

Las primeras pistas de aterrizaje en Campo de Mayo



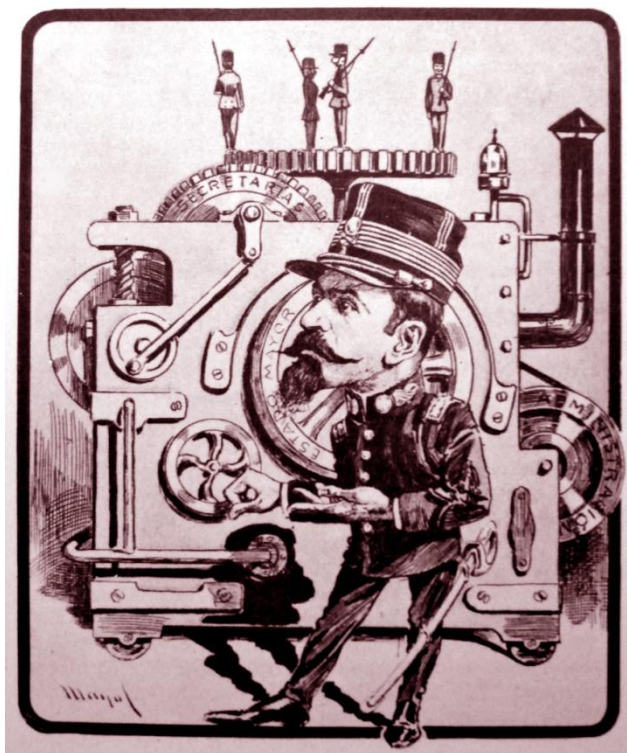
Las primeras pistas de aterrizaje en Campo de Mayo

En 1901 el Poder Ejecutivo, por intermedio del Departamento de Guerra, entonces a cargo del Coronel Pablo Ricchieri inició negociaciones para la adquisición de los terrenos destinados al establecimiento de un campo de maniobras del Ejército, sobre el río de Las Conchas.

El 8 de agosto se promulgó la Ley N.º 4005, sancionada por el Senado y Cámara de Diputados de la Nación, reunidos en Congreso, por la que se aprobaron las negociaciones y se designó a los mencionados terrenos con el nombre de *Campo de Mayo* y se autorizó al Poder Ejecutivo a expropiar los lotes de terrenos comprendidos por los alcances de la presente Ley con modificaciones establecidas en la Ley N.º 189, cuyo importe fue cubierto con los fondos sobrantes y los que se economizaran sobre el presupuesto vigente del Departamento de Guerra.



Teniente General Pablo Ricchieri

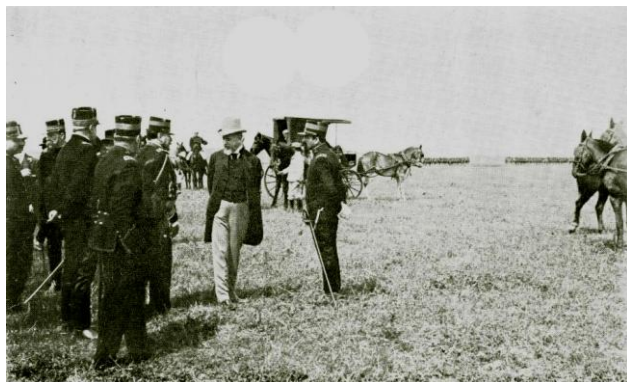


Se estableció que los lotes de terrenos a expropiarse tendrían una superficie aproximada de 100 hectáreas, sin embargo, de acuerdo con las imputaciones hechas en los distintos juicios de expropiación a la referida Ley, se puede apreciar que el total de la superficie de estos terrenos excedió enormemente la autorización conferida. La superficie total de los terrenos adquiridos imputados a la referida Ley era de 2426 hectáreas, 80 áreas, 16 centiáreas y 64 miliáreas¹. Por Superior Resolución del 24 de agosto se nombró Intendente del Campo al Teniente coronel de la Plana Mayor Activa Eduardo E. Conesa.

¹ Agregados como Anexo I.

Las primeras tropas que ocuparon Campo de Mayo lo hicieron en noviembre de este año, siendo los Regimientos N.º 4 y 8 de Caballería de Línea. El Regimiento 4 de Caballería de Línea vivaqueaba en la parte SO del Campo, donde en la actualidad se encuentra la Maestranza del Campo, funcionando su Mayoría en el local que ocupa la Cooperativa de la 2ª División de Ejército (antiguo Hospital de Infecciosos).

Primera revista presidencial realizada en la Guarnición



Fotografía tomada durante los ejercicios militares desarrollados en noviembre de 1901. Izquierda: Teniente General Julio Argentino Roca con el Coronel Ricchieri y oficiales durante la primera formación y revista en Campo de Mayo. Derecha: Teniente General Julio Argentino Roca con el General División José I. Garmendia, General Brigada Francisco Reynolds y Coronel Pablo Ricchieri en un descaso durante la primera formación y revista realizada en la Guarnición durante los ejercicios militares

El 8 de Caballería de Línea ocupaba el terreno situado inmediatamente al Este de la actual Escuela de Caballería (ó Escuela de equitación) funcionando su Mayoría en un galpón de barro que se encontraba en esas inmediaciones. La única población existente en este año la formaban los citados Regimientos e Intendencia del mismo.

En 1910 se desarrolló una febril actividad de preparación de infraestructura destinada a recibir las diferentes delegaciones visitantes con motivo de los festejos del centenario.

El 11 de enero, una noticia publicada por el diario *La Argentina*, titulada *Excursión al Campo de Mayo*, se informó respecto de los malos caminos “faltos de sombra” en alusión directa a la ausencia de parquización.

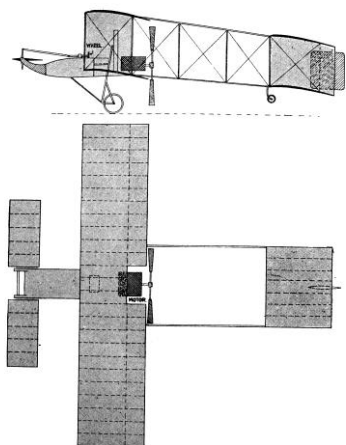
En el artículo se refirió con toda claridad la preparación de un aeródromo sobre un extenso campo dominado por cardales muy cercano a la Escuela de Caballería².

Estas obras jamás concretadas y formaban parte de un plan de mejoras dinamizado por la celebración del centenario que incluían caminos, alojamientos, galpo-

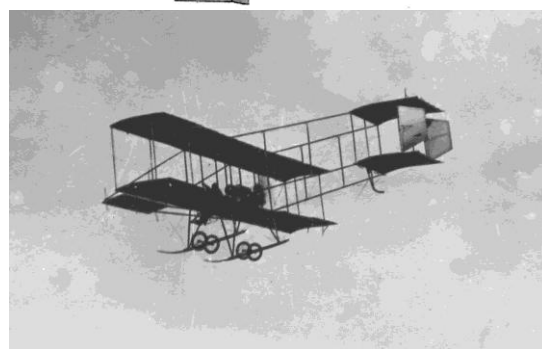
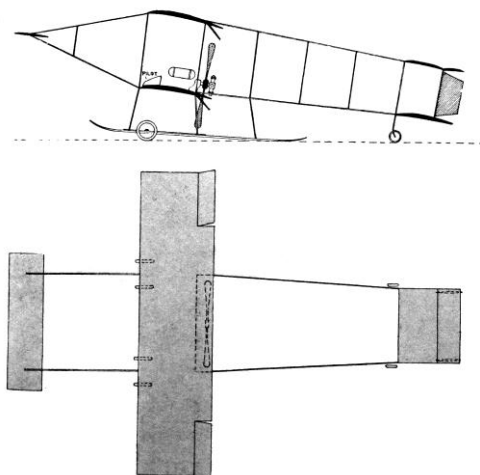
Excursión al Campo de Mayo
Como decíamos en uno de los tópicos anteriores, una vez terminado el almuerzo hicimos una corta jira por el Campo de Mayo.
Solamente el deseo de dar una fiel información nos obligaba a salir a un campo raso, con malos caminos y faltos de sombra.
No éramos soldados, pero éramos periodistas. Y allá salimos acompañados por varios oficiales del regimiento.
—¿A dónde vamos? nos preguntaron.
—Deseamos ver el terreno destinado para el aeródromo.
En cinco minutos nos pusimos en él.
Aún es un simple cardal.—En efecto, es una gran área de tierra situada muy cerca de la Escuela de Caballería.
—¿Por supuesto que esto quedará pronto convertido en un hermoso aeródromo?
—Sólo conocemos el proyecto, pero no tenemos conocimiento de que su construcción esté próxima.
Por supuesto que allí no había nada que ver y dimos orden al cochero nos condujera a los mataderos.
Los mataderos de Campo de Mayo
Estamos en los mataderos de Campo de Mayo.
Un galpón, un brete, un chiquero y un corral componen el citado matadero.
Allí también está instalado el tambero que surte de leche a todos los cuerpos destacados en Campo de Mayo.

² Diario *La Argentina*, 11 de enero de 1910.

nes, etc.³; pero la vertiginosidad de los acontecimientos, derivó en la preparación circunstancial de dos pistas de aterrizaje, la correspondiente a la Plaza de Tiro y la ubicada frente a la Escuela de Clases. Los protagonistas de estos vuelos fueron Ricardo Ponzelli y Alfred Valletón que utilizaron respectivamente biplanos Voisin y Henri Farman II⁴.



Voisin



Henri Farman II



Izquierda: Ricardo Ponzelli
Derecha: Alfred Valletón

³ Plan General de Construcciones Militares. Decreto del 10 de noviembre de 1909.

⁴ Este biplano luego integró la primera flota de la Escuela de Aviación Militar.

Pista de aterrizaje en Plaza de Tiro

La *Plaza de Tiro*⁵ en ese entonces se encontraba unos 200 m al sureste del Cuartel N.º 8⁶, ocupaba un área de 550 m de largo por 110 m de ancho y, ajustándose rigurosamente a esta escueta referencia periodística, fue la pista utilizada por el italiano⁷, luego de sus frustrados ensayos en el hipódromo de Hurlingham.

Pista de aterrizaje en la Escuela de Clases

Era de tierra de unos 600 m de extensión por 30 a 40 m de ancho, estaba ubicada sobre el terreno que corre paralelo a la ruta, frente a la Escuela de Clases⁸ y se había preparado como pista auxiliar de la Compañía Aérea Argentina poco tiempo antes de los accidentados vuelos de Ponzelli.

Del análisis fotográfico de material de época se pudo establecer con toda certeza que esta fue la utilizada por el piloto francés Valletón y por su compatriota Enrique Artigalá con los ensayos de su prototipo *Argentino 1º* en 1911.

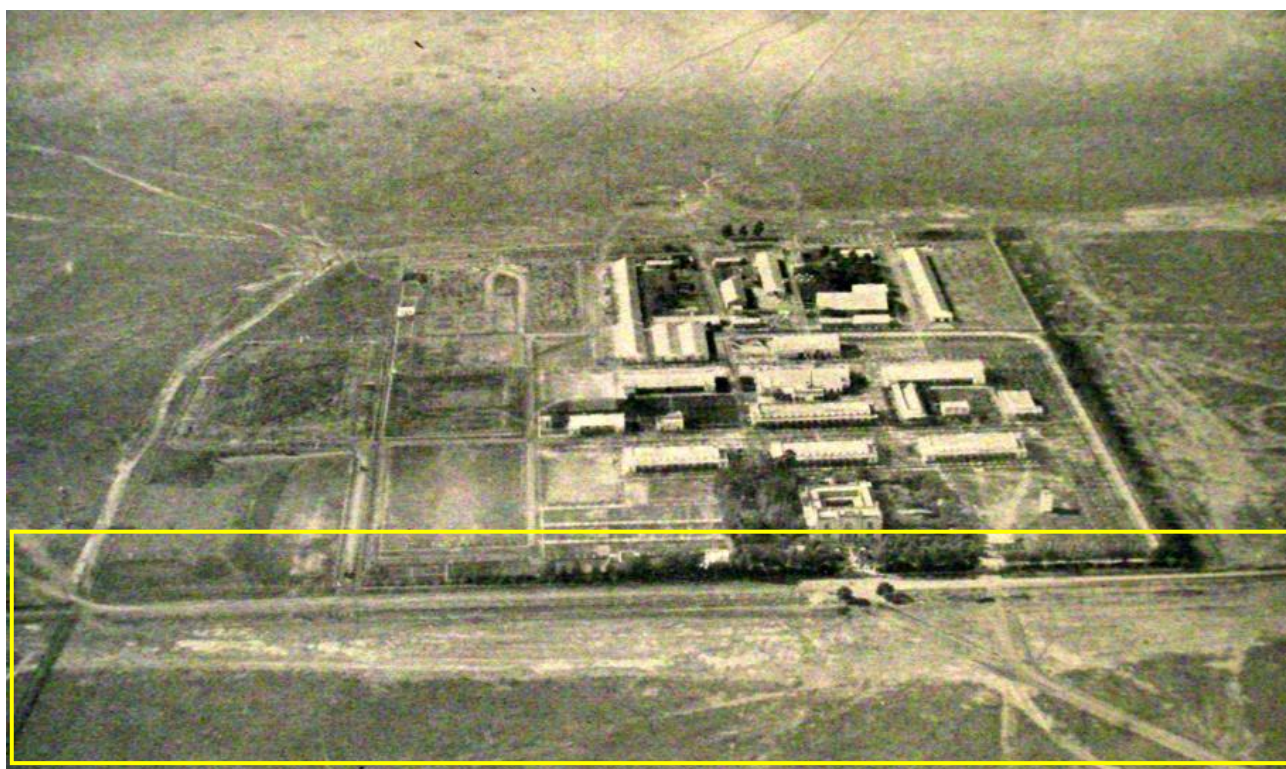


Foto aérea de la Escuela de Clases tomada cerca del año 1930. Al frente se observa nítidamente la pista de aterrizaje preparada por la Compañía Aérea Argentina en 1909⁹

⁵ El primer polígono de tiro funcionó en inmediaciones del lugar conocido antiguamente por "*Vivero y Quinta*". A partir de 1906, y en virtud de un Decreto promulgado el 19 de junio de ese año, el personal de la División de Instrucción de Campo de Mayo recibió la tarea de preparar las nuevas instalaciones.

⁶ Primero fue asiento del Regimiento 5 de Artillería, luego del Regimiento 2 de Artillería, Escuela de Artillería, Grupo de Artillería 1.

⁷ Diario *La Nación*, 31 de enero de 1910.

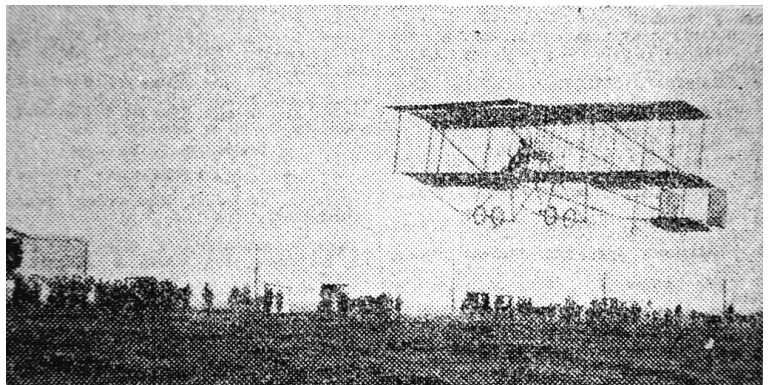
⁸ Primero fue asiento del Regimiento 8 de Caballería de Línea, luego de la Escuela de Suboficiales, Escuela de Comunicaciones y actualmente Regimiento de Asalto Aéreo 601.

⁹ *Historia de Campo de Mayo*. Ejército Argentino 2ª División de Ejército. (1933) Instituto Geográfico Militar.

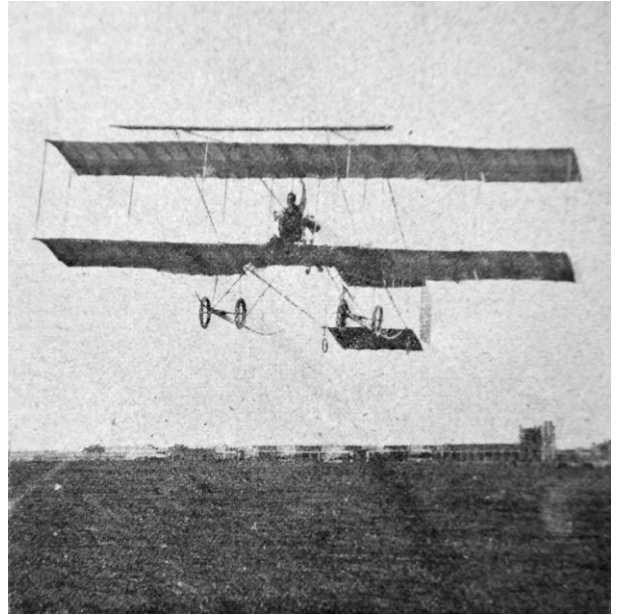
El director de esa unidad era el Mayor Alejandro Pastor Obligado, quien luego sería director de la Escuela de Aviación Militar. En ese instituto se encontraba destinado el Teniente Raúl Eugenio Goubat que colaboró con Valletón en sus preparativos y luego voló como pasajero el 22 de febrero.



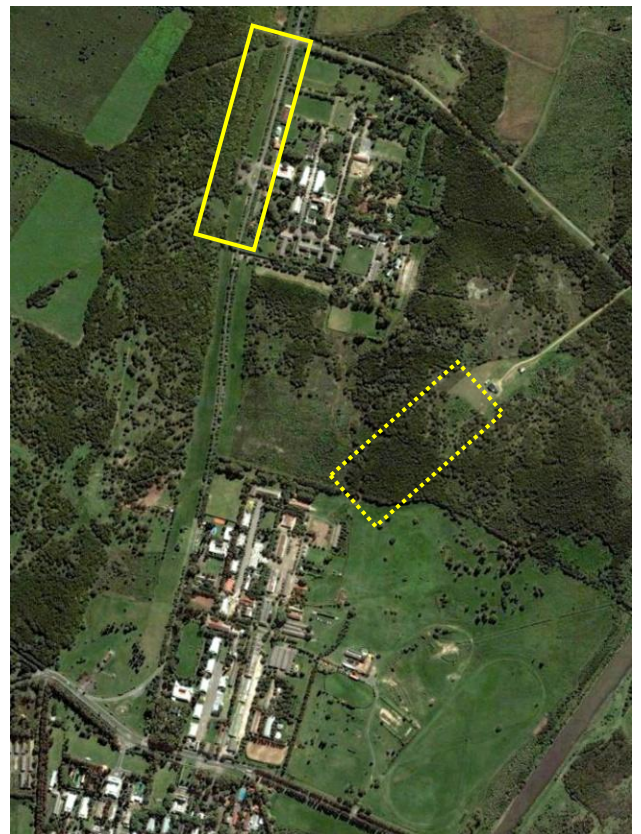
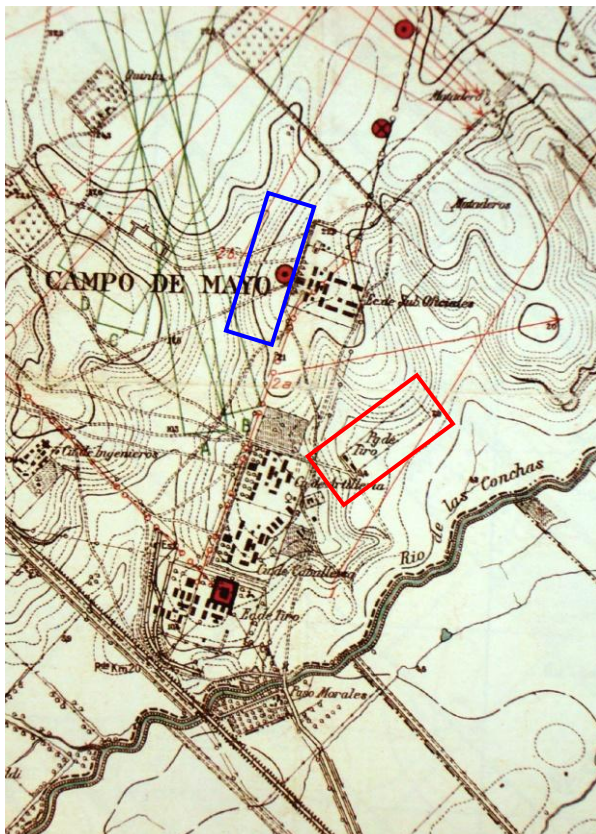
Valletón despegando de la pista frente a la Escuela de Clases de Campo de Mayo. Febrero de 1910. (Foto Archivo General de la Nación)



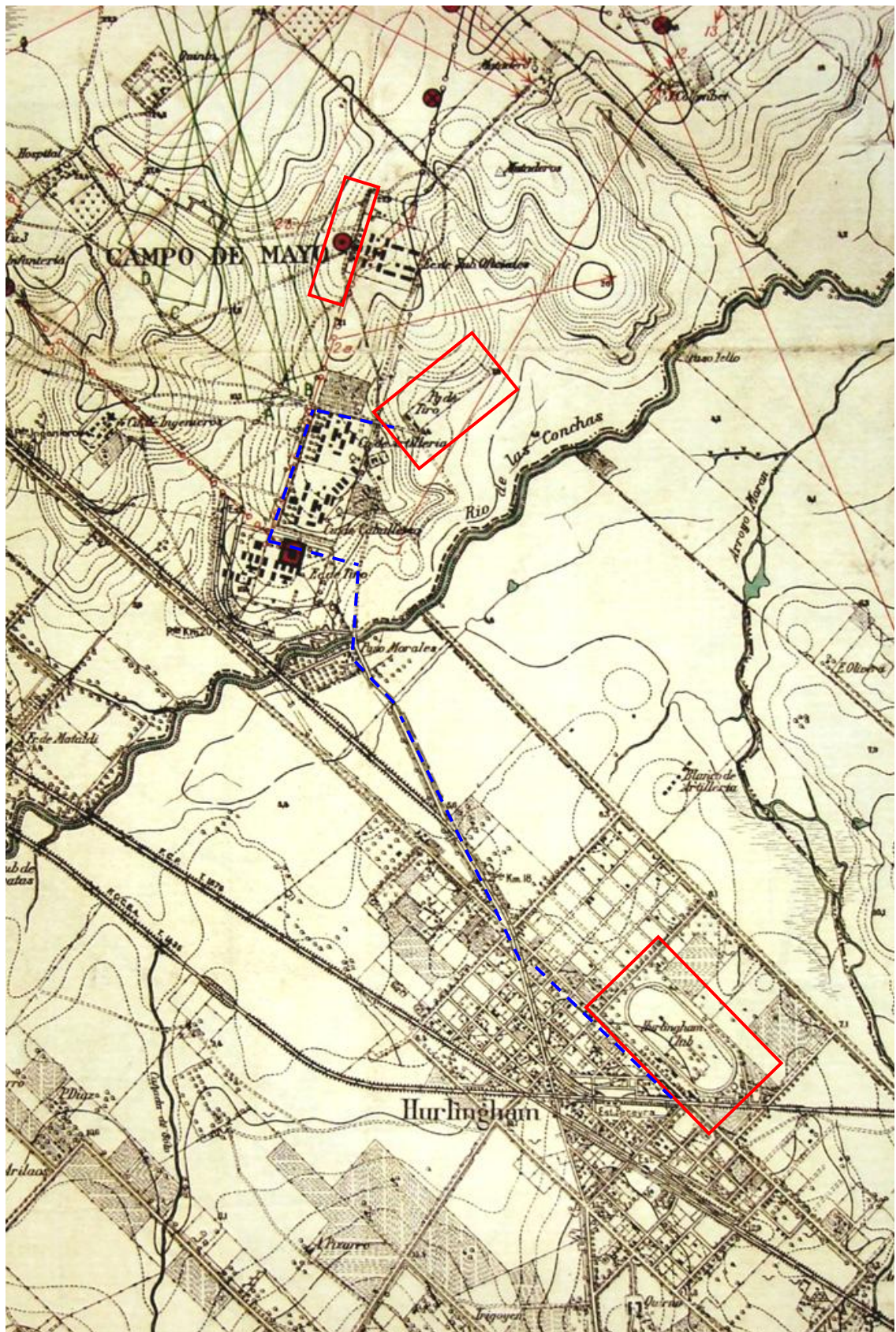
Valletón en Campo de Mayo. Foto diario *La Prensa* 17 de febrero de 1910



Izquierda: Valletón con el Teniente Goubat en Campo de Mayo en ocasión del primer vuelo con pasajero realizado el 21 de febrero. Foto Revista Nacional de Aeronáutica 1960. Derecha: Valletón saludando durante el despegue (en dirección Este) desde la pista de la Escuela de Clases. Foto revista *Caras y Caretas* N.º 595, 26 de febrero de 1910

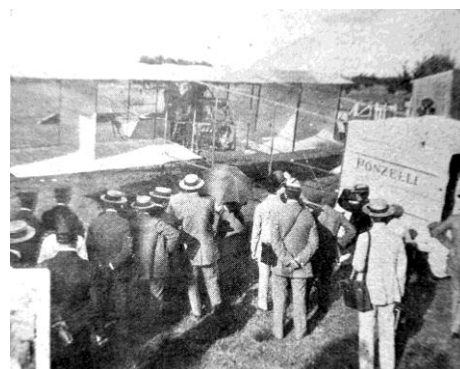
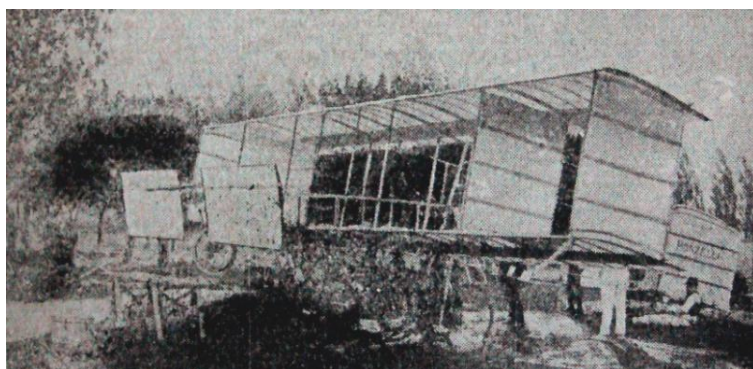
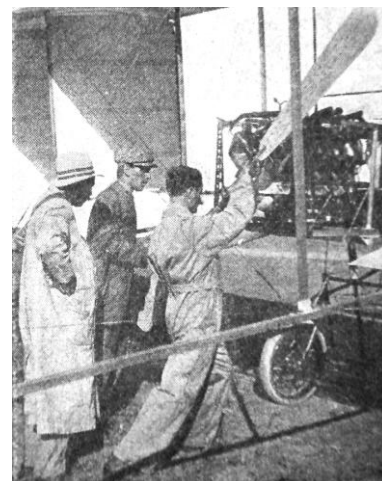
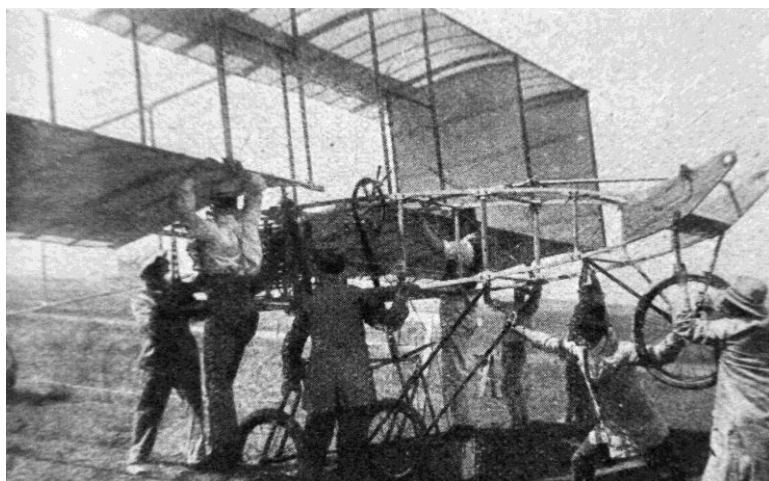


Izquierda: Pistas utilizadas en Campo de Mayo. Escuela de Clases (recuadro azul) y Polígono de tiro viejo (recuadro rojo). Carta 1:25000. Año 1908. Edición 1929. Derecha: Vista satelital de la pista de la Escuela de Clases (recuadro amarillo) y de la Plaza de tiro (recuadro amarillo con líneas de puntos)



Carta de Campo de Mayo donde se pueden apreciar los lugares de vuelo utilizados por Ponzelli y Valletón. La línea punteada azul indica el recorrido de Ponzelli para trasladar su avión a la Plaza de Tiro de Campo de Mayo

Ponzelli preparado su avión en Hurlingham



Izquierda: Foto diario *La Prensa*, 29 de enero de 1910, muy probablemente durante el traslado a la Plaza de Tiro en Campo de Mayo. Derecha: Foto revista *Caras y Caretas* N.º 590

Registro de los vuelos de avión desarrollados en 1910

Nota: Los registros que están de color gris se anunciaron pero se suspendieron o no se pudieron comprobar fehacientemente.

Fecha	Avión	Tripulación	Comentarios
30ENE	Voisin	Ricardo Ponzelli	Por la mañana trasladó el Voisin al Polígono de Tiro acompañado por un centenar de personas con intención de realizar allí un nuevo vuelo de prueba¹⁰. 1.º intento de vuelo. Fue el primero en Campo de Mayo pero resultó accidentado. Se realizó a las 18; cincuenta minutos después llegó el barón Antonio de Marchi llevando autoridades diplomáticas especialmente invitadas a las que luego se sumó el General Rafael M. Aguirre. El italiano, insatisfecho con el rendimiento del avión, continuó con el reglaje y ajuste de los tensores

¹⁰ Ese domingo se había dispuesto una pizarra en la estación ferroviaria de Retiro anunciando los vuelos pero aun así, alguna parte del público estimado en unas 500 personas, ignorando la situación concurre al hipódromo de Hurlingham que había sido cerrado por indicación de las autoridades de la Sociedad Sportiva. Finalizados los ajustes y reglajes previos de la aeronave y con una brisa intermitente de unos siete metros por segundo, realizó dos intentos. Diario *La Razón*, 31 de enero, 2 de febrero de 1910.

			de los controles de la cola.
30ENE	Voisin	Ricardo Ponzelli	El vuelo fue a las 19:10, en el mismo también realizó dos carreras de despegue y el avión alcanzó los 25 km/h y despegó en 120 m hasta ascender entre unos 6 ó 10 metros de altura con una velocidad de unos 55 km/h y cuando ya había recorrido unos 200 m en vuelo, una ráfaga de viento lo inclinó hacia la izquierda poniéndolo en deslizamiento. En estas circunstancias, Ponzelli detuvo el motor y trató de convertir el deslizamiento en planeo, pero al tocar tierra, el Voisin sufrió la rotura del tren de aterrizaje, la cola y la torcedura de una pala de la hélice al impactar contra una parte irregular del campo, el daño hubiera sido mayor si el piloto no hubiese tenido el tino de cortar el motor antes del aterrizaje. El viento reinante era de 25.2 km/h¹¹. El accidente fue atribuido a una falla en el reglaje del avión agravado por el viento existente e inmediatamente el avión fue llevado al hipódromo de Hurlingham para desarmar nuevamente el avión y encarar las reparaciones. En esa ocasión el italiano recibió el ofrecimiento de Christian Brégi (hermano del piloto francés) para colaborar con las reparaciones y la invitación a participar en el premio de distancia -10.000 francos-, instituido por el Aero Club Argentino).
11FEB	Farman	Alfred Valletón	Realizó ensayos en tierra y dejó listo el avión en el cobertizo de la Escuela de Clases ¹² .
12FEB	Farman	Alfred Valletón	Realizó vuelos de ensayo ante un muy reducido público ¹³ .
14FEB	Farman	Alfred Valletón	Realizó su primer vuelo a las 18, luego de recorrer 100 m sobre la pista completó un circuito a 20 m de altura ¹⁴ .
15FEB	Farman	Alfred Valletón	Lo efectuó poco después de las 18 con viento de regular intensidad (30 km/h), realizó un circuito a 20 m de altura ¹⁵ .
16FEB	Farman	Alfred Valletón	A las 17.30 sacó el avión del hangar ascendió al biplano. 1.º vuelo. Con viento sostenido del sector sur, poco antes de las 18 realizó tres vueltas a una altura de 10 a 15 m recorrió 14 km en 13 minutos. (Polígono de la Escuela de Clases) ¹⁶ .
16FEB	Farman	Alfred Valletón	2.º vuelo. Con viento sostenido del sector sur, alrededor de las 19 realizó en cuatro vueltas a 20 m de altura en 11 minutos ¹⁷ .
17FEB	Farman	Alfred Valletón	Ese jueves, debido al viento reinante, prácticamente al anochecer realizó un vuelo de 8 km y completó dos circuitos en 7:17 minutos. Fue cronometrado por el Ing. Newbery ¹⁸ .
20FEB	Farman	Alfred Valletón	Intentó un vuelo pero debió cancelarlo por hallarse roto un travesano del timón de dirección ¹⁹ .
21FEB	Farman	Alfred Valletón	1.º vuelo. Luego de realizar ajustes en el timón de dirección realizó un vuelo de prueba con viento relativamente intenso. A las 17:23 despegó en 8 segundos recorrió unos 100 m a 50 km/h y se mantuvo en el aire a unos 20 metros de altura por espacio de 13 minutos y realizó tres circuitos que fueron cronometrados por el Teniente Raúl Eugenio Goubat en presencia del Teniente coronel Lagos, el Mayor Obligado (director de la Escuela de Aplicación de Clases), el Capitán Maligne, oficiales y tropas ²⁰ .
21FEB	Farman	Alfred Valletón	2.º vuelo. Recorrió 80 m en 8 segundos. Realizó cuatro vueltas a unos 20 metros de altura. Fueron cronometrados por el Teniente Raúl Eugenio Goubat, en presencia del Teniente coronel Lagos, el Mayor Obligado (director de la Escuela de Aplicación de Clases), el Capitán Maligne, oficiales y tropas ²¹ .

¹¹ Diarios: *La Nación*, *La Argentina* y *El País*, 31 de enero. *La Argentina*, 1 de febrero de 1910.

¹² Diario *La Nación*, 12 de febrero de 1910.

¹³ Diario *La Nación*, 12 de febrero de 1910.

¹⁴ Diario *La Nación*, 15 de febrero de 1910.

¹⁵ Diario *La Nación*, 16 de febrero de 1910.

¹⁶ Diario *La Nación*, 17 de febrero de 1910.

¹⁷ Diarios *La Nación* y *La Prensa*, 17 de febrero de 1910. También viajaron Jorge A. Newbery, Antonio de Marchi y Julio A. Quesada.

¹⁸ Diarios *La Nación* y *El Nacional*, 18 de febrero de 1910.

¹⁹ Diario *La Nación*, 21 de febrero de 1910.

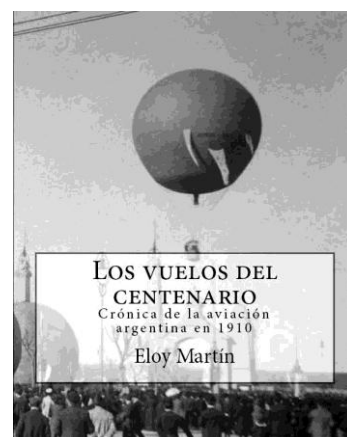
²⁰ Diario *La Nación*, 12 y 22 de febrero de 1910.

²¹ *Ibidem*.

Las primeras pistas de aterrizaje en Campo de Mayo
© Eloy Martín

22FEB	Farman	Alfred Valletón Raúl Eugenio Goubat	Realizó los primeros vuelos en Campo de Mayo con pasajero llevando al Teniente Raúl Eugenio Goubat ²² .
23FEB	Farman	Alfred Valletón	Realizó varios vuelos en Campo de Mayo sobrevolando los cuarteles ²³ .
23FEB	Farman	Alfred Valletón Raúl Eugenio Goubat	Realizó vuelos en Campo de Mayo llevando al Teniente Raúl Eugenio Goubat
27FEB	Farman	Alfred Valletón	Se anunciaron vuelos a partir de las 17:30 en la pista de la Escuela de Clases ²⁴ .
03MAR	Farman	Alfred Valletón	1.º vuelo. Puso en marcha pero tuvo que detenerlo para efectuar ajustes en dos bujías del motor ²⁵ . A las 17:48 puso nuevamente en marcha, despegó tras recorrer 80 m y se elevó a 30 m y voló en dirección noroeste durante 6 minutos superando 7 km de recorrido.
03MAR	Farman	Alfred Valletón Jorge Alejandro Newbery	2.º vuelo. Tan pronto como aterrizó y sin detener el motor, hizo ascender como pasajero al Ing. Newbery. La carrera de despegue fue bastante extensa (350 m) dado que el despegue no lo realizó con viento de frente. Voló 300 m a 8 m de altura ²⁶ .
03MAR	Farman	Alfred Valletón Jorge Alejandro Newbery	3.º vuelo. Intentó el despegue con viento enfrentado pero debió suspenderlo.
06MAR	Farman	Alfred Valletón	Ante un reducido público desarrolló un vuelo frente a la Escuela de Clases. Con un viento noreste de 8 a 9 m por segundo, decoló en 22 segundos luego de lograr los escasos 40 km/h ²⁷ . Completó dos circuitos a 15 o 20 m de altura y aterrizó cuatro minutos más tarde. Se trasladó a la ciudad de Rosario ²⁸ .
07MAR	Farman	Alfred Valletón	Se anunciaron vuelos ²⁹ .

Del libro *Los vuelos del centenario. Crónica de la aviación argentina en 1910*



²² Diario *La Prensa*, 23 de febrero de 1910.

²³ Diarios *La Argentina* y *La Nación*, 24 de febrero de 1910.

²⁴ Diario *La Prensa*, 27 de febrero de 1910.

²⁵ Estaban presentes por el Aero Club Argentino: Jorge A. Newbery, Jorge M. Lubary, Ítalo E. Perotti, Lisandro Billinghurst y Manuel Ramos Vivot. Para desempeñarse como cronometristas y comisarios de vuelo. Diario *La Nación*, 3 de marzo de 1910.

²⁶ Diario *La Nación*, 3 de marzo de 1910.

²⁷ Diarios *La Prensa*, *La Nación* 6 y 7 de marzo de 1910.

²⁸ Diarios *La Razón* y *La Prensa* 1 y 7 de marzo de 1910.

²⁹ Diario *La Nación* 6 de marzo de 1910.