

LA AERONÁUTICA MILITAR **Y EL DESARROLLO DEL VUELO A VELA EN ARGENTINA**

Por el Comodoro (R) Gabriel Tomás Pavlovic

A LA MEMORIA DE JOSÉ CUADRADO Y ANITA SPUHR DE CUADRADO

Entre el 26 y el 28 de setiembre de 1922, se desarrolló en Madrid el Congreso de la Federación Aeronáutica Internacional. Nuestro país fue representado por el Aero Club Argentino, siendo los miembros presentes en esa ocasión el ingeniero Juan Antonio Fernández, el doctor Fernando Jardón y el Teniente Coronel Francisco Vélez. La ocasión le valió al ingeniero Fernández para presenciar, en Alemania, uno de los mundialmente conocidos y famosos torneos de vuelo a vela, que se llevó a cabo en los macizos del Rhön, en el cerro Wasserkuppe (agosto de 1922), con el empecinado ariete del llamado “el Padre del Rhön”, el científico Oskar Ursinus.



“El Padre de Rhön”, Oskar Ursinus, iniciador del movimiento en pro del vuelo sin motor en Alemania

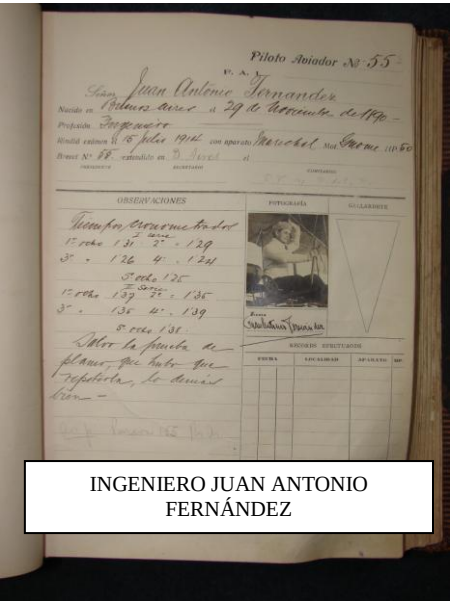
Al retornar de la gira, los comentarios que realizó, en una exposición ante las demás autoridades del Aero Club Argentino, relacionada con los grandes logros y avances que consiguieron los alemanes con el vuelo de aeronaves no motorizadas inspiró a los funcionarios aeronáuticos para ensayar, en Argentina, el incipiente deporte científico, proponiendo realizar concursos semejantes en nuestras tierras. La moción del ingeniero Fernández fue considerada positiva y aceptable, por lo que, continuando con tesón su iniciativa, presentó formalmente su proyecto a la Comisión directiva del Club, el 18 de diciembre de 1922.



INGENIERO DESIDERIO BIRÓ

Semejante propuesta, si bien fue recibida con gran entusiasmo, debió ser analizada en detalle, por lo que se confió el trabajo técnico a la Subcomisión Técnica del Aero Club. El responsable del estudio resultó ser el ingeniero Desiderio Biró de Ditró, que presidía a esa fecha esa Subcomisión. Hacia 1922, los destinos de toda la Aviación Civil argentina estaban manejados por el Servicio Aeronáutico del Ejército. Por entonces, el Ingeniero Desiderio Biró de Ditró (graduado en 1916 como ingeniero

en construcciones mecánicas en la Universidad de Budapest, Hungría), integraba ese organismo oficial.



Aunando esfuerzos, conocimientos científicos y experiencias vividas, Biró y Fernández se abocaron a la redacción de las bases que servirían de fundamento para las propuestas y proyectadas competencias volovelísticas, con nivel de concurso. La responsabilidad organizacional y la fiscalización, se propuso, recaerían en el Aero Club Argentino.

Durante su visita fugaz a la cuna del volovelismo mundial, el Wasserkuppe, Fernández propuso al director de ese concurso para que visitara nuestro país, lo que logró, acogiéndose a la invitación del Aero Club Argentino; se trató del profesor Franz Linke, quien pronto arribó a Argentina, donde se dispuso que él realizara extensas giras, para determinar (acorde con su reconocida experiencia) los lugares más apropiados para llevar a cabo concursos de vuelo a vela, como en el Rhön. Para ello se designó como su permanente acompañante a un oficial del Servicio Aeronáutico del

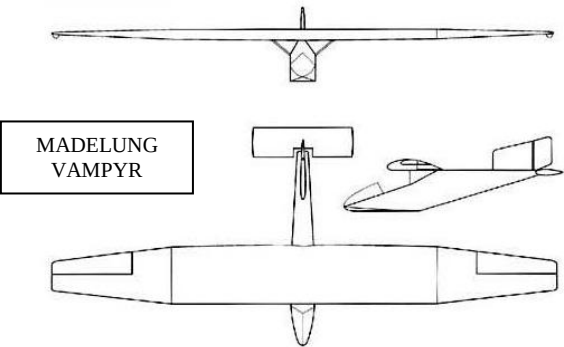
Ejército, el entonces Teniente Pedro Castex Lainfor. El Servicio contribuyó a solventar los costos que esta prominente visita ocasionó.

ING. BIRÓ Y TENIENTE PEDRO CASTEX LAINFOR



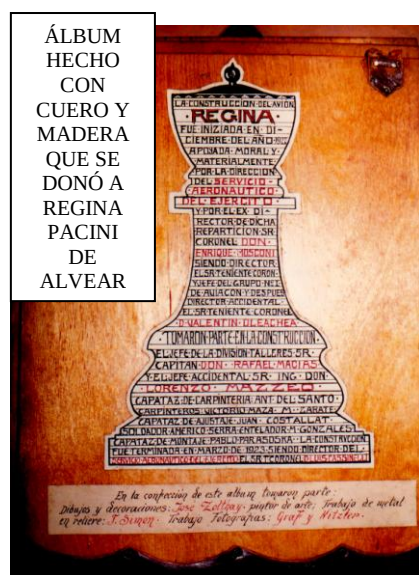
De lo visitado y recorrido, resolvieron como lugares más propicios, las sierras de La Ventana y de Tandil, en la provincia de Buenos Aires.

Hacia principios de 1923, ya el Aero Club Argentino hizo pública su convocatoria para un “Primer Concurso Nacional de Vuelo Sin Motor”, según obra en documentos oficiales. Lamentablemente, todo el esfuerzo que se había emprendido, y todas las expectativas generadas inicialmente se vieron frustradas plenamente con el resultado de la convocatoria, que resultó fracasada, ya que ninguna institución u organismo se presentaron o inscribieron. Analizando a posteriori este decepcionante revés a un inusual proyecto, deducimos, la carencia de recursos económicos, tanto por parte de eventuales particulares inicialmente interesados, como así también recursos técnicos, experiencias previas, planos, materiales apropiados, etc., habría llevado a los “motivados” a no inscribirse.



El único proyecto que se pudo materializar fue el que decidieron realizar los ingenieros Biró y Fernández (Fernández vino “con un as en la manga” a su regreso desde Alemania: consiguió “bajo cuerdas” que le cedieran los planos de construcción detallados del planeador más exitoso por entonces, que eran considerados en Alemania como secreto): constuirían un modelo Madelung Vampyr.

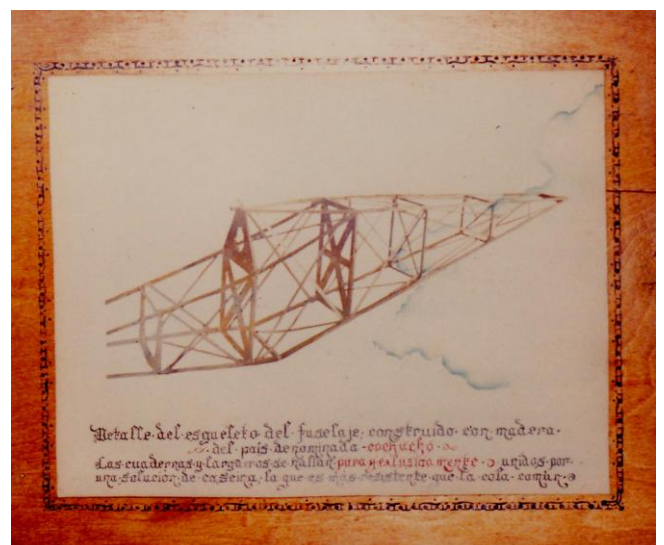
Para la construcción y desarrollo de este innovador proyecto, Fernández y Biró comenzaron, a tiempos de presentar la propuesta del concurso, el inicio de los trabajos. Aquí entra en juego el fomento oficial por parte del Servicio Aeronáutico del Ejército al desarrollo del volovelismo nacional: otorgaron al ingeniero Biró una autorización especial, concedida y firmada personalmente por el Jefe del Servicio, Teniente Coronel Luis A. Casinelli, para que la materialización se lleve a cabo en los talleres de El Palomar, pertenecientes al Ejército. Además, esa plena autorización incluyó el permiso para Biró, por el tiempo que le demande la construcción del planeador, dedicarse a tiempo completo al proyecyo, en desmedro de sus ocupaciones formales en la Base. También, cubrieron los gastos ocasionados por la adquisición del material que se emplearía, la designación de personal auxiliar para la mano de obra que sería necesaria, y la comisión transitoria del ya mencionado Teniente Castex Lainfor, como ayudante de los ingenieros responsables del proyecto.

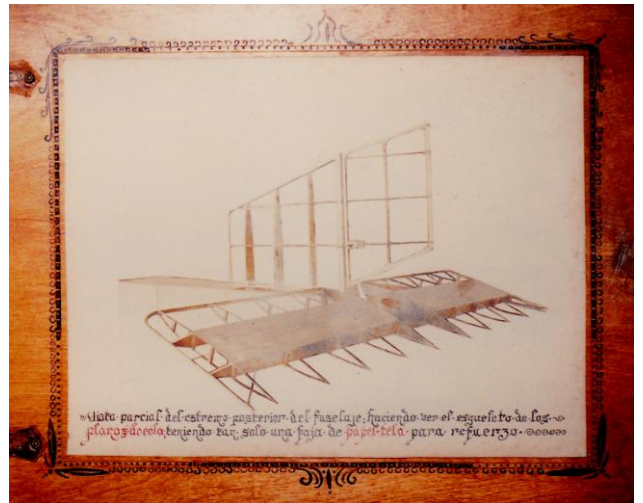


A pesar del contundente apoyo oficial para que se avance en la construcción de este planeador, los adelantos fueron progresando muy lentamente, en gran parte, decepcionados por la falta de repercusión e interés público por el concurso. Desde una muy loable iniciativa llevada adelante por los responsables del diario La Prensa, en el nombre de su director, Exequiel T. Paz, se instituyó un premio muy interesante en efectivo, con 1.000 pesos, que se abonarían al que construyese un planeador que satisfaga en vuelo determinados requisitos. Al efecto, en ese prestigioso diario se publicaron (19 de junio de 1923) las bases y condiciones, y se establecieron qué parámetros debían cumplirse para lograr el premio. En el postulado publicado, se responsabilizó por la fiscalización de las pruebas de rigor al Aero Club Argentino. Además, se dio plazo para el concurso, fijando la fecha tope en 31 de diciembre de 1923.

Merece ser expresado, que los requisitos a cumplir eran sumamente exigentes, considerando que esas experiencias de vuelo planeado no se habían llevado a cabo antes en nuestro país.

La construcción del planeador logró efectivizarse muy a fines de 1923. Se consideró oportuno, para su presentación oficial, la realización de un imponente acto-ceremonia, al que se invitarían las máximas autoridades nacionales. Se trataba, ni más ni menos, de mostrar a los argentinos la capacidad de mano de obra, desarrollo e ingenio en la ejecución de material aeronáutico, el ferviente fomento a la actividad volovelística por parte del Servicio Aeronáutico del Ejército, y como llamado de atención para todos los entusiastas iniciales, que –a posteriori- no adhirieron a la materialización de otros diseños y proyectos.





En la sede de entonces del Aero Club Argentino, en el Aeródromo de San Isidro, se cumplió la presentación de rigor. Llegaron invitados especialmente el Presidente de la Nación doctor Marcelo Torcuato de Alvear, su señora esposa, el General Agustín P. Justo (Ministro de Guerra), el Teniente Coronel Casinelli (que seguía en su cargo de Director del Servicio Aeronáutico del Ejército), el presidente del Aero Club Argentino, Jorge A. Mitre y reconocidos dirigentes y pilotos: Lawrence Leon, Antonio María Biedma Recalde, Guillermo Hillcoat, Juan José Etcheberry, el piloto-tanguero Osvaldo Fresedo y otros.



Al promediar los actos, luego de discursos de rigor, la señora esposa del Presidente fue sorprendida, cuando se anunció que el flamante planeador llevaría su nombre, y que ella será la madrina durante el bautismo: al efecto, en el aguzado empenaje del planeador, como también en el fuselaje a la altura del habitáculo de piloto, se pintaron sendas “reinas de ajedrez”, y la leyenda “Regina” en el estabilizador vertical, por Regina Pacini de Alvear, su nombre. Por padrino se nombró al Teniente Coronel Casinelli.

Finalizó el año 1923; el planeador estaba listo, fue presentado y bautizado oficialmente...pero el ingeniero Biró, quizás decepcionado por la ausencia de contendientes para competir, no inscribió al Regina al concurso. El director de La Prensa, también desalentado, dispuso posponer la fecha inicialmente fijada, y anunció que se postergó hasta el último día del año 1924.

La Dirección del Servicio Aeronáutico del Ejército, que era la real propietaria del Regina, tomó la iniciativa de inscribir en el concurso al planeador, ante la actitud dubitativa de Biró, acto este considerado de oficio, adoptado por un organismo oficial, en vistas a no echar por la borda el

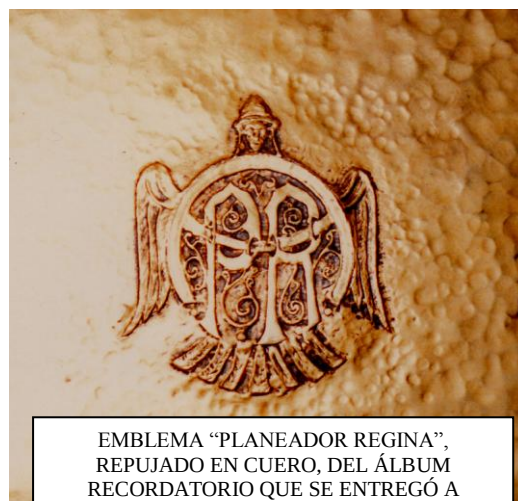
fomento brindado, y para evitar que se extinga el nuevo plazo dispuesto por el director de La Prensa. También, decidió poner a disposición al planeador a cualquier piloto que califique para volarlo.

El Aero Club Argentino, mientras, organizó una Subcomisión que integraron nuevamente Biró, Fernández y Castex Lainfor, que intentó seleccionar al piloto apropiado, en vista a inexperiencias en Argentina en este tipo de aeronaves sin motor, y en la obtención del lugar más apropiado para iniciar los vuelos de ensayo: se consideraron los estudios preliminares del profesor Linke, y se concluyó que el lugar apropiado estaba en las sierras de Tandil: tenían la orografía adecuada, además de las excepcionales condiciones eólicas, debido a las corrientes provenientes del Atlántico.

El listado de pilotos que se preparó en el ACA fue muy acotado, limitándose a tres. Dos, pilotos reconocidos: el mismo Castex y Adolfo Haro (ninguno había tenido experiencia previa con planeadores), y el tercero, representante de los aviones Fokker en Argentina, Otto Ballod. Ballod si había experimentado con estos vuelos antes, en Alemania, aunque era nativo de Letonia. Previamente, se lo interesó al piloto Eduardo Olivero, nativo de Tandil y con experiencias diferentes pero considerado con aptitud para los intentos, pero fue finalmente desestimado. En cambio, Ballod se interesó, se entusiasmó,...y aceptó el reto! Sería el primero en volar con planeadores en Argentina!



OTTO BALLOD



EMBLEMA "PLANEADOR REGINA",
REPUJADO EN CUERO, DEL ÁLBUM
RECORDATORIO QUE SE ENTREGÓ A
REGINA PACINI DE ALVEAR CUANDO FUE
MADRINA DEL PLANEADOR

Una importante delegación del ACA se trasladó hacia Tandil para la fecha prevista de realización de los ensayos con el planeador, ya definitivamente conocido como Regina. Esto se promediando el mes de diciembre de 1924. A similitud de ese otro intento que hubo realizado un entusiasta y aventurero un día patrio, el 25 de mayo de 1904, en Tandil, cuando se deslizó colina abajo munido con una bicicleta a la que adosó una estructura con forma de "alfajor Merengo" (aspecto lenticular), logrando sortear una cierta distancia en una caída atenuada por ese primitivo paracaídas: ese intento está atribuido indistintamente a Pablo Suárez y a Guido Dinelli, esta vez se eligió también una lomada de escasos 180 metros de elevación, que estaba situada en predios de la estancia llamada La Merced.

El 23 de diciembre, el Regina se llevó hasta la cumbre, se ensambló y se posicionó adecuadamente, siguiendo al pie de letra cada indicación que dio Otto Ballod, mientras era observado contemplativamente por un escaso número de curiosos, no mayor de 30 personas. Se

había previsto que el Vampyr fuera “proyectado” hacia el vacío (técnicamente, a esto se le llama envuelo) utilizando correas elásticas a modo de honda (gomera), que se conoce como sistema sandows. Entonces, Ballod sugirió cambiar el sistema de enganche original, previsto en la proa del aparato, y pidió a Biró que el gancho se corra hasta el centro de gravedad del planeador, situado debajo del habitáculo que él ocuparía. Biró accedió y modificó la toma.

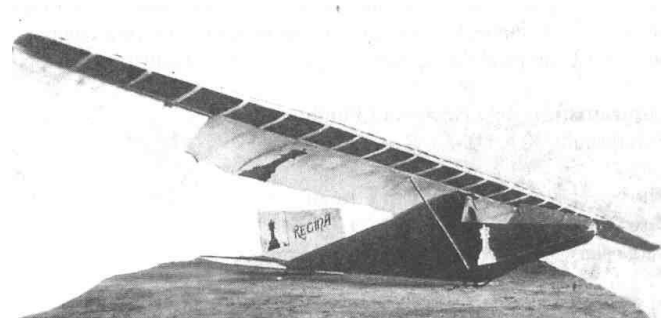


IMAGEN DEL “REGINA” YA POSICIONADO EN LA CIMA DE LA COLINA, ANTES DEL INTENTO DE LANZAMIENTO POR “SANDOWS”, COMO FIGURA A LA IZQUIERDA

A las once de la mañana, el piloto ocupó su sitio en el lugar de pilotaje, los hombres (en dos grupos, a cada lado) tensaron la goma, y a la orden de Ballod comenzaron a correr colina abajo; cuando los ayudantes en la cima de la colina soltaron al Regina para que fuera lanzado, este levantó la proa con brusquedad y fuera de control (evidentemente, fue desacertada la sugerencia de modificación del anclaje de lanzado), se desenganchó de los sandows y fue a parar al mismo sitio del lanzamiento, pero invertido. Al acercarse a socorrer al piloto, los asistentes verificaron, no sin estupor, que había golpeado su cabeza contra una roca, lo que le ocasionó el deceso, por haberle roto la base craneal y vértebras cervicales. El vuelo a vela en Argentina, ya antes de tener practicantes, se cobró la primera víctima.



EL PLANEADOR “REGINA”, TAL COMO QUEDÓ AL ACCIDENTARSE



OTTO BALLOD

1890: Riga (Letonia) - 1924: Tandil (Argentina)

Paradójicamente, el robusto planeador no registró notables daños estructurales. Cuando se removió del habitáculo al infortunado y voluntarioso Ballod, inerte, el Regina fue “dado vuelta” manualmente, lo desarmaron, lo bajaron de la colina y lo trasladaron –sin haber sido puesto en vuelo nunca más como planeador, ni haberse intentado hacerlo- de retorno a El Palomar, en cuyos cobertizos languideció en un triste y oscuro olvido frustrante, hasta cerca del año 1925.

Biró, el “padre de la criatura”, consiguió la autorización de las autoridades militares para ensayar un nuevo proyecto, en base a ese planeador que no cumplió con su cometido: el concurso de La Prensa ya prescribió. Habiéndose desinteresado el Ejército por el frustrado planeador, cedió a su constructor el material. Entonces, Biró se abocó a transformarlo en avión, introduciéndole las necesarias modificaciones, que incluyeron la colocación de un pequeño motor Ford. Fue ensayado, ya como peculiar aeronave con motor allí mismo, en El Palomar, sin ningún éxito. Con el correr de los años, con tezhón y sin abandonar la idea de hacerlo volar, su ahora propietario lo llevó al aeródromo cercano de Villa Lugano y le adaptó un motor con mejores prestaciones (un Salmson radial, modelo AD9 de 40 HP). Así equipado circa 1932, este curioso avión logró volar el 20 de setiembre de 1933, siendo piloteado en esa oportunidad por el piloto Carlos Navarro. Recordemos, Biró no era piloto entonces: obtuvo su licencia en los cincuenta, en el Aero Club Córdoba.



EL “REGINA” YA CONVERTIDO EN “PATORUZÚ”



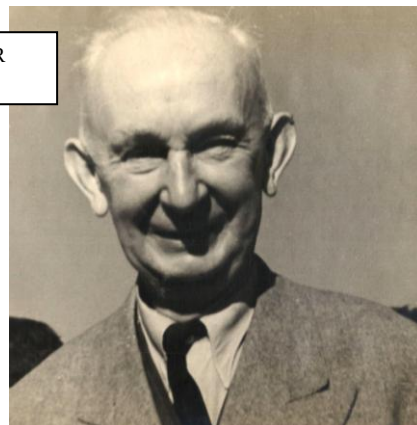
en Patoruzú, y adoptó legalmente su nueva identidad...con los documentos nuevos en regla.

Para la historiografía, quedaron apenas dos evidencias fotográficas de este curioso “engendro”: una, de las obligadas 3 fotos que su propietario presentó ante el Registro Nacional de Aeronaves, cuando lo inscribió y registró a su nombre, el 15 de noviembre de 1933. Fue matriculado como R236 y recibió el

nombre Patoruzú. Otra fotografía muy elocuente lo muestra en El Palomar. De allí en más nada más se documentó ni registró gráficamente, sabiéndose, a ciencia cierta, que hacia 1938 ya no estaba en condiciones de realizar vuelos. Como “presagio” de tiempos actuales, el hecho de esta transformación constituyó una verdadera “libertad de género”: Regina se transformó

EL PROFESOR DOCTOR
WALTER GIORGII

Esta frustrante primera muestra de fomento al vuelo a vela por parte de una entidad castrense no fue la única ni la última. En 1934, nos visitó la Misión Alemana de Vuelo a Vela, con la prestigiosa dirección del profesor y doctor Walter Giorgii.



A consecuencias directas de esa representación, nació en nuestro país el primer organismo oficial dedicado a la difusión específica del vuelo con planeadores: se lo denominó “Sección de Vuelo Sin Motor”, que dependió de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Fue este organismo y sus directivos, quienes elevaron una solicitud al Ejército, con miras a que, en el seno de la Fábrica Militar de Aviones, se construyan (a modo de colaboración y fomento) series de planeadores Rhönbussard (Schleicher), ya que la entonces entidad rectora del Vuelo a Vela, el Club Argentino de Planeadores Albatros había adquirido los planos necesarios de este velero de notables rendimientos al fabricante y diseñador alemán.

DUPLICADO.
SECRETARÍA DE AERONÁUTICA
CUARTEL MAESTRO GENERAL
Dirección General del Material

DIREC CA CIVIL 18P3

CERTIFICADO DE NAVEGABILIDAD DE AVION SIN MOTOR

DE SERIE

Se certifica que el avión sin motor Marca: RHÖNBUSSARD
Modelo 35 N° de serie --- N° de fabricación FMA N° 1
construido por la Fábrica Militar de Aviones
en Córdoba (prov. de Córdoba) el 18 Enero 1941
propiedad de CLUB ARGENTINO DE PLANEADORES "ALBATROS"
con domicilio en Avda. de Mayo 1370.- Cap. Fed.
está habilitado para vuelos de vuelos a vela y permitido
para los siguientes sistemas de lanzamiento y condiciones de vuelo:
—Sandou.
—Remolque por automóvil, hasta 80 Km/h máximo.^(a)
—Remolque por torno, hasta 80 Km/h máximo.^(b)
—Remolque por avión, hasta 120 Km/h máximo.^(c)
—Velocidad límite de picada permitida: --- Km/h.^(d)
—Permitido para volar hasta --- m/seg. de velocidad de viento reinante.
—Aptitud para acrobacia: PROHIBIDA.
Lugar y fecha Buenos Aires, de diciembre de 1945

Firma de la autoridad aeronáutica
VICEDIRECTOR

Certifico que este avión sin motor está construido según planos aprobados y ha merecido las habilitaciones arriba mencionadas después de la inspección técnica final practicada el 18 de Enero de 1941; Ficha de Inspección N° --- y de la Inspección de vuelo realizada el --- de 19---, Ficha Resumen N° ---

Fecha 27 Dic. 1945 ALBERTO NICOLAS FERRO SESSAREGO
Comandante en Jefe Inspección Técnica Aeronáutica

Matrícula acordada: LV-DAJ (Exple. ---)

FECHAS DE VENCIMIENTO DE ESTE CERTIFICADO	
18 Dic 45	18 Dic 46
18 Dic 46	18 Dic 47
18 Dic 47	18 Dic 48
18 Dic 48	18 Dic 49
18 Dic 49	18 Dic 50
18 Dic 50	18 Dic 51
18 Dic 51	18 Dic 52
18 Dic 52	18 Dic 53
18 Dic 53	18 Dic 54
18 Dic 54	18 Dic 55
18 Dic 55	18 Dic 56
18 Dic 56	18 Dic 57
18 Dic 57	18 Dic 58
18 Dic 58	18 Dic 59
18 Dic 59	18 Dic 60
18 Dic 60	18 Dic 61
18 Dic 61	18 Dic 62
18 Dic 62	18 Dic 63
18 Dic 63	18 Dic 64
18 Dic 64	18 Dic 65
18 Dic 65	18 Dic 66
18 Dic 66	18 Dic 67
18 Dic 67	18 Dic 68
18 Dic 68	18 Dic 69
18 Dic 69	18 Dic 70
18 Dic 70	18 Dic 71
18 Dic 71	18 Dic 72
18 Dic 72	18 Dic 73
18 Dic 73	18 Dic 74
18 Dic 74	18 Dic 75
18 Dic 75	18 Dic 76
18 Dic 76	18 Dic 77
18 Dic 77	18 Dic 78
18 Dic 78	18 Dic 79
18 Dic 79	18 Dic 80
18 Dic 80	18 Dic 81
18 Dic 81	18 Dic 82
18 Dic 82	18 Dic 83
18 Dic 83	18 Dic 84
18 Dic 84	18 Dic 85
18 Dic 85	18 Dic 86
18 Dic 86	18 Dic 87
18 Dic 87	18 Dic 88
18 Dic 88	18 Dic 89
18 Dic 89	18 Dic 90
18 Dic 90	18 Dic 91
18 Dic 91	18 Dic 92
18 Dic 92	18 Dic 93
18 Dic 93	18 Dic 94
18 Dic 94	18 Dic 95
18 Dic 95	18 Dic 96
18 Dic 96	18 Dic 97
18 Dic 97	18 Dic 98
18 Dic 98	18 Dic 99
18 Dic 99	18 Dic 00

(1) Lugar de construcción.
(2) Fecha del fin de la construcción.
(3) Inspección técnica, intervención de perfeccionamiento y vuelo a vela, acrobacia, experimentación, transporte.
(4) Inspección técnica.
(a) y (b) (5) Significa de las velocidades indicadas deben ser respetadas.



UNO DE LOS TRES RHÖNBUSSARD CONSTRUIDOS EN LA FMA

La moción fue estudiada minuciosamente. Intervinieron en la toma de decisiones el Comandante de Aviación de Ejército (Coronel Antonio Parodi) y el Director de Material Aeronáutico (Teniente Coronel Alfredo Paladino). Instruyeron al director de la FMA para que construya una pequeña serie de tres veleros, asignando la lógica prioridad a los compromisos de construcción de aviones militares. Estas tres aeronaves fueron completadas y entregadas (a través de ña Sección de Vuelo Sin Motor) a sus usuarios, los clubes Albatros y Córdoba, el primero en 1940 y los dos restantes en 1942.

Siguiendo los avatares que signaron a nuestras historias institucionales, en 1945, al crearse la Secretaría de Aeronáutica, la FMA transformada en Instituto Aerotécnico, construyó 10 planeadores “primarios”, para uso elemental, SG-38, que se entregaron a clubes y entidades dedicados a volovelismo. Después, mejoró el diseño de ese tipo de planeadores, y ensayó con éxito un prototipo del modelo.

El primero de los tres Rhönbussard construidos en la FMA fue utilizado asiduamente hasta 1972. Mucho tiempo después, fue adquirido por un aficionado extranjero, quien – a la fecha- está terminando su completa reconstrucción, en miras de ponerlo nuevamente en condiciones de vuelo!

Cuando finalizó la Segunda Gran Guerra, Argentina fue signada por haberse mantenido neutral al conflicto. Mermaron drásticamente los suministros de materiales considerados estratégicos por parte de alemanes y estadounidenses. Entonces, las autoridades nacionales dispusieron producir aeronaves con diseños y materiales autóctonos. También, se sumaron al Instituto Aerotécnico

distinguidos profesionales provenientes de Europa, de la talla de los alemanes Reimar Horten y Kurt Tank, el italiano Cesare Pallavecino y el francés Émile Dewoitine. Este nutrido grupo de científicos contribuyó para que, en Córdoba, se desarrollaran interesantísimos proyectos, muchos de los cuales fueron discutibles, entre 1947 y 1955, pero marcaron para siempre hitos en la historia aeronáutica nacional y mundial.

Fundamentalmente, a la genialidad de Reimar Horten se le debió el diseño y desarrollo de planeadores “sin fuselaje ni cola”, del tipo alas volantes, destacándose el IAe 34 Clen Antú (Modelo H. XVa.), cuyos escasos ejemplares fueron asignados a clubes de Vuelo a Vela.



ALAS VOLANTES HORTEN, CONSTRUIDAS EN CÓRDOBA



Entre el 21 y el 25 de mayo de 1951 se desarrolló en Villa Rumipal, Córdoba, el Primer Congreso Argentino de Vuelo Sin Motor. Se sentaron entonces las bases de establecimiento de la Federación Argentina de Vuelo a Vela (FAVAV) y el Instituto Argentino de Vuelo a Vela (INAV), con un importantísimo apoyo oficial a este deporte-ciencia, el “vuelo silencioso”.

En ese Primer Congreso se implementó la imperiosa necesidad de impartir la instrucción de vuelo con planeadores en la modalidad de “doble comando”, necesitándose para ello aeronaves biplazas. A raíz de esto, se adquirieron 10 ejemplares del modelo Kranich II (DFS-30), en 1951. Como el embarque llegó desde el fabricante español Aeronáutica Industria S. A. (AISA) por barco, resultaron completamente dañados, porque los contenedores habían llegado a la intemperie sobre la cubierta. Se decidió recuperar, en lo posible, los ejemplares que menos se perjudicaron, encargándose al ahora IAME (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado) el trabajo, pudiéndose armar 5 planeadores, de los cuales sólo 3 se pudieron utilizar prácticamente.

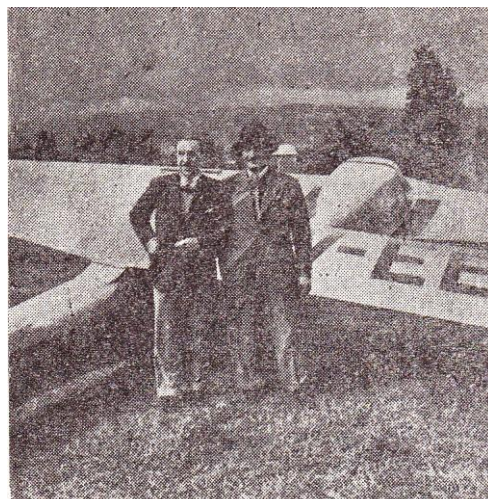


Al IAe 34 binlaza le siguieron dos monoplazas, que fueron designados para concurrir, s en el Campeonato Mundial de España (Cuatro Vientos, 1954), y más rten H.XVc). Con el segundo prototipo se logró un notable vuelo en mechingones, en Córdoba, alcanzando el piloto Heinz Scheidhauer los

6.200 metros. Con este notable vuelo, se fortaleció la idea de sobrevolar la Cordillera de los Andes. Se determinó la factibilidad y se organizó el emprendimiento, en conjunto, entre la Dirección de Fomento del Ministerio de Aeronáutica y el Instituto Aerotécnico. El epílogo se escribió con final feliz, ese 30 de octubre de 1956, cuando el mismo Scheidhauer con un Urubú y Claudio Dori, con un Slingsby Sky 34, aterrizaron a orillas del lago Llanquihue, en Chile, tres horas y media después de ser remolcados, al despegar desde San Carlos de Bariloche, Río Negro, en Argentina.



EL ALA VOLANTE URUBÚ DURANTE EL VUELO EN EL QUE CRUZÓ POR PRIMERA VEZ LA CORDILLERA DE LOS ANDES



Claudio J. Dori, Heinz Scheidhaver, los pilotos de vuelo a vela que realizaron el primer cruce de los Andes

Silencioso, como el vuelo mismo con aeronaves sin motor, pero metódico, preciso, efectivo, fue siempre, desde los organismos castrenses argentinos, el fomento al deporte del vuelo a vela.

Bibliografía utilizada:

Archivos: DEHFAA, BiNAE, AGN.
Revista Nacional de Aeronáutica.
Archivos fotográficos: AGN, José Cuadrado, Anita Spuhr de Cuadrado, Manuel Fentanes.
Bibliografía cedida por el señor Hugo Benedini.
Archivos documentales y fotográficos del autor.
Manual de vuelo a vela. W. Hirth.
Volo a vela. Storia di un campeonato del mondo. Edizioni Bora. Zeno Fioritoni y otros. Rieti, Italia, 1985.
El vuelo sin motor en la República Argentina. Tomo I, 1810-1939, José Cuadrado, AVVA, 1996.
Revistas Aviación y Astronáutica.
Revistas Avia.
Libro Histórico del Regina. Aero Club Azul.