinidad de tacurúes de 50 cm. a un metro de altura, y otros obstáculos que imposibilita un aterrizaje feliz.

Como consecuencia evolucionamos durante veinte minutos a inmediaciones de dicho pueblo hasta llegar a 70 metros de altura, en esta circunstancia apreciamos un terreno al parecer bueno, distante seis kilómetros de la población: el piloto picó resueltamente sobre ese punto notando que estaba cubierto de pasto alto y otras vegetaciones que impedía distinguir los montículos de tierra denominados tacurúes, viéndose precisado efectuar una aterrizaje aplanstando el aparato de una altura de tres metros mas ó menos y estar listo con el timón de dirección a fin de ayudar salvar estos obstáculos.

El aterrizaje fue feliz sin haber sufrido el aparato ningún desperfecto.



Barruffaldi y Méndez en Concepción 1919²⁸

Al día siguiente nos dedicamos con algunos miembros municipal en buscar un terreno mejor para el traslado del aparato; esta operación debía hacer el piloto sin pasajero y con carga reducida, a fin de aliviar en lo posible el aparato efectuando el desprendimiento sin hacerlo correr mucho por ser el terreno sumamente quebrado.

La reparación de la pista y el traslado del aparato fue llevado a cabo al otro día de nuestra llegada a Concepción en donde fue revizado prolijamente por el mecánico, hallando la rotura de un cruce de alambre cuerda de piano que soporta el eje trasero, siendo arreglado en el acto.

El 14 de mayo a las tres y cincuenta de la tarde ocupé de nuevo el asiento de piloto e iniciamos nuestro regreso a Posadas, llegando a éste con una altura máxima de 1500 metros, empleando una hora y veinte minutos por tener el viento de frente además media hora después de nuestra salida se puso el cielo brumoso, se notaba que más adelante llovía: poco antes de llegar sobre Posadas sentimos algunas gotas de agua indicándonos que habíamos alcanzado la zona de la lluvia, siendo el agua cada vez más fuerte: pero esto duró unos diez minutos nada más, cesando luego por completo.

Ya sobre el pueblo de Posadas, puse el motor en ralentí hasta acusar 600 a 700 revoluciones, iniciando el descenso en amplio espiral con una aterrizaje sin ninguna dificultad, haciéndose cargo del aparato el mecánico Ayarzagüena, con orden de efectuar una prolija revisión y alistar para nuestro regreso a Buenos Aires.

El 20 de mayo a las tres y cuarenta de la tarde, comprobado el buen funcionamiento del motor y verificada la cantidad de nafta y aceite, ocupó la dirección del aparato el Sargento 1° L. Barruffaldi después de una vuelta de pista tomo rumbo al pueblo de Santo Tomé distante 150 Km. de Posadas, aterrizando a inmediaciones de dicho pueblo después de una hora y media de vuelo.

Esta etapa estaba fuera de nuestro itinerario, pero a raíz de un pedido gestionada ante el Señor Director de la Escuela por una Comisión de festejos de la semana de mayo, recibimos la orden de aterrizar allí, dado el carácter del festejo; permaneciendo en él hasta el día 22 de mayo,

²⁸ Revista Caras y Caretas N.º 1079. 7 de junio de 1919.

fecha que proseguimos nuestro viaje a las ocho de la mañana con rumbo a Paso de los Libres en donde llegamos a las diez y quince después de dos horas y quince minutos de vuelo cubriendo una distancia de 210 Km. aproximadamente.

Inmediatamente y sin pérdida de tiempo llenamos los tanques de combustible y aceite pues de Libres habíamos telegrafiado al Teniente Madariaga para que disponga el traslado en la pista de los cajones de nafta que había quedado a cargo de la Comisaría: media hora fué lo suficiente para alistar y revisar nuestro aparato, haciéndome cargo nuevamente del manejo y a las diez y cuarenta y cinco de la mañana efectuaba el desprendimiento con rumbo a Concordia, aterrizando en el Hipódromo de dicho pueblo después de dos horas y cuarto de navegación ó sea a la una.

En esta última etapa, distante 400 Km. de Buenos Aires era menester completar los tanques del aparato con la carga máxima de combustible y aceite a fin de poder efectuar un vuelo con una duración más o menos de cuatro horas.

Igualmente en el Hipódromo de Concordia teníamos listo los combustibles por haber telegrafiado con anticipación al Señor Jefe del Regimiento 6 de Caballería para que tuviera e bien disponer el traslado de los cajones de nafta y aceite en la pista.

El tiempo empleado para llenar los tanques y revisar algunas bujías nos ocasionó una hora de demora, siendo las dos de la tarde, restándonos para navegar tres horas escasas, imposible cubrir la distancia Concordia-El Palomar. Resolvimos esperar hasta el día siguiente para continuar temprano.

Al día siguiente, 23 de mayo a las siete de la mañana emprendimos nuestro vuelo con rumbo a El Palomar, el puesto de Piloto ocupaba el Sargento 1° Barruffaldi: la atmósfera tranquila y soplabla viento E tomando de costado nuestro aparato.

Una hora y media llevábamos de navegación (8 ½ a.m.) cuando los remolinos bruscos empezó a accionar sobre el biplano, a fin de salvar y buscar otra capa de aire mejor, subimos hasta los 800 metros de 600 que teníamos, cuando sentimos una continúa trepidación de la barquilla suponiendo que este efecto debía ser producido por la rotura de alguno de los soportes de alambre que sostiene el motor por haber comprobado en varias ocasiones y por la indicación dada en oportunidad por el Teniente 1° Parodi como también algunas fallas aisladas del motor, el piloto aumentó el gas sin conseguir subsanar la falla, buscando a nuestras inmediaciones terreno para un aterrizaje y allí revisar la falla del motor; lo que fué imposible hallar por estar cubierto de arbustos palmares y otros obstáculos. En esta circunstancia divisamos el pueblo de Gualquaychú que aún nos quedaba como quince minutos de vuelo, nos dirigimos a él llegando felizmente sin contratiempo; el motor acusaba sus revoluciones normales, pero la falla era más continuada.

Al llegar sobre el mencionado pueblo teníamos 600 metros de altura evolucionando a sus inmediaciones notamos un terreno baldío de forma ovalada rodeada de alambre y una pista; bajamos hasta cien metros sobre el y cortando motor, picó resueltamente el piloto tocando tierra sin ninguna novedad.

Inmediatamente nos pusimos a revisar el aparato, notando efectivamente la rotura de un alambre soporte del motor, causa de trepidación ocasionada a la barquilla y un resorte de la

válvula de escape, causante de la falla. Una vez reparado todos estos desperfectos probamos el funcionamiento del motor acusando sus revoluciones normales sin producir fallas.

Mientras tanto habían llegado varios Oficiales y sub-oficiales del Regimiento 10 de Infantería de Línea trayéndonos sus afectuosos saludos, los primeros en nombre del Señor Comandante Smith y los segundos del cuadro de sub-oficiales del citado regimiento, poniéndose a nuestra entera disposición.

Igualmente notamos en el nivel del depósito de nafta que este marcaba solo 80 a 85 litros de nafta, teniendo aún un trayecto de 180 Km. para llegar a la Escuela, resolvimos pasar a la ciudad en busca de una lata de nafta para reforzar la carga siguiendo luego viaje.

En la ciudad por invitación de los Señores Oficiales fuimos a saludar al Señor Jefe de Regimiento, Teniente Coronel Smith, quién nos invitó que le acompañáremos hasta el Colegio Normal a fin de hacer acto de presencia durante la entrega de una bandera a dicha institución, donación hecha por los alumnos del mismo.

Terminado la ceremonia el mencionado Teniente Coronel nos manifestó su propósito de solicitar al Señor Director, permaneciéramos allí hasta el 25 de mayo, a fin de contribuir como un programa especial volando ese día en un aparato de nuestra institución armada sobre la gran manifestación patriótica que se pretendía llevar a cavo y por ser la primera vez que había sido visitado ese pueblo por un aeroplano del Ejército.

Dada la insistencia del Señor Jefe y por habernos manifestado de que actuaba como Presidente de los festejos de la semana de mayo, accedimos a su pedido y acto continuo solicitó a la Escuela la postergación de nuestro viaje hasta el 26 de mayo.

El 25 de mayo a las dos de la tarde se llevó a cabo la manifestación anunciada, recorriendo una de las calles más céntricas de la población para dirigirse luego a la Plaza San Martín.

A las tres de la tarde juntamente con el Sargento 1º Barruffaldi partimos en vuelo sobre la plaza llevando infinidad de flores y durante una alocución patriótica pronunciado por el Señor Jefe del Regimiento 10 de Infantería en cuya circunstancia volábamos a una altura de 350 metros y arrojamos flores sobre el monumento a San Martín, permaneciendo en vuelo durante cuarenta minutos.

El día 26 de mayo, a las ocho de la mañana después de comprobar el buen funcionamiento del motor y cantidad de combustibles en los tanques, partimos en dirección a El Palomar con una altura de 500 metros más o menos, teniendo el viento casi de cola, que según nuestros cálculos desarrollábamos una velocidad de 130 Km. por hora.

Media hora llevábamos de vuelo cuando repentinamente notamos que el motor por medio del contador de revoluciones acusaba menos de las que debía dar normalmente es decir mil cientos cincuenta revoluciones por minuto, el Sargento 1º Barruffaldi que venía piloteando el aparato al constatar esta disminución de las revoluciones abrió más la llave de gas y picó el aparato a pesar de la cual seguía disminuyendo las revoluciones, yo a mí vez inspeccioné las pulsaciones de aceite que marcaba en dos ampollas de vidrio colocados atrás muy próximos al motor, viendo que acusaban normalmente y en vista de que no era efecto de ninguna influencia atmosférica como pensába-

mos en el primer momento, decidió el piloto aterrizar sobre un campo que vimos a nuestra derecha, sobre el territorio argentino para lo cual el piloto viró hacia ese lado siempre en descenso y el motor disminuyendo en revoluciones.

Ya a cincuenta metros del suelo vimos que el campo estaba cubierto por pajonal alto, por lo que decidió llevar el aparato hasta lo más cerca posible del suelo y aplastarlo para evitar que tocara tierra con mucha velocidad, pero al asentar las ruedas en ese lugar resultó ser un estero.

En consecuencia el aparato capotó y ambos fuímos despedidos de la barquilla cayendo a cinco y diez metros respectivamente del aparato.

A causa de la caída los dos sufrimos un desvanecimiento de unos diez minutos y al volvernos en sí, comprobamos que no habíamos sufrido mas lesión que las causadas por los pastos y vegetaciones que cubrían el estero y una herida cortante que me ocasionó en la mandíbula inferior, tal vez algún alambre del aparato, de la cual emanaba mucha sangre que duró hasta la noche, como así mismo unos fuertes dolores en el brazo izquierdo que me imposibilitaba levantarlos: igualmente el Sargento 1º Barruffaldi que se quejaba de fuertes dolores en el costado izquierdo y atrás del cuerpo, todos estos fueron motivados por el sacudimiento sufrido al chocar contra el suelo.

Inspeccionado el estado de nuestro aparato, notamos la rotura de la barquilla, habiendo desaparecido por completo hasta el asiento del piloto y sumergido en el fango hasta el asiento del pasajero.

Luego comentando nuestra salvación, pudimos apreciar que ha sido por una rara coincidencia de haber venido ambos desatados, lo contrario hubiéramos perecido apretado debajo del aparato sin ningún auxilio.

Una vez reaccionado, emprendimos nuestra marcha en busca de tierra firme hasta una columna de árboles que se distinguía, distante unos 400 metros más o menos; para cubrir esta distancia, hasta el bosque de referencia empleamos una hora, dado que lo impenetrable del estero dificultaba para caminar, teniendo que descansar cada quince a veinte pasos. Ya en el bosque situado a orilla de un gran río, pendamos en buscar algunos moradores a fin de informarnos el punto más próximo desde donde poder solicitar auxilio, caminamos todo ese día costearo el mencionado río denominado Ñancay cuya orilla estaba minado de arroyuelos, zanjones y malezales que interrumpían nuestras marchas a cada instante, notamos en consecuencia que muy poco ser humano habrían frecuentado por esos lugares. A la noche fuimos molestado por una infinidad de bichos (tábanos y mosquitos), sin poder dormir un sueño ni descansar, influenciado también por la falta de abrigo, pués la ropa y los calzados lo teníamos hechos a la miseria, las manos y la cara se notaban con infinidad de pequeñas cortaduras ocasionadas por pajas “cortaderas”.

El día 27 de mayo seguimos el curso del río Ñancay hasta su desembocadura en el río Uruguay sin encontrar ninguna esperanza de auxilio y sin comer.

Serían las cuatro y media aproximadamente cuando empezó a caer una fuerte lluvia y cuando en ese mismo instante notábamos próxima al lugar donde nos hallábamos un bosque al parecer artificial por la simetría de su ubicación y a él nos dirigimos, comprobando en él que efectivamente una gran plantación de Sauces, internándose en él para resguardarnos de la lluvia que cada vez era más torrencial.

Seguimos caminando con mucha dificultad por el gran cansancio y abatimiento que se había apoderado de nosotros, a pesar de no haber obstáculos que impidiera nuestra marcha dentro de este bosque, pues se notaba que era cuidado y la tierra removida periódicamente, cuyo indicio nos indicaba una proximidad de alguna vivienda.

Serían próximamente las cinco de la tarde cuando oíamos un canto de gallo, seguido de otros tres más. Imposible sería explicar nuestra satisfacción por este acontecimiento que avivaba nuestro espíritu y, acto continuo haciendo un sacrificio corrimos hacia esa dirección saltando sanjones e infinidad de obstáculos, para salir luego a orilla de un gran río, distinguiendo del otro lado una casa.

Este río bastante ancho que cortaba nuestra marcha era el Santo y también tenía su desembocadura en el Uruguay, juntamente con el río Ñancay; ambos ríos cerraban por completo en todas direcciones la isla en la cual nos hallábamos.

Mientras nos aproximábamos a la orilla del río, notábamos una embarcación (pequeña canoa) tripulado por varios isleños que regresaban de su trabajo; entre ellos venían el Señor José Maetta (hijo) propietario de gran parte de la isla, quien nos condujo hasta su casa, proporcionándonos auxilio y los medios necesarios para ponernos en comunicaciones con la Escuela de Aviación, para lo que remití una carta dando cuenta al Señor Director de la Escuela del accidente ocurrido.

Al día siguiente en una canoa en compañía con el Señor Maetta volvimos a buscar los aparatos de valor que llevábamos en el aeroplano depositándolo en la casa del mismo.

El día 30 de mayo regresamos por agua a Gualeguaychú, dejando el aparato recomendándolo al Señor Maetta, empleando un vaporcito que hace la carrera semanalmente llevando correspondencia hasta Ybicuy.

Entre tanto el Sargento 1º Barruffaldi se sentía más grave de su dolencia, disponiendo ese mismo día embarcara a Buenos Aires para atender a su salud e informara al mismo tiempo a la Dirección de la Escuela lo ocurrido; quedándose en Gualeguaychú a la espera de un mecánico para regresar luego al estero Ñancay y proceder el desarme del aparato para transportarlo a Buenos Aires.

El día 5 de junio partíamos juntamente en una lancha con el mecánico Cajigao, llevando 9 soldados y un sub-oficial del Regimiento 10 de Infantería de Línea habiendo sido seleccionados, pues la mayoría de ellos eran isleños, conocedores de aquellos lugares. Una vez llegado a la boca Ñancay, hice alojar a la tropa en un destacamento de la Prefectura Marítima que se encontraba sobre el río Uruguay desembocadura del Ñancay; de allí diariamente nos trasladamos en canoa hasta el lugar donde se hallaba el aparato, empleando más de dos horas para cubrir este trayecto, regresando luego por la noche al destacamento.

Esta tarea fue seguida durante tres días y medio consecutivos dada la enorme dificultad de penetrar y trabajar en el bañado.

Juntamente con el mecánico Cajigao, iniciamos el desarme del aparato, dejando el traslado de los planos a cargo de los soldados bajo la dirección del Cabo 1° Mendoza, sub-oficial encargado de la tropa, siendo sumamente difícil salir del bañado con carga, lo que a pesar de ser liviano los planos, era menester emplear hasta ocho hombres para sus traslados, empleando casi todas las veces hasta salir a orillas del río una hora y cuarto más o menos, el agua con el barro nos llegaba hasta mucho más arriba de la rodilla.

Terminado de sacar todos los planos, fuselajes, montantes y demás piezas, dejando solo la carlinga con el motor y la hélice para sacarlos a pulsos haciéndolos rodar durante cinco horas entre quince hombres para llegar a tierra firme y llevar hasta la orilla del río habiendo hecho abrir con anticipación una picada a fin de llegar a dicha orilla; trayendo luego un vaporcito que habíamos contratado oportunamente para el traslado hasta Gualeguaychú. En esta circunstancia el río Ñancay empezaba a bajar considerablemente, retirándose el agua muy lejos de la barranca, no pudiendo por lo tanto llegar el vapor hasta la orilla y facilitar la carga de la carlinga, teniendo que hacer una especie de empalizada formando puente por medio de planchadas que llegaba hasta la popa de la lancha, en esta forma conseguimos cargar todos, regresando a Gualeguaychú el 10 de junio para trasladar el aparato a la Escuela por ferrocarril.

Encontrándolo allí al Sargento 1° Barruffaldi juntamente con el mecánico José M. Ayarzagüena a nuestra espera, quienes nos auxiliaron trasbordar el aparato en un vagón del F.C:E.R.-



Recuperación del Voisin luego de la emergencia de los Sargento 1.º Conductor de Aeroplano Pedro Méndez y Luis Barruffaldi regresaron de Posadas aterrizando en el Delta del Paraná debido a una emergencia en vuelo. Julio de 1919²⁹

RESÚMEN DE LAS CARACTERISTICAS DE LA REGIÓN CRUZADA

EL PALOMAR-GUALEGUAYCHÚ: *Boscosa, pantanos e infinidad de pequeños arroyos desagüaderos que corren en distintas direcciones, no hay campo de aterrizaje ni desprendimiento, especialmente en la región del Delta; únicamente en territorio oriental.*

GUALEGUAYCHÚ-CONDORDIA: *Terrenos ondulados, siendo posible el aterrizaje y despendimiento en casi todos los puntos con precaución.*

²⁹ Colección Mortz. Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

CONCORDIA: Unico lugar de aterrizage: Hipódromo, Oeste y Norte de Concordia zona de palmares y terrenos ondulados, muy difícil el aterrizage.

CONCORDIA-PASO DE LOS LIBRES: Terreno ondulado y llano es posible el aterrizage y desprendimiento en todas direcciones.

PASO DE LOS LIBRES-POSADAS: Zona pantanosa, quebrada y boscosa, muy difícil un aterrizage feliz salvo pequeñas lomas que están distanciadas en varios kilómetros. La zona inmediata a Posadas y el terreno en que se halla situada la ciudad es sumamente quebrado, siendo boscoso y lleno de tacurúes que imposibilita un buen aterrizage.

POSADAS-CONCEPCION DE LAS SIERRAS: Zona completamente quebrada y montañosa cubiertas de bosques hasta llegar a Concepción imposible de aterrizage, salvo en un terreno preparado de antemano.

POSADAS-SANTO TOMÉ: Zona quebrada hasta la altura de Colonia Apóstoles, más adelante se encuentra buenos sectores de campo llano para el aterrizaje y desprendimiento.

ANTECEDENTES SOBRE LA FORMA QUE SE HAN DESEMPEÑADO EL PERSONAL DE MECANICOS QUE INTERVINIERON EN EL RAID:

Al llevar estos hechos en conocimiento del Señor Director, no me quía otro sentimiento que el de dejar sentado los precedentes de este personal perteneciente a nuestra moderna institución:

Mecánico: José María Ayarzagüena. Este mecánico durante el raid su permanencia en el cuidado del aparato se ha sabido desempeñar con puntualidad, rapidez y buena voluntad.

Mecánico: Matías Cajigao. Siendo este mecánico genuinamente producto de esta Escuela es digno de elogios dada su competencia, decisión y actividad con que ha sabido desempeñarse dentro de un paraje que no por cierto es adaptable para todas personas; siento únicamente a aquellas que se forman en ese ambiente. Teniendo además en cuenta la incomodidad con que se vió obligado a trabajar, que con inteligencia y buena voluntad vence la escasez de medios adecuados para su labor; -el verdadero mecánico de avión de campaña-.

Por último, para dar por terminado este informe, me permito elogiar altamente las cualidades y condiciones personales de mi compañero de viaje Sargento 1º Luis Barruffaldi, con quien hemos compartido el caudal de conocimientos adquirido con motivo de este raid, salvando cualquier inconveniente que se oponían a nuestros pasos.

El Palomar, 31 de julio de 1919.

Firma del Sargento 1.º Luis Barruffaldi

NOTA: Estoy en un todo conforme con el informe que antecede por haber actuado como piloto y observador en el raid de referencia.

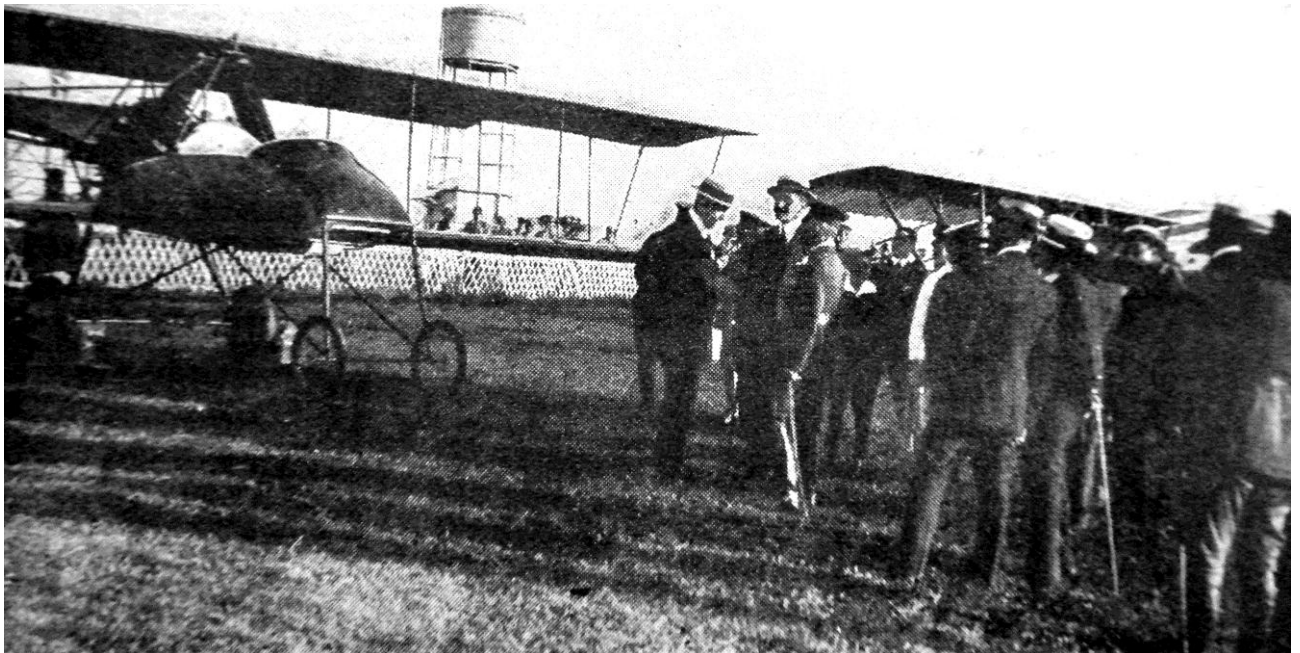
Firma del Sargento 1.º Pedro Méndez



Encabezado de la noticia del vuelo de los suboficiales Barrufaldi y Méndez publicado por la revista Aviación

27MAY-30NOV19: Según los informes oficiales la aeronave permaneció en recorrida general en los talleres.

27NOV19: El Sargento Barrufaldi como piloto con el Teniente 1.º Ing. Adolfo Carlos Camilo Udry realizaron exitosamente a bordo de este biplano el primer enlace radioeléctrico aire-tierra, luego de lo cual fueron destacados a la zona de Chascomús para apoyar en Vergara el reglaje del tiro de artillería de las baterías del Colegio Militar de la Nación.



Voisin VLA. Durante la visita del Ministro Julio Moreno en 1919³⁰

³⁰ Revista Caras y Caretas N.º 1067. 15 de marzo de 1919.



Izquierda: Fotografía aérea de Puerto Nuevo realizada por el Voisin VLA desde 1600 m de altura. Derecha: Fotografía aérea de la Sociedad Sportiva y el hipódromo Argentino realizada por el Voisin VLA Enero de 1919³¹

ESCUELA MILITAR DE AVIACION 90

Aparato VOISIN, motor Salmson, fijo de 140 H.P.

Vuelos efectuados durante el año.-

Meses	Vuelos efectuados			Tiempo		Velocidad media por hora	Recorrido aproximado en kilómetros
	Con pasajero	Sin pasajero	Total	Horas	Minutos		
Enero	-	5	5	1	-	120	120
Febrero	-	-	-	-	-	-	-
Marzo	7	4	11	2	40	120	320
Abril	3	2	5	6	20	120	760
Mayo	13	-	13	24	10	120	2900
Junio	-	-	-	-	-	-	-
Julio	-	-	-	-	-	-	-
Agosto	-	-	-	-	-	-	-
Septiembre	-	-	-	-	-	-	-
Octubre	-	-	-	-	-	-	-
Noviembre	7	4	11	5	20	120	640
Diciembre	45	8	53	12	50	120	1660
Totales	75	32	98	53	20	-	6400

V° B°

El Palomar, Diciembre 31 de 1919.-

Capitán Ayudante.-

Teniente Coronel - Director.-

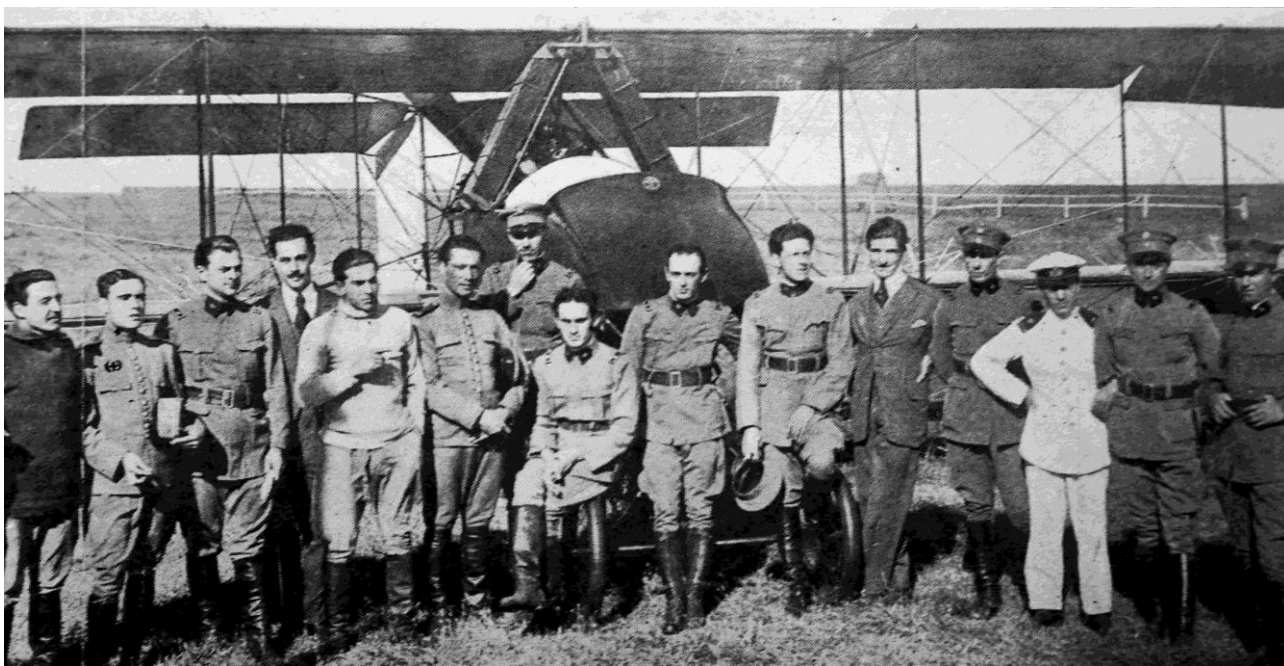
MOVIMIENTO DEL MATERIAL ROTANTE Y VOLANTE

Clase	Tubo el anterior	Altas	Sumas	Bajas	Quedan
MATERIAL VOLANTE:					
S.V.A. 260 H.P. Motor Isotta Fraschini.	1	-	1	-	1
S.V.A. 220 H.P. Motor Spad	1	-	1	-	1
Spad 180 H.P. Motor Hispano	1	-	1	-	1
Blasport 165 H.P. Motor Gnome	1	-	1	-	1
Voisin 140 H.P. Motor Salmson	1	-	1	-	1
Candron 100 H.P. Motor Anzani	4	-	4	2	2
Candron 80 H.P. Motor LeRhons	2	1	3	2	1
Bleriot 80 H.P. Motor Gnome	2	-	2	2	-
Bleriot 50 H.P. Motor Gnome	1	-	1	1	-
Farman 1 50 H.P. Motor Gnome	4	-	4	4	-
M.Saulnier 80 H.P. Motor Gnome	1	-	1	1	-
Deperdussin 80 H.P. Motor Gnome	1	-	1	1	-
Avro 110 H.P. Motor Le Rhons	2	10	12	1	9
Bristol 200 H.P. Motor Hispano Suizo.	-	1	1	-	1
MATERIAL ROTANTE:					
Carro aguatero tipo 1924	1	-	1	-	1
Carro tipo ambulancia 2 ruedas	1	-	1	1	-
Carro 4 ruedas, cámara obscura	-	-	-	-	-
transporte con 2 balancines y 1 escalera.	1	-	1	-	1
Chata 4 ruedas tipo Villalonga	4	-	4	-	4
Automovil Chevrolet 20 H.P.	1	-	1	-	1
Automovil Anasagasti 12-18 HP.	1	-	1	-	1
Automovil Camión Ford	-	1	1	-	1
Automovil Ford doble Faeton	-	1	1	-	1
Automovil ambulancia	-	1	1	-	1

Memoria de la Escuela de Aviación. Izquierda: Reproducción facsimilar del registro de actividad de vuelo. 1919. Derecha: Registro de existencia de material de vuelo. 1920³²

³¹ Colección Mortz. Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

³² Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.



Voisin VLA con pilotos en El Palomar³³

En 1920 el avión si bien estuvo en servicio no registró vuelos, tenía prácticamente su utilidad agotada por excesivo desgaste de sus componentes a los que se sumaron un par de accidentes por aterrizajes con sobrecarga donde se rompió parte de la estructura y se reventó una rueda trasera muy deteriorada y fue definitivamente radiado del servicio. El 2 de julio los equipos de radios montados por Udry en el biplano pasaron a la escuadrilla Caudron G-3.

Ejemplar preservado en el Museo del Aire y el Espacio de Le Bourget³⁴



³³ JANE Fred T. *All the World's Aircraft* founded by Fred T. Jane (Twelfth Year) 1920. Sampson Low. Marston & Co. Ltd. Aeronauticals Publishers. London.

³⁴ Fotos del autor. 2013



Bibliografía:

BEAUBOIS Henry DEMAND, Carlo. (1973) *Airships an illustrated history*. Macdonald and Jane's. Edita S.A. and Henry Beaubois. London. Printed in Switzerland
BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides N.º 2*, 1ª Parte. Enero a junio
Boletines del Aero Club Argentino
Boletines del Aero Club Argentino
Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea
JACKSON, Paul A. (1979) *French Military Aviation*. Midland Counties Publications. Leicester. England.
JANE Fred T. *All the World's Aircraft* pounded by Fred T. Jane (Twelfth Year) 1920. Sampson Low. Marston & Co. Ltd. Aeronauticals Publishers. London
MARTÍN, Eloy. RODRÍGUEZ, Oscar Luis. (1991) *La aviación en el ejército argentino, crónica histórica y catálogo 1867-1991*
Memorias de la Escuela Militar de Aviación. Años 1916 a 1920
Revistas *Aviación*
Revistas *Caras y Caretas*
Revistas *L'Aerophile*
TARAVELLA, Ambrosio Luis Vicente. (07MAY82). *Setenta años de servicios aeronáuticos*. Talleres Gráficos Mundial SRL. Buenos Aires. Argentina

Enlaces Web:

http://www.avia-it.com/act/cera_una_volta/Aerei_nei_cieli/avianew_cera_una_volta_Aerei_45_Voisin.asp
<http://www.digibess.it/fedora/repository/mauto:ssport-00724-0002>
https://en.wikipedia.org/wiki/Voisin_V#References
<http://wio.ru/ww1a/voisinru.htm>
<http://graphpictures.fr/profils%20d'avion/voisin%20profile.jpg>