

Ernst Udet y sus aviones en Argentina



© Eloy Martín
2013

Ernst Udet y sus aviones en Argentina

Ernst Udet

Nació en Frankfurt el 26 de abril de 1896, hijo del ingeniero Adolf Udet y su esposa Paula. Poco después de su nacimiento se mudaron a Baviera. A los 8 años ya se había entusiasmado con los aviones al ver una exhibición aeronáutica y fundó pocos años después un grupo de amigos que se dedicaban a hacer aviones o mejorarlos. Su padre le compró una motocicleta cuando tenía 17 años.

Nos relata el investigador Francisco Halbritter¹ que aprendió a pilotear aviones en Munich en 1914, su instructor fue nada menos que Gustav Otto (hijo del inventor del motor a explosión de cuatro tiempos) con el que cultivó una importante amistad.

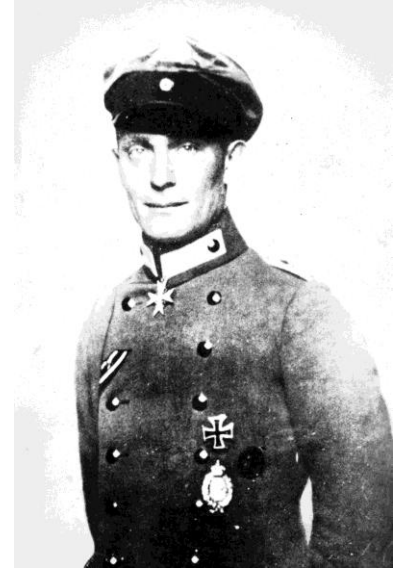
Al comenzar la Primera Guerra Mundial se quiso alistar en el ejército, pero lo rechazaron por ser de baja estatura y lo comisionaron como mensajero en el frente del Este porque tenía motocicleta. Poco tiempo después hizo valer su brevet de piloto aviador y a partir de abril de 1915 trabajó como observador y guía de bombardero. En esa tarea estuvo involucrado en un accidente con una de estas aeronaves, fue sancionado con siete días de arresto.



Poco tiempo después logró su máxima aspiración: ser aceptado como piloto. Una vez recibido fue asignado a la Königlich Preußische Jagdstaffel 4 (Jasta 4)². Allí compartió misiones con pilotos tales como Manfred Albrecht Freiherr von Richthofen (1892-1918) y Hermann Wilhelm Göring (1893-1946) del cual se hizo muy amigo.

¹ HALBRITTER, Francisco. *Vino, mujeres y aviones Ernst Udet y su paso por la Argentina*. Revista LV N.º 4.

² Esa fue una prestigiosa y legendaria escuadrilla formada el 25 de agosto 1916 y asignada con la misión primaria de reconocimiento en el Segundo Ejército Alemán. Su primer jefe fue el capitán Rudolf Berthold (1891-1920). El 24 de junio de 1917 se agregó a la Royal Prussian Jagdstaffel 11 en apoyo del Cuarto Ejército.



Izquierda: Capitán Rudolf Berthold, jefe de la Königlich Preußische Jagdstaffel 4. Centro: Manfred Albrecht Freiherr von Richthofen. Derecha: Hermann Wilhelm Göring



Izquierda: Udet con su jefe de escuadrilla el Capitán Rudolf Berthold (Foto archivo San Diego Air & Space Museum). Derecha: Udet conversando con Göring (Foto archivo San Diego Air & Space Museum)

En 1916 logró su primer derribo y en uno de sus recurrentes combates aéreos tuvo un encarnizado enfrentamiento con el piloto francés Georges Guynemer, en el cual tuvo que poner en juego todas sus habilidades al trabársele las ametralladoras y así salir airoso luego de una implacable persecución de unos interminables ocho minutos.

Al año siguiente la escuadrilla se agregó a la Königlich Preußische Jagdstaffel 11 y quedó al mando de von Richthofen. Esta formación conocida como el *Circo Volante*, operaba a requerimiento trasladándose muchas veces por ferrocarril a las zonas de combate más críticas. Para entonces Udet acreditaba 19 victorias. Estos logros captaron la atención de Richthofen (que por ese entonces había recibido el mote del *Barón Rojo*) y lo incorporó en su núcleo de *cazadores* más selectos.



Izquierda: Ernst Udet sobre la reposera con Manfred Von Richthofen sentado con las manos cruzadas (Foto archivo San Diego Air & Space Museum). Derecha: Ernst Udet a bordo de un Fokker D.III (Foto archivo San Diego Air & Space Museum)



Jagdstaffel 11. En el centro se ve a Manfred Von Richthofen luego de la herida recibida el 6 de julio de 1917, en extremo derecho vemos a Udet con un cigarrillo en la mano (Foto archivo San Diego Air & Space Museum)

En las postrimerías de la guerra y con el grado de Teniente de la reserva estuvo al mando de la Königlich Preußische Jagdstaffel 11 del 25 de marzo al 8 abril 1918³ y de la Jagdstaffel 4 entre el 19 de septiembre y el 22 de octubre con bases en Metz-Frescaty⁴ y Marville⁵. Ese año la escuadrilla operó en apoyo de los ejércitos Segundo, Sexto, Séptimo, Décimo séptimo y Quinto hasta el 16 de noviembre fecha de su disolución definitiva.

³ http://de.wikipedia.org/wiki/Jagdstaffel_11

⁴ 28 de septiembre al 8 octubre de 1918.

⁵ Desde el 9 de octubre.

Al final de la guerra se había convertido en uno de los mayores héroes de la aviación alemana con 62 victorias⁶, fue condecorado con la *Cruz de Hierro* y la *Cruz de Mérito de Guerra*. Al morir Richthofen el 21 de abril de 1918 fue considerado líder de la aviación alemana por algún tiempo. Entre 1919 y 1920 realizó exhibiciones acrobáticas que debió cancelar por los términos impuestos en el tratado de Versalles suscripto el 28 de junio.

Udet Flugzeugbau GmbH

En 1921 Udet se inició en la fabricación de aviones y se instaló un galpón alquilado en Milbertshofen-Am Hart cerca de Munich y del aeródromo de Oberwiesefeld, pero en julio de ese año y a instancias de la Comisión de Control Militar Inter aliado⁷ se vio nuevamente restringido en sus propósitos. Se asoció entonces con el norteamericano William Pohl de Milwaukee, Wisconsin y su amigo Erich Scheuermann (1878-1957)⁸ para producir una aeronave de bajo costo. De este modo el 5 de mayo de 1922 completaron en Ramersdorf el primer prototipo U.1. Era un monoplaza de ala baja equipado con motor de automóvil bicilíndrico Haacke de 30 hp. El único prototipo realizó su primer vuelo el 16 de mayo.

El 23 de octubre la pequeña compañía quedó oficialmente constituida como *Udet Flugzeugbau GMBH* en el campo de aviación de Oberwiesefeld. En 1925 *Udet Flugzeugbau GMBH* cesó su funcionamiento y la línea de producción fue continuada por la fábrica BFW. Hasta entonces los modelos fabricados fueron los siguientes:

Modelo	Cantidad	Año	Comentarios
U.1	1	1922	Monoplaza deportivo.
U.2	9	1923	Biplaza deportivo.
U.3	1	1923	Biplaza deportivo.
U.4	1	1923	
U.5	1	1923	Biplaza de transporte.
U.6	5	1923	Biplaza deportivo.
U.7 Kolibri	2	1924	Monolaza deportivo. Primer vuelo en junio. Registros: D-620, D-621
U.8, U.8A	5	1925	Triplaza de transporte.
U.9	-	1925	Proyecto de bote volador
U.10	11	1925	Biplaza deportivo.
U.11 Kondor	1	1926	Transporte de pasajeros.
U.12 Flamingo	140	1928	Entrenador biplaza.
U.13	1	1926	Biplaza con flotadores.

El viaje a la Argentina

Luego de conversaciones que se prolongaron entre diciembre de 1922 y enero de 1923 el Círculo Aeronáutico Alemán de la Ciudad de Buenos Aires invitó oficialmente al país a Ernst Udet, en su calidad de héroe de guerra y de constructor de aviones⁹.

⁶ Lo precedían el piloto francés René Fonck (75 victorias), el mayor Edward (Mick) Mannock (Gran Bretaña, 73 victorias) y el mayor William (an) Bishop (Canadá, 72 victorias).

⁷ IMKK: Inter-Allied Military Control Commission creada en el marco del Tratado de Versalles suscripto el 28 de junio de 1919.

⁸ Tenía un taller en el barrio de Ramersdorf.

⁹ HALBRITTER, Francisco. *Vino, mujeres y aviones Ernst Udet y su paso por la Argentina*. Revista LV N.º 4.

El 11 de abril de 1923 embarcó en el puerto de Hamburgo a bordo del buque *Capitán Polonio* con destino a Buenos Aires. Según diferentes fuentes su llegada al país se produjo el 3 de mayo de 1923¹⁰. En esos días además llegaron el meteorólogo Dr. Karl Wilhelm Franz Linke (1878-1944)¹¹ y el suboficial paracaidista Otto Heinecke que fue invitado por el Aero Club Argentino¹².



Ernst Udet



Karl Wilhelm Franz Linke



Otto Heinecke

El veterano piloto germano trajo dos monoplanos: el U.1 y el U.6¹³. De estos monoplanos, el U.1 fue recibido por el ejército (no existen constancias de su compra) para proveerlo a la aviación civil pero permaneció asignado para evaluación en el Grupo N.º 1 de Aviación prácticamente no tuvo actividad.

Respecto del U.6 tampoco se hallaron fuentes documentales que permitan asegurar su adquisición por parte de esta fuerza militar. Lo que podemos aseverar es que permaneció en el Centro de Aviación Civil donde fue casi exclusivamente utilizado por Eduardo Alfredo Olivero. Udet fue recibido por la Aviación Militar e instaló su base en el aeródromo de El Palomar. El 29 de mayo disertó en el Casino de Oficiales de la Escuela Militar de Aviación sobre el tema: *Método y táctica de combates aéreos*; en los primeros días de junio presentó oficialmente sus monoplanos¹⁴.

¹⁰ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides* N.º 2, 1ª Parte. Enero a junio. Pág. 105. En el Centro de Estudios Migratorios Latinoamericanos (CEMLA) existe documentada la llegada de Udet al puerto de Buenos Aires el 2 de julio de 1923 a bordo del buque *Vandyck* procedente de Montevideo. El registro lo consigna como un comerciante soltero de 37 años y religión protestante.

¹¹ Llegó al Puerto de Buenos Aires el 2 de mayo procedente de Hamburgo a bordo del buque *General San Martín*. En ese entonces era meteorólogo de la línea germana de dirigibles a Sevilla. Un año antes Hugo Eckener (Ex Director de la Sociedad Alemana de Navegación) había llegado a Buenos Aires con la intención de organizar la ruta Cádiz-Buenos Aires con dirigibles Zeppelin.

¹² El Centro de Estudios Migratorios Latinoamericanos (CEMLA) dispone de un registro de ingreso al país procedente de Hamburgo de Carl Heinecke (de 31 años, de profesión panadero, protestante) y su esposa Ida (de 28 años, ama de casa, protestante). Llegaron al puerto de Buenos Aires el 4 de mayo de 1923 a bordo del buque *Vigo*. Otros investigadores refieren que en realidad fue el *Antonio Delfino*. Lamentablemente perdió la vida el 3 de noviembre de 1924 durante una presentación realizada en Santiago de Chile el 3 de noviembre de 1924.

¹³ El 27 de mayo de 1923 llegaron al puerto de Buenos Aires los aviones de Udet, a bordo del buque *Württemberg*, y fueron inmediatamente trasladados al aeródromo de El Palomar, donde se los armó con la ayuda de personal del Ejército y fueron luego probados por el propio constructor. HALBRITTER, Francisco. *Vino, mujeres y aviones Ernst Udet y su paso por la Argentina*. Revista LV N.º 4.

¹⁴ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides* N.º 2, 1ª Parte. Enero a junio. Pág. 135.



Ernst Udet y Otto Heinecke (Revista *Caras y Caretas* N.º 1289. 16 de junio de 1923)

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. 182.

Ficha técnica	U.1	U.6
Largo (m)	5.33	5.60
Alto (m)	1.70	
Envergadura (m)	8.90	9.60
Superficie alar (m2)	8.80	
Peso vacío (kg)	230	200
Carga útil (kg)	170	
Peso máximo de despegue (kg)	400	520
Alcance (km)	500	
Autonomía (hs)	2.30	
Velocidad de crucero (km/h)	130.00	150
Techo de servicio (m)	1000	2000
Tripulación/Plazas	1	1/1
Planta de poder: U.1: 1 Haacke de 32 hp. U.6: 1 Siemens Halske Sh 4 de 55/60 hp.		



Primera exhibición pública de Udet en San Isidro. Se aprecia en vuelo el U.6 aterrizando mientras que el U.1 es observado por el público en la plataforma. 6 de junio de 1923 (Foto Archivo General de la Nación)



Aeródromo San Isidro. Udet caminando hacia el público luego de la exhibición y luego explicando al embajador Alemán las bondades de sus aviones. (Revista *Caras y Caretas* N.º 1299. 16 de junio de 1923)

Udet U.1

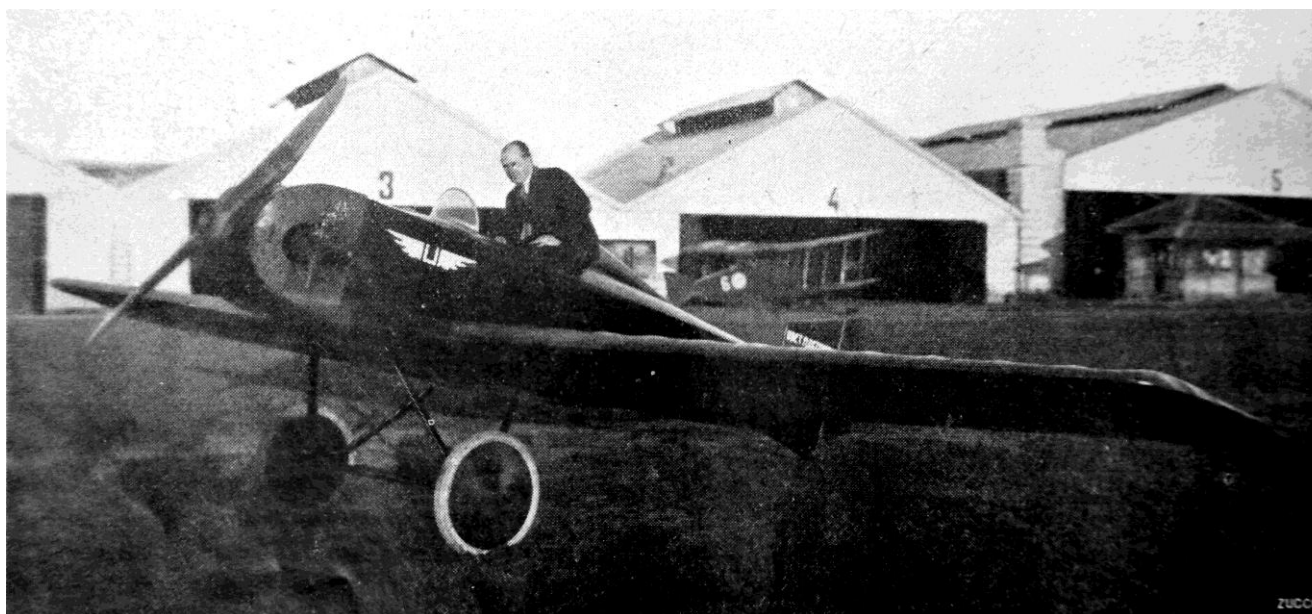
Era un avión biplaza de tren convencional y ala baja tipo Cantiléver (arriostrada al fuselaje sin montantes o tensores). El fuselaje era de sección cuadrangular realizado íntegramente en madera, con una lámina de aluminio que recubría el motor. Estaba equipado con un motor fijo de cilindros opuestos enfriados por aire marca Haacke de 30 hp con un rango de operación de 950 a 1400 rpm, provisto de una hélice tractora de 2.30 m de diámetro. El tanque de combustible estaba alojado entre el motor y el piloto. Tenía una velocidad de crucero de 130 km/h. podía alcanzar una velocidad máxima de 280 km/h y ascender a 1000 m en 18 minutos. Tenía una carrera de despegue excesivamente prolongada.



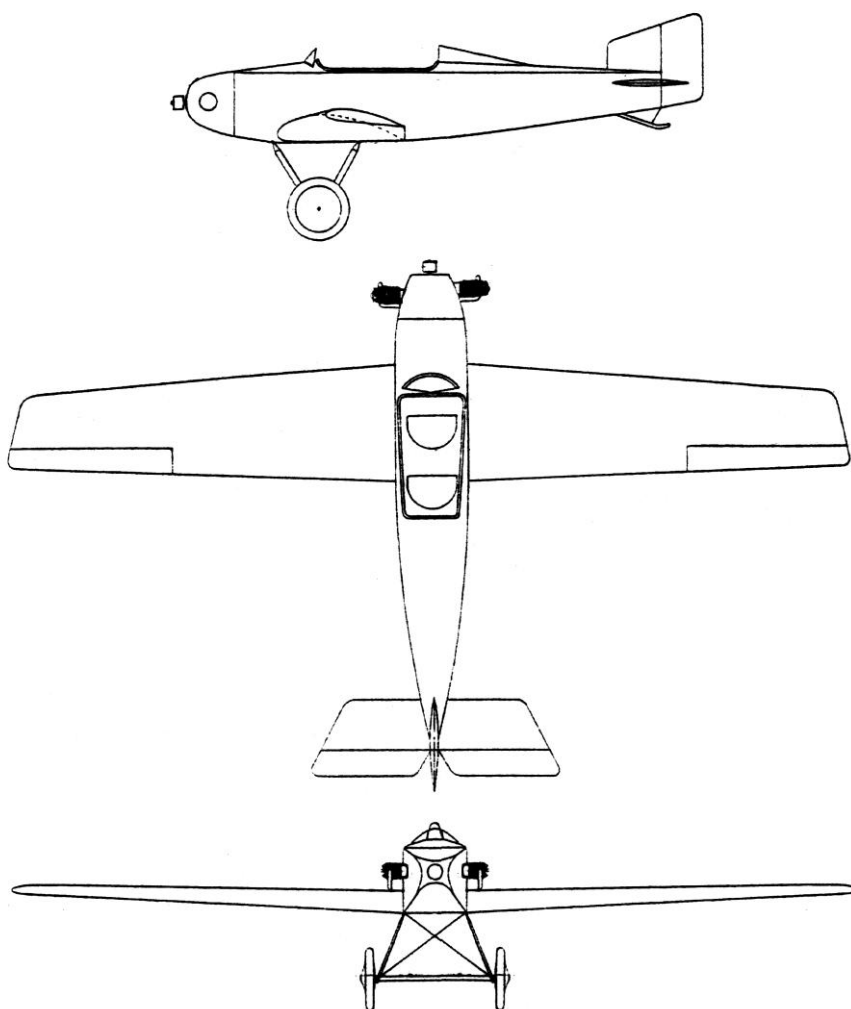
El único ejemplar de su tipo en el país fue evaluado por el ejército en julio desarrollando un vuelo que de una hora y veinte minutos¹⁵. Luego fue adquirido por el ejército y quedó asignado al Grupo N.º 1 de Observación que luego lo destinó a la Dirección de Aviación Civil (DAC).

Se ensayó en el aeródromo de El Palomar el 6 de junio de 1923 y cuatro días después realizó una demostración pública en el aeródromo de San Isidro. Realizó vuelos acrobáticos y un simulacro de lucha aérea en el que enfrentó a un Curtiss JN-4D, culminando el festival con un par de saltos en paracaídas protagonizados por Heinecke.

¹⁵ Memoria del Grupo N.º 1 de Aviación año 1923.



Udet con el U.1 en El Palomar. Detrás se aprecia el Bristol F2-B N.º 6 (Revista *Aviación* N.º 25- 30 de junio de 1923)



Tres vistas del U.2

Registro de vuelo del Grupo N.º
1 de Observación. Memoria de
1923

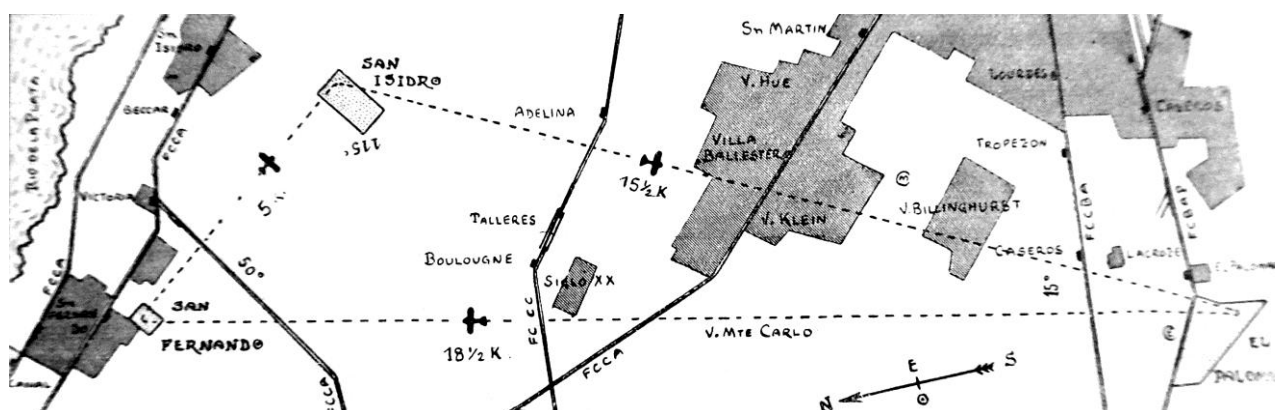
Actividad				APARATO	Actividad				APARATO	Actividad			
Vue- los	H	M			Vue- los	H	M			Vue- los	H	M	
1	26	7	28	BRISTOL	4	210	93	26	S.V.A. 10-1	33	7	--	
2	129	23	13	"	5	---	--	--	" 5-1	7	13	50	
3	20	6	58	"	6	146	59	40	" -2	4	1	15	
4	--	--	--	"	7	43	23	37	" -3	104	37	25	
5	461	86	34	"	8	105	55	42	" -4	---	--	--	
6	457	75	10	"	9	128	50	35	" -5	7	13	50	
7	364	81	51	"	10	212	92	32	" -6	---	--	--	
8	134	30	--	"	11	121	68	32	" -7	7	13	50	
9	578	104	45	"	12	277	116	35	" -8	---	--	--	
10	188	25	14	"	13	159	86	38	" -9	6	2	30	
11	--	--	--	"	14	55	29	25	" -10	1	--	15	
12	1066	123	40	"	15	86	49	13	" -11	---	--	--	
13	267	45	22	"	16	561	52	35	" -12	125	52	32	
14	1313	211	17	CURTIS	1	28	11	13	" -13	97	38	32	
15	936	131	43	"	2	6	5	25	" -14	5	1	50	
16	386	62	15	"	3	43	14	36	" -15	7	13	50	
17	1100	174	11	"	4	119	27	40	" -16	5	1	43	
18	618	82	34	CAUDRON	5	17	5	25	" -17	53	32	41	
19	624	129	14	"	38 (2)	308	24	59	" 10-(1)	---	--	--	
20	274	46	13	"	36 (2)	175	27	10	CAUDRON 45(1)	5	--	46	
21	302	71	20	"	42	174	4	30	A. RENAULT (1)	1	--	5	
22	480	121	13	MORANE MAR'					G. ORIOLE (1)	9	2	55	
23	68	46	--	SOL. 110. cf.	10	3	10		FOCKER (1)	3	1	10	
24	160	88	10	MORANE MAR'					UDET (1)	1	--	20	
25	--	--	--	SOL. 80. cf.	286	78	55		MORANE 180(1)	4	--	45	
26	--	--	--	NIEUPORT	1	39	14	15					

Aviones pertenecientes a la Aviación Civil y que fueron facilitados para prueba de su manejo.

Aviones pertenecientes al S.A. del E. y que fueron dados a la aviación civil.

Max Holtzem se anotó para competir con este avión el 5 de agosto de 1923 en el circuito aéreo organizado la copa *Wilbur Wright* sobre el circuito San Fernando, San Isidro y El Palomar¹⁶ pero no pudo por problemas en el motor.

¹⁶ Revista Aviación N.º 26. 25 de agosto de 1923.



Circuito de la copa Wilbur Wright del 5 de agosto de 1923

10

AVIACIÓN

INSCRIPTOS Y HANDICAP

N.º	Piloto	Aeroplano	HP.	Velocidad	Tiempo en 156 kms.	Handicap
1	H. Elliff	Aireo 6	90	100	1.33'36''	—
2	P. Hassett	Aireo 6	90	100	1.33'36''	—
3	N. Christensen	Curtiss J. N.	90	105	1.29'8'' 3/5	4'27'' 2/5
4	J. F. Gatti	Curtiss J. N.	90	105	1.29'8'' 3/5	4'27'' 2/5
5	J. C. Goggi	Curtiss J. N.	90	105	1.29'8'' 3/5	4'27'' 2/5
6	G. Hillcoat	Curtiss J. N.	90	105	1.29'8'' 3/5	4'27'' 2/5
7	L. León	Curtiss J. N.	90	105	1.29'8'' 3/5	4'27'' 2/5
8	E. R. Uriburu	Curtiss J. N.	90	105	1.29'8'' 3/5	4'27'' 2/5
9	Cap. Holland	Armstrong-Witworth	90	105	1.29'8'' 3/5	4'27'' 2/5
10	H. Gatti	Salm Fiat	100	108	1.26'40''	6'56''
11	S. Kingsley	Salm Fiat	100	108	1.26'40''	6'56''
12	J. A. Macheret	Salm Fiat	100	108	1.26'40''	6'56''
13	C. Rizzotto	Salm Fiat	100	108	1.26'40''	6'56''
14	J. C. Paldao	Salm Colombo	120	113	1.22'49'' 4/5	10'46'' 1/5
15	E. Poli	Salm Colombo	120	113	1.22'49'' 4/5	10'46'' 1/5
16	F. Ragadale	Salm Colombo	120	113	1.22'49'' 4/5	10'46'' 1/5
17	J. U. Anchorena	Curtiss-Standard	150	115	1.21'23'' 3/5	12'12'' 2/5
18	Max Holtzem	Udet	32	110	1.25'6''	8'30''
19	B. Duhau	Curtiss Oriole	90	120	1.18'	15'36''
20	J. P. Hansen	Curtiss Oriole	90	120	1.18'	15'36''
21	J. A. Luro	Curtiss Oriole	160	135	1.9' 20''	24'16''
22	Cap. E. Olivero	Udet	55	135	1.9' 20''	24'16''
23	J. J. Etcheverry	Curtiss J. N.	160	140	1.6' 51'' 2/5	26'44'' 3/5
24	M. Paillette	Nieuport	90	145	1.4' 33'' 3/5	29'2'' 2/5
25	J. Marsaglia	Breguet	300	150	1.2' 24''	31'12''
26	Ing. G. C. Schule von Hilvety	Schule Parasol	185	155	1.0' 23'' 1/5	33'12'' 4/5
27	B. Artigau	Spad	220	180	52''	41'36''

Inscritos en el circuito de la copa Wilbur Wright del 5 de agosto de 1923

El 24 de mayo de 1924 participó de la Copa *Gobernador Cantilo* que organizó el Aero Club Argentino y se disputó desde el aeródromo de Castelar sobre un triángulo con vértices en Estancia Leloir y El Palomar. En ese torneo Luis Luro obtuvo el primer puesto con el U.1 (1 hora 22 m. 39 s)¹⁷, seguido por el aviador Lawrence León y Guillermo Hillcoat¹⁸.

¹⁷ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1969) *Crónica histórica de la aeronáutica argentina*. Colección Aeroespacial Argentina. Tomo I. Pág. 193.

¹⁸ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides* N.º 2, 1ª Parte. Enero a junio. Pág. 123.

Udet U.6

Era un monoplano biplaza de ala baja y tren convencional equipado con un motor radial de cinco cilindros refrigerado por aire marca Siemens & Halske Sh 4. Se construyeron siete unidades de los cuales solo tres fueron matriculados en Alemania D-487, D-325 y D-330¹⁹. Uno de ellos que en registros internacionales figura como exportado a México en realidad podría haber sido traído por Udet y ofrecido como entrenador al Servicio Aeronáutico del Ejército. Tuvo dos registros conocidos: 18 y 22 utilizados en sendas competencias aeronáuticas.

Se ensayó en el aeródromo de El Palomar el 6 de junio de 1923²⁰. Con este avión el 15 de junio protagonizó un raid desde Rosario a El Palomar acompañado por Max Holtzem²¹. Allí realizó algunas exhibiciones regresando a El Palomar el 22 empleando un tiempo de una hora y media, una marca verdaderamente notable para la época.



Udet U.6 en vuelo. 16 de junio de 1923 (Colección Mortz)

Según refiere el investigador Francisco Halbritter²² durante su estadía en el país se produjo una situación enojosa con el Círculo Aeronáutico Alemán con respecto a los honorarios del piloto. Con el correr de los días la situación se fue haciendo cada vez más tirante, hasta que Carlos Tornquist decidió tomar cartas en el asunto y aplacar las iras, pagando algunos gastos de Udet en forma personal, y presentándole el U.6 a Jorge Alfredo Luro, quien terminó comprando ambos aviones y el piloto alemán emprendió el regreso a su país en los últimos días de julio.



Udet U.6 fotografiado en vuelo con Olivero (Colección Gonzalo Ferrari Nicolay)

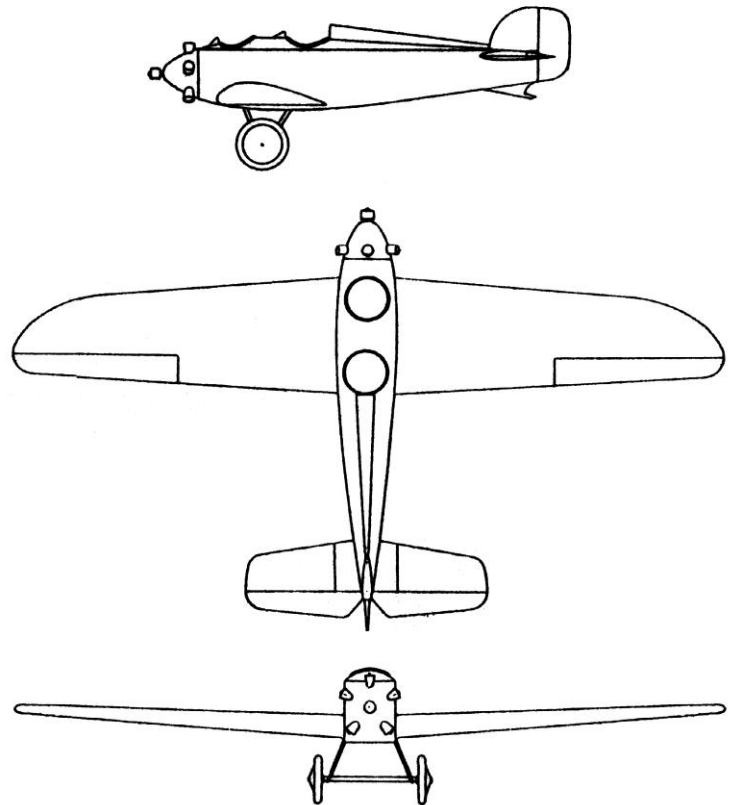
¹⁹ http://histaviation.com/Udet_U-6.html

²⁰ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides* N.º 2, 1ª Parte. Enero a junio. Pág. 135.

²¹ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides* N.º 2, 1ª Parte. Enero a junio. Pág. 152.

²² HALBRITTER, Francisco. *Vino, mujeres y aviones Ernst Udet y su paso por la Argentina*. Revista LV N.º 4.

Tres vistas del U.6



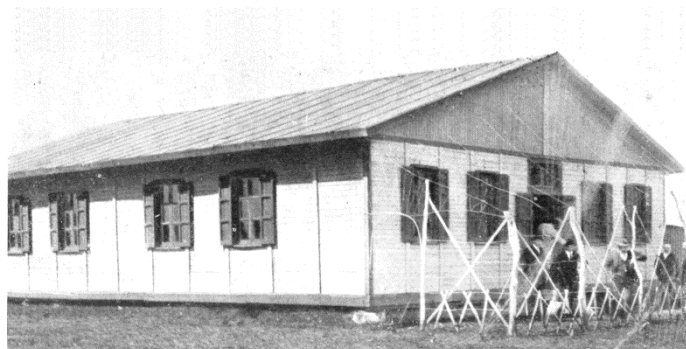
A comienzos de 1920 el aeródromo Castelar había sido rápidamente preparado por los pilotos italianos a instancias del desalojo impuesto por el Servicio Aeronáutico del Ejército²³. Estaba sobre un campo de 700 x 500 m que tenía en un ángulo del terreno un hangar de lona tipo Varesse (40 x 20 m) al que luego se incorporaron otras dependencias auxiliares, las cuales daban al conjunto carácter confortable.

Allí inició sus operaciones la *Escuela Ítalo Argentina de Aviación Civil* posteriormente denominada *Glio Ansaldo y Sociedad Base Aérea Italiana*²⁴. Básicamente estuvo constituida con los materiales adquiridos a la Misión Aeronáutica. Los instructores de la Escuela fueron: Ernani Mazzoleni (presidente de la razón social y director de la escuela), Rizotto, Bo, Pozzi, Marzaglia, Pescarmona y Olivero.

²³ Con el fin de ordenar las operaciones el Teniente coronel Obligado el 20 de febrero de 1920 dispuso la cancelación de las operaciones civiles instaladas en El Palomar para efectuar vuelos de carácter comercial obligándolas a trasladarse fuera del aeródromo militar. La escuela de vuelo Handley Page se reubicó transitoriamente al Hurlingham Club; los italianos se trasladaron a Castelar.

²⁴ 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. 86, 87.

En octubre de 1922 se sumó al aeródromo el Centro de Aviación Civil donde construyó un hangar luego de que sus instalaciones originales y aeronaves en Villa Lugano resultaran completamente destruidas por una tormenta huracanada el 22 de junio.



Instalaciones de la Sociedad Aeronáutica Italo Argentina en Castelar. Enero de 1921



Aeródromo Castelar en 1922

El 5 de agosto de 1923 el Aero Club Argentino organizó la copa *Wilbur Wright* sobre el circuito San Fernando, San Isidro y El Palomar²⁵. Participaron quince pilotos: Lawrence de León, Julio Pedro Hansen, Sydney Henry Holland, Guillermo Hillcoat, Juan José Etcheverry, Nicolás Christensen, Eduardo R. Uriburu, José Francisco Gatti, Olivero, Jorge A. Luro, Benjamin Duhau, André Marcel Paillette, Justo de Urquiza Anchorena, Julio A. Marcheret y Patricio Hassett²⁶.

Resultaron vencedores Lawrence de León (1.º puesto con 1:19 hs de vuelo), Julio Pedro Hansen y Sydney Henry Holland respectivamente con el segundo y tercer puesto, Olivero participó con el U.6 que tenía el aplicado N.º 22 sobre el lateral derecho del fuselaje y una cabeza de indio en ambos

²⁵ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1936) *Efemérides* N.º 3, 2ª Parte. Pág. 33.

²⁶ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1969) *Crónica histórica de la aeronáutica argentina*. Colección Aeroespacial Argentina. Tomo I. Pág. 192.

laterales del empenaje, la misma aplicada en su avión de combate durante su intervención en la primera guerra.

CUADRO DE CLASIFICACION						
Aparato	Piloto	Hora de salida	Hora de llegada	Tiempo real empleado	Handicap	Tiempo corregido
Curtiss J. N. . . . 90 HP.	León	15.06'02''	16.20'38''	1.14'36''	4'27'' $\frac{2}{3}$	1.19'03''
Curtiss J. N. . . . 90 "	Hansen	15.05'28''	16.20'28''	1.15'	4'27'' $\frac{2}{3}$	1.19'27''
Armstrong 90 "	Holland	15.06'30''	16.25'28''	1.18'58''	4'27'' $\frac{2}{3}$	1.23'25''
Curtiss J. N. . . . 90 "	Hillecoat	15.05'50''	16.26'55''	1.21'05''	4'27'' $\frac{2}{3}$	1.25'32''
Curtiss Oriole . . 160 "	Etcheverry	15.30'	16.29'50''	0.59'50''	26'44'' $\frac{2}{3}$	1.26'34''
Curtiss J. N. . . . 90 "	Christensen	15.05'	16.27'08''	1.22'08''	4'27'' $\frac{2}{3}$	1.26'35''
Curtiss J. N. . . . 90 "	Uriburu	15.06'15''	16.30'32''	1.24'17''	4'27'' $\frac{2}{3}$	1.28'44''
Curtiss J. N. . . . 90 "	Gatti	15.05'12''	16.30'16''	1.25'04''	4'27'' $\frac{2}{3}$	1.29'31''
Udet 55 "	Olivero	15.26'45''	16.33'	1.06'15''	24'16''	1.30'31''
Curtiss J. N. . . . 90 "	Luro	15.25'30''	16.34'08''	1.08'38''	24'16''	1.32'54''
Curtiss Oriole . . 90 "	Duhau	15.16'50''	16.35'	1.18'10''	15'36''	1.33'46''
Nieuport Bébé . . 80 "	Paillette	15.32'25''	16.38'55''	1.06'30''	29'02'' $\frac{2}{3}$	1.35'32''
Curtiss Standard. 150 "	U. Anchorena	15.13'25''	16.42'	1.28'35''	12'12'' $\frac{2}{3}$	1.40'47''
Salm Fiat 100 "	Macheret	15.09'	16.48'11''	1.39'11''	6'56''	1.46'07''
Spad Herbemont . 80 "	Hassett	15.22'50''	16.48'	1.25'10''	21'36''	1.44'46''

Clasificados en el circuito de la copa Wilbur Wright del 5 de agosto de 1923



Udet U.6 N.º 22 fotografiado en vuelo con Olivero durante la disputa de la Copa Wilbur Wright (Colección Gonzalo Ferrari Nicolay)

En agosto Olivero intentó alcanzar el récord mundial de altura desde Castelar, luego llevó a cabo el Circuito de los Aeródromos San Isidro, h y Palomar²⁷. El 19 de ese mes Olivero prosiguió con los vuelos de altura desde Villa Lugano y alcanzó los 4000 m²⁸.

El 9 de diciembre Olivero participó en la Copa 19 de Noviembre²⁹. Esencialmente era una competencia de regularidad que también de conoció como *Carrera Aérea de La Plata* y en la que participaron unos veinticuatro pilotos. Partiendo del aeródromo local recorrió Fuerte Barragán, Punta Lara y Adolfo Alsina se realizaron cinco vueltas sobre un recorrido total de ciento treinta y cinco kilómetros. Resultó ganador de la prueba Osvaldo Fresedo (Curtiss JN-4) seguido por Sydney Henry Holland y Lawrence de León. Olivero clasificó en el cuarto puesto con el U.6³⁰.

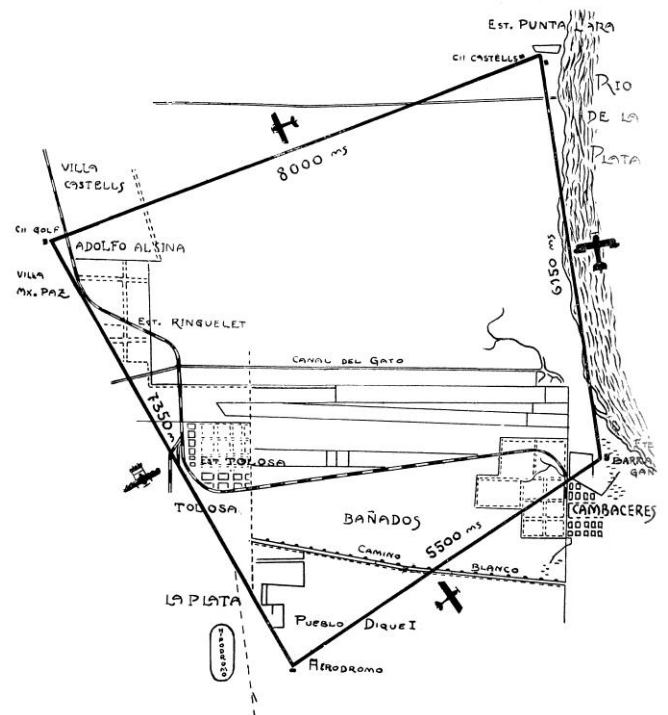
²⁷ Revista *Aviación* N.º 26. 25 de agosto de 1923.

²⁸ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1936) *Efemérides* N.º 3, 2ª Parte. Pág. 43.

²⁹ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1936) *Efemérides* N.º 3, 2ª Parte. Pág. 147.

³⁰ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1969) *Crónica histórica de la aeronáutica argentina*. Colección Aeroespacial Argentina. Tomo I. Pág. 193.

Recorrido (Revista Aviación N.º 30, 31. Enero de 1924)



U.6 en un hangar del Centro de Aviación Civil en el aeródromo de Castelar (Colección Gonzalo Ferrari Nicolay)

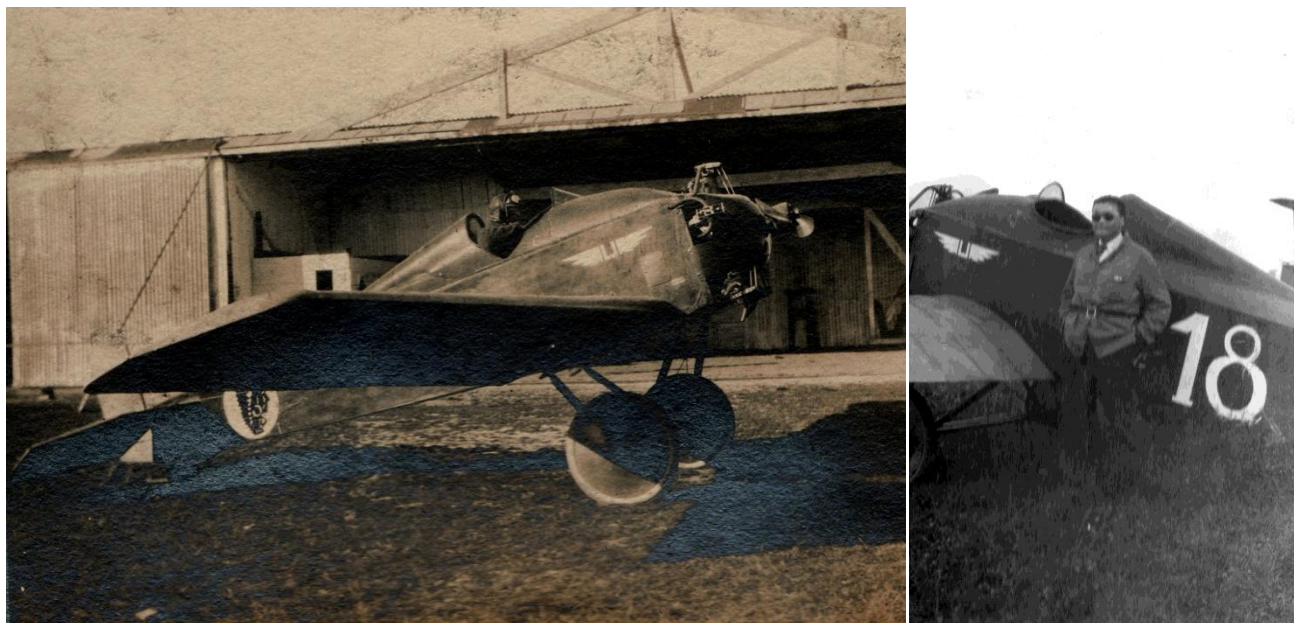
CUADRO DE INSCRIPCIONES, HANDICAP Y CLASIFICACION

PILOTO	AEROPLANO	H. P.	HANDICAP Minutos	Tiempo cal- culado en los 135 km. Minutos	Tiempo empleado	Tiempo de clasificación	CLASIFICACION	Velocidades desarrolladas
José F. Gatti	De Haviland 6...	90	—	81'	—	—	Abandonó	—
Humberto Elliff ..	Salm Fiat	100	6'	75'	—	—	No corrió	—
Carlos A. Lignae ..	Gaudron G. 3	110	6'36"	74'24"	66'24"	73'	10°	121.980
Max Holtzem	Gaudron G. 3	110	6'36"	74'24"	65'54"	72'30"	9°	122.880
Eduardo R. Uriburu	Curtiss J. N. 4	90	9'20"	71'40"	—	—	No corrió	—
Emilio Poli	Salm Colombo	110	9'20"	71'40"	66'22"	71'42"	7°	129.870
Jorge A. Luro	Curtiss J. N. 4	90	10'35"	70'25"	62'39"	73'14"	11°	129.288
Osvaldo Fresedo ..	Curtiss J. N. 4	90	10'35"	70'25"	57'06"	67'41"	1°	141.856
S. H. Holland	Armstrong	90	10'53"	70'7"	56'49"	67'42"	2°	142.580
Benjamín Duhau ..	Curtiss Oriole OX.	90	13'30"	67'30"	—	—	No corrió	—
Teodoro Fels	Dorand A. R.	190	16'12"	64'48"	—	—	No corrió	—
Patricio Hassett ..	Spad Herbemont ..	80	16'59"	64'1"	53'26"	70'25"	5°	151.000
Lawrence León	Curtiss Oriole OX.	90	18'32"	62'28"	49'28"	68'	3°	164.981
Pedro Artigau	Sopwith	130	19'11"	61'49"	51'40"	70'51"	6°	156.793
Jorge A. Bosch	Curtiss J. N. 4	160	20'6"	60'54"	—	—	No corrió	—
Marcel Paillette ..	Nieuport Bébé	80	21'53"	59'7"	—	—	No corrió	—
Eduardo A. Olivero	Udet	55	23'58"	57'2"	45'03"	69'01"	4°	179.800
Briand Ferrand	Potez VIII	70	23'58"	57'2"	55'04"	79'02"	15°	136.215
Guillermo Hillecoat	Curtiss Oriole K6 ..	150	26'18"	54'42"	44'07"	70'25"	5°	186.631
Juan J. Etcheverry ..	Curtiss Standart ..	160	23'36"	57'	58'47"	72'17"	8°	137.801
Bernardo Artigau ..	Salmson	250	27'	54'	—	—	No corrió	—
Shirley Kingsley ..	Morane S. 43	180	31'55"	49'5"	41'55"	73'50"	12°	183.260
Julio Marzaglia	S. V. A. 5	200	37'14"	43'46"	39'02"	76'16"	14°	207.479
O. Ballod	Fokker C. IV	450	44'12"	36'48"	32'	76'12"	13°	253.125

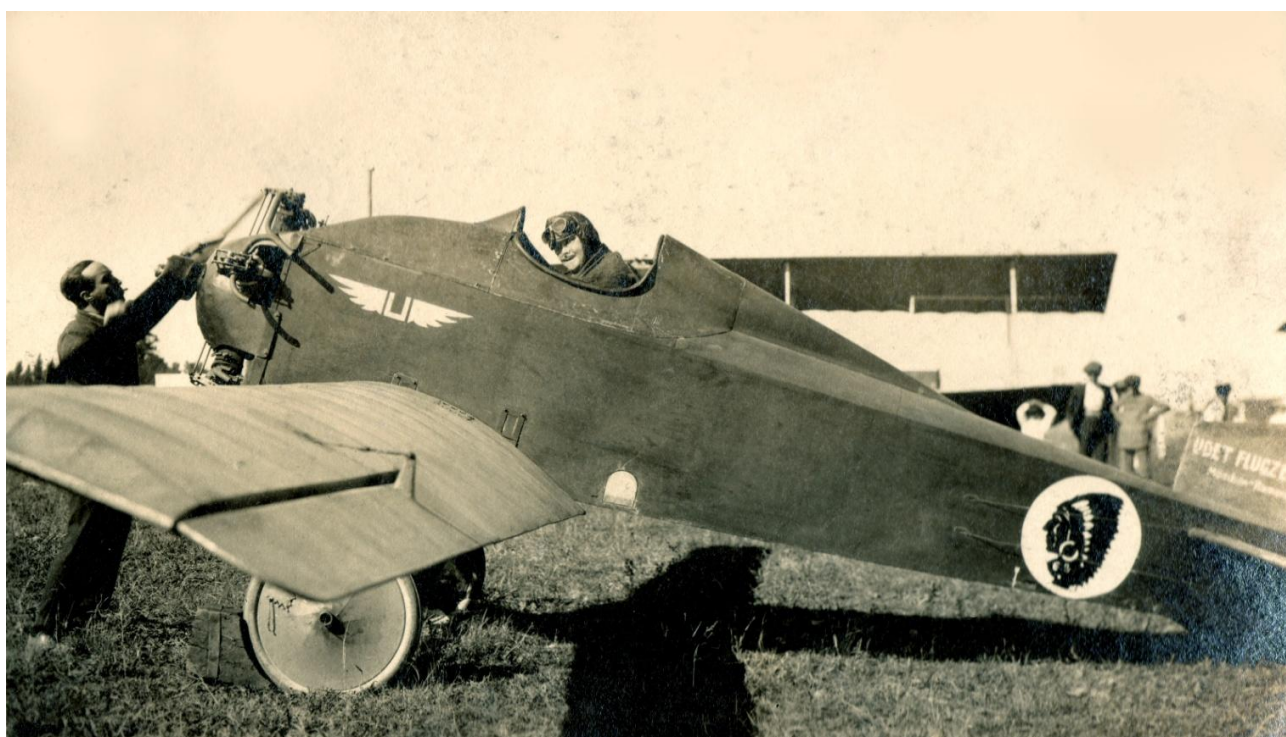
Pilotos inscriptos y clasificados (Revista *Aviación* N.º 30, 31. Enero de 1924)



U.6 en Castelar, que está a bordo muy probablemente sea Jorge Alfredo Luro (Colección Gonzalo Ferrari Nicolay)



Eduardo Alfredo Olivero con el U.6 (con cockpit modificado) en Castelar frente al hangar del Centro de Aviación Civil antes de iniciar el vuelo de altura (Colección Gonzalo Ferrari Nicolay)



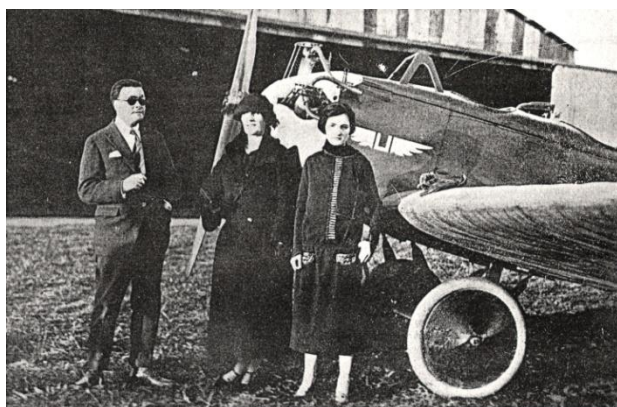
Olivero posando para la foto antes de la puesta en marcha (Colección Gonzalo Ferrari Nicolay)

En 1924, luego de una serie de modificaciones realizadas sobre el avión por expresa recomendación de Udet, el 28 de mayo Olivero intentó conquistar el récord mundial de altura con pasajero. Una vez llegados al campo de Castelar los árbitros de la prueba enviados por el Aero Club Argentino, despegó a las 8:45 con la señorita María Elena Ortiz Machado (17 años). En treinta minutos alcanzó los

3000 m y una hora más tarde alcanzó los 3400 m superando la marca de 2800 m conquistada en Europa³¹ y finalmente aterrizó completando 2:10 hs de vuelo³².



Udet U.6 N.º 18 con Olivero antes de iniciar la carrera de La Plata (Colección Gonzalo Ferrari Nicolay)



Eduardo Olivero con la señora María Elena Ortiz Machado y su hija María Elena Olivero antes de la prueba de altura desarrollada el 28 de mayo de 1924. (Foto Revista El gráfico)

³¹ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides* N.º 2, 1ª Parte. Enero a junio. Pág. 128. CASTELNUOVO, Juan R. (1988) *Crónica de una vida legendaria. Eduardo A. Olivero. Su gloria, su coraje, su epopeya de medio siglo por los cielos de América y Europa*. Argentina. Pág. 355.

³² Revista *Aviación* N.º 33. Junio de 1924.



U.6 en Castelar, que está a bordo muy probablemente sea Jorge Alfredo Luro (Colección Gonzalo Ferrari Nicolay)

El 23 de octubre el Centro de Aviación Civil organizó en San Fernando el concurso aeronáutico llamado *Copa El Diario*³³. Participaron Eduardo A. Olivero³⁴, Patricio Hasset, Hubert H. Ellif, Máximo R. Schilling, Gerardo Varela, Virgilio Mira, Juan Carlos Goggi, Osvaldo Fresedo, José Gatti, Guillermo Hillcoat, Jorge Luro y Julio César Paldao.



Carrera *Copa El Diario*. Se ven: Curtiss JN-4D *Jenny* N° 15, Schüle Von Hilvety, Udet U.6, RAF SE-5 *Single Scout* y la parte posterior de un Curtiss 17 *Oriole* en el Centro de Aviación Civil, San Fernando. 20 de octubre de 1924

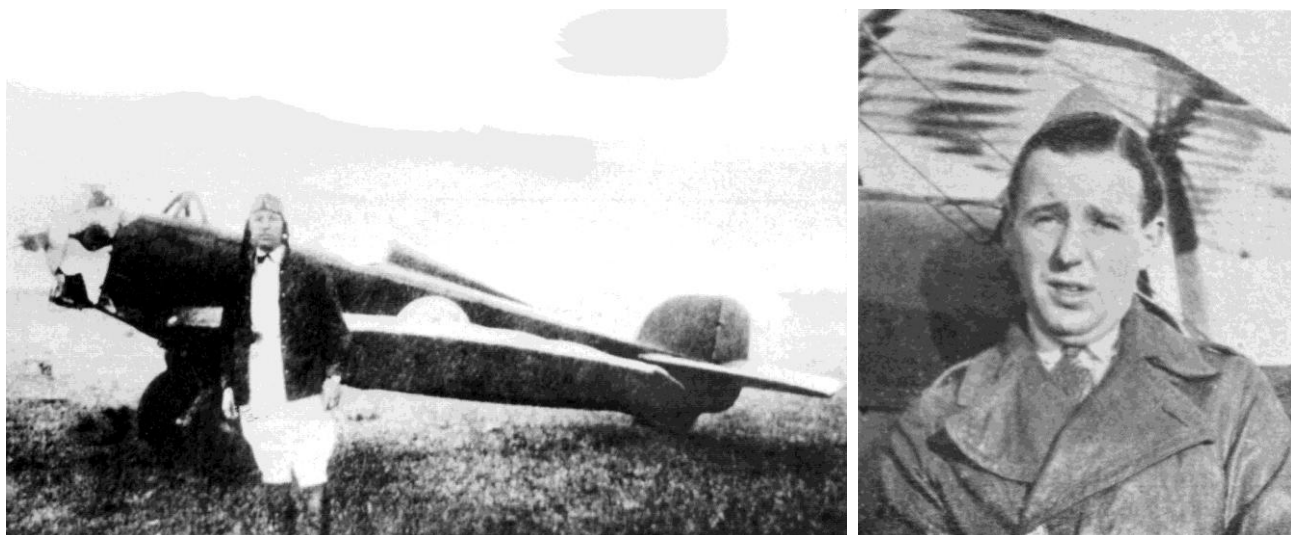
El segundo U.6

El conocimiento es siempre transitorio y en consecuencia es susceptible de una permanente transformación. Esta transformación se produce en un proceso lento cuando el investigador llega a la fuente buscada, o de manera más rápida cuando se somete la investigación (cualquiera sea su alcance y dimensión) a la consideración pública a través de resúmenes, artículos, ensayos, dossiers, libros, etc. Así aparecen aportes documentales (escritos, gráficos, audiovisuales, etc.) de parroquianos, coleccionistas o investigadores que rápidamente transforman lo que parece ser una conclusión rotunda.

Como resultado de una investigación publicada por Francisco Halbritter (socio editor de la revista LV) titulado *Vino, mujeres y aviones Ernst Udet y su paso por la Argentina* y un segundo trabajo indirectamente relacionado con el tema preparado por el investigador Claudio Meunier titulado *Carlos Ardohain y el Carlitos Ardohain*, aparecieron documentos fotográficos que permitieron dar un paso más en el tema.

³³ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1936) *Efemérides* N.º 3, 2ª Parte. Pág. 102.

³⁴ Se elevó a 6200 m con el RAF SE-5 *Single Scout*.



Carlos Ardohain con el U.6 (Foto izquierda: vía Claudio Meunier. Revista LV N.º 29)

Dice el editor de la publicación: *para ilustrar la biografía de Carlos Ardohain, Claudio Meunier nos hizo llegar varias fotografías nuevas de los aviones Udet en Argentina y de pronto el misterio se aclaró, aunque no de la manera esperada. Pues viendo las fotografías, me vi obligado a concluir que en nuestro país volaron no dos, sino tres aviones Udet.*

En la fotografía tomada en San Isidro en junio de 1923 se ve claramente en tierra el U.2 con motor Haake y en vuelo el U.4 con motor radial Siemens. Y se aprecia que ambos aviones tienen el timón de forma trapecial de bordes rectos, característico de ambos tipos. Pero en la excelente fotografía de Carlos Ardohain posando frente a su avión se ve que éste es un U.6, biplaza con motor radial Siemens y con el característico timón redondeado del modelo. Esta conclusión aclara una incógnita pero genera otra, para la que sugeriré una respuesta. En ocasión de la visita de Udet en 1923 se publicó claramente que había traído dos aviones. No tengo duda de que fue así, pues los armó en El Palomar y no desperdició ninguna ocasión para mostrarlos. Al regresar a Alemania los vendió a Jorge Luro.

A partir de aquí, y aceptando el riesgo de equivocarme, sugiero que Jorge Luro quedó como una especie de representante de Udet en Argentina. En septiembre de 1925 Ardohain recibió su brevet de piloto y se integró a la "Escuadrilla Eduardo A. Luro", de la que también formaba parte Jorge Luro. Y como representante (quizás informal) de Udet, le vendió un U.6 biplaza, que se importó especialmente para él. La información de que Jorge Luro le vendió el avión a Carlos Ardohain sigue siendo correcta. Apoyando esta teoría, recalco que no existe ninguna evidencia sobre la actividad de los U.2 y U.4 más allá de mediados de 1924, mientras que el avión de Ardohain recién aparece en fecha no definida de fines de 1925.

El avión adquirido por Carlos Ardohain se destruyó por completo el 27 de febrero de 1926 cuando el piloto cayó en Tornquist al chocar contra las líneas telegráficas del ferrocarril, capotar e incendiarse³⁵. Según refiere el investigador Claudio Meunier en la revista LV N.º 29, los restos del avión permanecieron durante más de una década a la vera del camino y fueron depredados. Se comenta en el pueblo que a la chatarrera local habrían ido a parar las dos tazas de las ruedas y que su dueño las

³⁵ MORTZ, Alberto A. (1927) *Anuario Guía de la Aeronáutica*. Primera Edición. Florida N.º 171, 3º Piso. Buenos Aires. Pág. 44. BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides* N.º 2, 1ª Parte. Pág. 45. MEUNIER, Claudio. *Carlos Ardohain y el Carlitos Ardohain*. Revista LV N.º 29. 24 de enero de 1910.

atesoró como un recuerdo, pero a pesar de una búsqueda en el lugar no se las pudo encontrar. Entre los restos también había quedado el motor Siemens-Halske que en la década de 1940 pasó a ser propiedad del Sr. Ganeau.



Montaje del U.6 que, a juzgar por la deriva sería el adquirido por Ardohain en Castelar (Colección Gonzalo Ferrari Nicolay)



U.6 adquirido por Ardohain en Castelar (Colección Gonzalo Ferrari Nicolay)

El motor fue llevado a su campo para ser restaurado por sus hijos quienes lograron ponerlo a punto y colocarle una hélice de madera Schwarz comprada por Ganeau en Buenos Aires. Luego de permanecer un largo tiempo en un galpón de la estancia de Ganeau el motor pasó a manos de un tornero de la ciudad de Pigüé llamado Clemente Helbert, quién lo conservó por varios años hasta que le fue comprado por el *Siemens Museum de Munich* (Alemania) que desde entonces lo tiene expuesto³⁶.

La última etapa de Udet

En 1933 Udet se unió al partido nazi y comenzó a evaluar la técnica de bombardeo en picada para lo cual el gobierno adquirió dos Curtiss *Hawk II* (D-3165 y D-IRIK³⁷) con fines de ensayo y en exhibiciones acrobáticas protagonizadas por él mismo.



Centro: Curtiss *Hawk II* D-IRIK³⁸. Derecha: Curtiss *Hawk II* D-IRIK preservado en el Museo de Aviación de Cracovia³⁹

En 1936 durante las instancias previas a la Segunda Guerra Mundial, fue nombrado Jefe del Estado Mayor de Caza y Bombardeo en Picada y Göring lo hizo responsable del desarrollo técnico de la Luftwaffe. Realizó estudios sobre operaciones de bombardeo en picada. Para ello adquirió Curtiss *Hawk II*. Esta técnica de combate fue aplicada por la Aviación de Ejército a partir de 1938 con los Curtiss *Hawk III* y Northrop 8A-2. Del análisis final de este modo de ataque surgió el Junkers Ju-87 *Stuka*, temible herramienta de combate y apoyo a tierra de la fuerza de despliegue rápido alemana (Blitzkrieg).

Se suicidó el 17 de noviembre de 1941 en Berlín después de una fuerte discusión con su camarada y amigo Hermann Wilhelm Göring tras el fracaso de la operación *León Marino*. Fue sepultado junto a Von Richthofen en el cementerio Alemán de los Inválidos destinados a los veteranos de guerra en Berlín.

Conclusión final

La investigación científica puede definirse como una rutina de trabajo sistemático, continuo y acumulativo que permite obtener, evaluar y validar eficientemente y de manera objetiva información acorde con el problema o incógnita que se procura resolver, mediante fundamentados y/o justificados que proveen un marco conceptual fiable y en lo posible replicable para una determinada acción.

³⁶ MEUNIER, Claudio. *Carlos Ardohain y el Carlitos Ardohain*. Revista LV N.º 29. 24 de enero de 1910.

³⁷ Esta aeronave sobrevivió a la guerra y fue encontrada abandonada en un campo en las afueras de Cracovia y se encuentra exhibida en un museo de Polonia.

³⁸ http://www.clavework-graphics.co.uk/aircraft/curtiss_f11c/Hawk_2_Germany_1.jpg

³⁹ <http://www.majhost.com/gallery/Rhadek/Random/cam00044.jpg>

De esta manera al conocimiento progresa a partir de corroboraciones provisionales que llevan a formas de validación definitivas.

Conocer, descubrir, analizar, interpretar, explicar, demostrar y comunicar, son pasos inexorables y al mismo tiempo indispensables para alcanzar y tratar de sostener una *verdad* que como dijimos será transitoria hasta que llegue otro estudioso del tema con nuevos aportes que provean nuevos elementos que nos permita acercarnos aún más a la realidad del objeto de investigación.

El paso de la comunicación se concreta mediante la publicación de la investigación a través de diversos medios (artículos, folletos, dossiers, libros, etc.) que lo único que hacen es tratar de esbozar el nivel de investigación alcanzado hasta ese momento colocando a disposición de otros entusiastas investigadores la posibilidad de avanzar aún más, con más oportunidades y con mejores resultados en la cuestión investigada. En eso estamos...

Bibliografía y consulta a expertos:

Archivos del autor

BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N° 2, 1ª Parte

BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N° 2, 2ª Parte

CASTELNUOVO, Juan R. (1988) *Crónica de una vida legendaria. Eduardo A. Olivero. Su gloria, su coraje, su epopeya de medio siglo por los cielos de América y Europa*. Argentina

Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea

Francisco Halbritter

Gonzalo Ferrari Nicolay

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

Marcelo W. Miranda

Memoria del Grupo N.º 1 de Aviación. Año 1923

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

Revista *Aviación*

Revista *LV*

San Diego Air & Space Museum

Enlaces Web:

http://de.wikipedia.org/wiki/Jagdstaffel_11

http://en.wikipedia.org/wiki/Jagdstaffel_4

http://es.wikipedia.org/wiki/Ernst_Udet

http://histaviation.com/Udet_Flugzeugbau_GmbH.html

http://histaviation.com/Udet_U_1.html

http://histaviation.com/Udet_U-6.html

http://www.acepilots.com/wwi/ger_udet.html

http://www.clavework-graphics.co.uk/aircraft/curtiss_f11c/Hawk_2_Germany_1.jpg

<http://www.majhost.com/gallery/Rhadek/Random/cam00044.jpg>

<http://www.theaerodrome.com/aces/germany/udet.html>