

# VUELO NEWBERIANO

Edición Privada que memora y difunde las “Paginas Doradas” de nuestra Gloriosa Aviación, evocando la eterna y ejemplar figura de nuestro Numen Tutelar;

el Ing. Aviador JORGE ALEJANDRO NEWBERY,  
con informaciones de la Aeronavegación Universal

AÑO 8

Nº 72

2022



ADAGIO:

*“La Nación poseedora de la maquina aérea más perfecta, será en lo sucesivo, el árbitro supremo y absoluto de las demás, por el inmenso poder que pondrá a su disposición”*

Jorge Alejandro Newbery, 09 de abril de 1909

## Índice / contenido

• 56º Aniv. Del Instituto Aeronaval .....	Pag 03
• Primera Estafeta Aeronaval .....	04
• Vicente Almandos Almonacid .....	05
• Primera Guerra Mundial; V. A. Almonacid .....	06
• FISA Federacin Internacional de Sociedades Aerofilaticas .....	09
• Completando el Zeppelin Post Katalog .....	11
• Icare y Dedale , un inicio de Leyenda .....	13
• INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO Informa .....	17
• Creacion dekl Comando del Area Naval Atlantica .....	19
• 1982 – LAS MALVINAS NOS UNE – 2022 .....	21
• PRECURSORES: S. Kingsley .....	22
• Primer Cruce en Globo de la Cordillera de los Andes .....	24
• El Correo Aereo del Uruguay (1era Nota) .....	26
• .....	

**¡DESEAMOS QUE LE AGRADE SU CONTENIDO !**

**También nos gustaría que colabore redaccionalmente  
Debemos dejarle todo tipo de testimonios a la gente joven**

***Aguardamos sus comentarios ;!!***

+++++



**SI DESEA VER LAS EDICIONES ANTERIORES  
INGRESE A ESTE SITIO**

<https://drive.google.com/drive/folders/0B7DfoxliZbymYjN1U05IamNvM1k>



# ... "NADIE DEFIENDE LO QUE NO AMA, y NADIE AMA LO QUE NO CONOCE"...

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

## "Skyhawks sobre Malvinas"

de Santiago Rivas

*La Fuerza Aérea Argentina recibió sus primeros A-4B Skyhawk en 1966, mientras que la Armada recibió sus*

*A-4Q en 1971. Desde ese momento hasta 1982 se incorporaron mas aeronaves, y si bien ambas flotas estaban disminuidas para la época de la Guerra de Malvinas, fueron la columna vertebral de la fuerza de ataque argentina.*

*Causaron las mayores pérdidas a la Task Force británica, hundiendo los HMS Coventry, HMS Ardent, HMS Antelope, la lancha de desembarco F4 y el RFA Sir Gallahad, a la vez que dañaron muchas otras naves y atacaron objetivos terrestres.*

*Pero también sufrieron grandes pérdidas, con veintidós aviones perdidos en combate y dieciocho pilotos muertos.*

*Esta es la historia completa de los A-4 argentinos en Malvinas, un detallado relato de su actuación contado en gran parte por los propios pilotos que los volaron.*

*[A-4C C-322 en el Museo Nacional de Aeronáutica](#)*



Se agradece aporte de Pablo ARBELETCHÉ

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

nos recuerda Pablo Marcelo Arbeletche

**"NUNCA INTERRUMPAS A ALGUIEN QUE ESTÉ HACIENDO LO QUE TÚ DIJISTE QUE NO SE PODÍA HACER"**

**(AMELIA EARHART - LA AVIADORA - 1897/1937)**

# 56° Aniversario del Instituto Aeronaval...

Nos informa Pablo Marcelo Arbeletche

El Instituto Aeronaval se creó el 11 de marzo de 1966 por iniciativa del Comandante de la Aviación Naval, Vicealmirante Jorge E. DUYOS y del Capitán de Corbeta Enrique FORTINI, con el fin de preservar, al dejar las filas activas de la Armada, el alto espíritu de cuerpo y de camaradería propios de la Aviación Naval que forjaron quienes los precedieron. En marzo de 1966, en oportunidad de un homenaje a los



Fundadores de la Aviación Naval, al cumplirse el cincuentenario de la creación de la Escuela y Parque de Aeroestación y Aviación de la Armada de Fuerte Barragán, el Comando de la Aviación Naval organizó un encuentro con personal retirado de la Aviación Naval en la Base Aeronaval Comandante Espora, al cual concurrieron más de cien Suboficiales y Civiles, además de cuarenta Jefes y Oficiales, procedentes de

la Capital y zona de Bahía Blanca. Finalizados los actos de homenaje a los fundadores, los invitados se trasladaron al salón de actos de la Biblioteca Bernardino Rivadavia, donde se realizó una asamblea. El Vicealmirante DUYOS y el Capitán FORTINI expusieron las propuestas de la reunión, las cuales fueron acogidas con gran entusiasmo por los ciento cincuenta asambleístas. Hablaron numerosos concurrentes y finalmente el Capitán de Navío (RE) Gregorio LLORET propuso la designación de un Presidente Provisorio para la nueva institución y sugirió el nombre del Contraalmirante (RE) Eduardo AUMANN, que se encontraba presente y quien a su vez confeccionó una lista de colaboradores para formar la nueva Comisión Provisoria. Se adoptó el nombre de "INSTITUTO DE FOMENTO AERONAVAL". Una asamblea llevada a cabo en 1972 suprimió la palabra "FOMENTO", quedando sólo "INSTITUTO AERONAVAL".



La Comisión provisoria se reunió por primera vez el 6 de mayo de 1966 y decidió abocarse al estudio del estatuto del Instituto, que finalmente quedó terminado en el mes de julio. Finalmente se

## < Primera Estafeta Aeronaval

Finalmente se realizó la primera asamblea ordinaria el 19 de noviembre en la Escuela de Mecánica de la Armada, que aprueba el estatuto y la constitución de la Comisión Directiva definitiva, quedando el Contraalmirante (RE) AUMANN como Presidente.-



# PRIMERA ESTAFETA AERONAVAL

Tras haberse cumplido un nuevo aniversario del primer vuelo argentino al continente blanco, un 7 de febrero de 1952 el Grupo de Reconocimiento 1, bajo el comando del capitán de fragata Pedro E. Iraolagoitia -conformado por los aviones Catalina 3-P-5 y 2-P-3, más un tercero, el 2-P-6, de reserva y apoyo)- decoló de la Base Aeronaval Comandante Espora rumbo a Río Grande. Allí se estableció la base de operaciones.

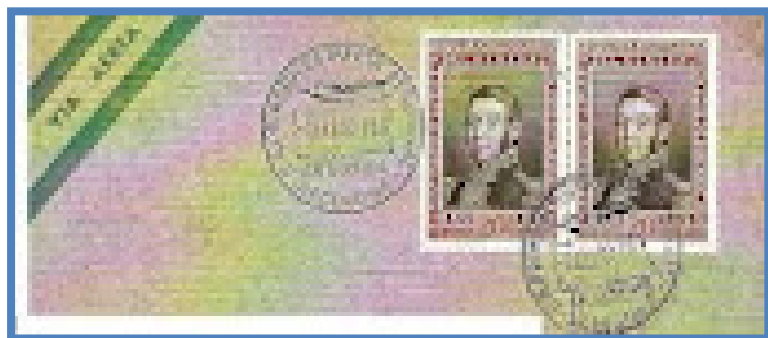
También integraron el grupo las fragatas "Hércules" y "Sarandí", ubicadas en el Pasaje de Drake y encargadas de proveer informes meteorológicos y emitir señales de radio para los radiocompases de los Catalina.

Vale la pena aclarar que estos aviones debieron ser especialmente preparados para el operativo, agregándoseles dos tanques de combustible para lograr mayor estabilidad de vuelo. Al mismo tiempo, se les introdujeron radares de exploración y dos jatos ubicados a ambos costados de la estructura de los aviones que, llegado

el momento, se disparaban de la cabina del piloto y aumentaban en quinientos caballos la potencia de los motores.

<< *Sobre volado en esa oportunidad*

El objetivo principal de la operación consistía en llevar adelante la primera estafeta aeronaval a la Antártida; conectar a todas aquellas personas residentes en diversas bases del sexto continente con la actualidad del país, de sus ciudades, barrios o de sus familias. Fue así que se transportó tanto cartas, como



revistas y fotos.

Durante 5 horas y media sobrevolaron sin complicaciones mayores por el Cabo de Hornos, el Pasaje Drake y la Isla Snow, acuatizando en el Puerto Foster de la Isla Decepción a las 15.30 horas.

Hoy, 63 años más tarde, cualquier homenaje resulta pequeño para este grupo de tripulantes que frente a semejante desafío y condiciones poco favorables, nunca dudaron en dar todo de si en pos de una misión que año tras año cobra mayor valor en la historia argentina.

El regreso

Días antes de emprender el regreso una de las hélices de los aviones sufrió un importante golpe ocasionado por los fuertes vientos antárticos. Frente a este imprevisto el suboficial mecánico, limitado por las condiciones del lugar, sin ningún tipo de herramientas más que la ayuda de una masa, logró revertir la situación.

El 11 de febrero se emprendió el viaje de vuelta. Los aviones, cargados como estaban de combustible, necesitaban potencia extra para trasponer rápidamente las montañas que rodeaban la bahía sin chocar contra ellas. Fue entonces cuando entró en funcionamiento el empuje adicional provisto por los jatos que habían sido colocados en los costados de los aviones. En vuelo tranquilo, las aeronaves se dirigieron directamente a Buenos Aires, previa escala en Río Grande para reabastecerse de combustible.

En el sector militar de Aeroparque los recibió el contralmirante Aníbal Olivieri, ministro de Marina y comitiva, quien les informó que el Presidente de la Nación estaba interesado en recibirlos para felicitarlos personalmente por el exitoso cumplimiento de la misión. Finalmente, el 13 de febrero el presidente Juan Domingo Perón los recibió en Casa de Gobierno.

**Aviones de la Marina Hacen el Primer Vuelo con Escala en la Antártida Argentina; Establecen la Primera Estafeta Aeronaval**

El grupo naval de tareas Antárticas, al mando del capitán de fragata Pedro Iraolagoitia, que decoló el 7 de febrero de la Base Aeronaval Comandante Espora, estableció por primera vez una base de operaciones en la Antártida Argentina.

Las aeronaves, después de cruzar el estrecho de Drago, salieron de Río Grande -Trelew- con rumbo a la Antártida, y se dirigieron a las 15.30 horas a la isla Decepción, en la mayor parte de la noche, en un vuelo de gran dificultad, al tener contacto visual con la superficie del mar y en la oscuridad de la noche.

Debido a las difíciles condiciones de vuelo, la ubicación de la isla Decepción, al efecto, se basó en el empleo del radar, pudiendo avistarse con todo esto en el puerto Foster de la isla a las 15.30 horas, cruzando en cinco horas, cruzando una zona frecuentada por oleajes extrazonales y de gran intensidad, permitiendo llegar a la isla a las 15.30 horas.

Durante la permanencia en dicho lugar, se pudo tomar contacto con las bases y aviones navales que forman parte del Grupo de Tareas Antárticas, que zarzó de este Canal en el mes de diciembre.

Cabe destacar que la llegada de estos aviones a nuestros destacamentos navales dio lugar a escenas de verdadera júbilo y alegría entre los integrantes de los mismos. Después de este vuelo se establecieron también la primera estafeta aeronaval a la Antártida Argentina, permitiendo llevar cartas, revistas y fotos.

**CAMPO PARA FORESTACION**  
Excepcional fracción de 300 hectáreas, a 12 km. de San Rafael, Mto. Campo virgen apto para todo cultivo, especialmente frutales y hortalizas. Precio muy conveniente. Interesados: tel. 15 a 16. M. MONTVIDEO 571. Ser. p. 35-8316

**Respondiendo a nuestros clientes-amigos:**

**Cómo observa Siam Di Tella el turno de entrega?**

**SIAM DI TELLA CONTESTA:**

Vd. nos pregunta, señora, "¿cómo puede observar una heladera Siam, para lo han dicho que Siam no entrega".  
Pueden, señora, para ser más de una información errónea.  
Sencillamente, Siam distribuye a sus compradores una excepcional cifra de unidades, en ningún momento disminuye la intensidad de los envíos. El cliente puede pedir de "repente", para tener de "una vez", para las heladeras Siam trabajan al máximo para satisfacer la extraordinaria demanda. Fidei ahora su Siam; observaremos el turno de entrega, de acuerdo a la fecha de la orden del pedido y dentro de algún tiempo Vd. y su familia podrán disfrutar de una heladera Siam construida de materiales seleccionados por 25 años de experiencia; protegida por un Servicio Técnico mundial respaldado por el prestigio y la reputación de Siam Di Tella Ltda. El público sabe todo esto por eso...  
prefiere esperar, para recibir lo mejor... y al precio más bajo!

**SIAM DI TELLA LTDA.**  
Florida 602 T.F. 32-6011 Av. de Mayo 1302 T.F. 28-2861

**HIERRO cortado a MEDIDA**  
Discos, Brides, Nudos  
**FINA DEPO**  
Cerro 840 T.E. 47-7867

# HOMENAJE



INSTITUTO  
NACIONAL  
NEWBERIANO



Ministerio de Cultura  
Argentina

## VICENTE ALMANDOS ALMONACID "LA LEYENDA RIOJANA DE LA AVIACIÓN MUNDIAL" 1882 ANGUINÁN, LA RIOJA – 1953 BUENOS AIRES

ORADOR: **INGENIERO DON MARIO BATTAGION**, PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO, DELEGACIÓN MENDOZA.

MODERADOR: LICENCIADO PROFESOR COMANDANTE MAYOR AVIADOR DON SALVADOR ROBERTO MARTÍNEZ, PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO.

COORDINADOR: GERARDO MIGUEL GIMENEZ.

MARTES 29 DE MARZO DE 2022 por el Canal de Youtube del Instituto  
ADHIEREN: ASOCIACIÓN MUJERES EN AVIACION ARGENTINA - AMAA,  
ACADEMIA DE HISTORIA AERONÁUTICA DEL URUGUAY - AHAU,  
"DELEGACIÓN URUGUAY" DEL INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO,  
INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA DE BRASIL – INCAER,  
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE –  
IIHACH, SOCIEDAD ARGENTINA DE HISTORIADORES, INSTITUTO DE  
INVESTIGACIONES HISTÓRICAS "JUAN MANUEL DE ROSAS", INSTITUTO  
AERONAVAL, COMISIÓN DE AVIACIÓN DE EJÉRCITO, ACADEMIA SANTOS-  
DUMONT ARGENTINA, ACADEMIA JORGE CHAVEZ DARTNELL ARGENTINA,  
Y EL MUSEO "MALVINAS" DE TANDIL, BUENOS AIRES



1882 ANGUINÁN, LA RIOJA - 1953 BUENOS AIRES  
**VICENTE ALMANDOS ALMONACID**  
"LA LEYENDA RIOJANA DE LA AVIACIÓN MUNDIAL"

ORADOR: **INGENIERO DON MARIO BATTAGION**, PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO, DELEGACIÓN MENDOZA.

MODERADOR: **LICENCIADO PROFESOR COMANDANTE MAYOR AVIADOR DON SALVADOR ROBERTO MARTÍNEZ**, PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO.

COORDINADOR: GERARDO MIGUEL GIMENEZ.

véalo el MARTES 29 DE MARZO DE 2022 en el Canal de Youtube del Instituto

Clik Aquí [https://www.youtube.com/channel/UCaHLxiHv2w1FGMDxV\\_QaHaw](https://www.youtube.com/channel/UCaHLxiHv2w1FGMDxV_QaHaw)

ADHIEREN: ASOCIACIÓN MUJERES EN AVIACION ARGENTINA - AMAA, ACADEMIA DE HISTORIA AERONAUTICA DEL URUGUAY - AHAU, "DELEGACION URUGUAY" DEL INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO, INSTITUTO HISTORICO-CULTURAL DA AERONAUTICA DE BRASIL - INCAER, INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTORICO AERONAUTICAS DE CHILE - IIHACH, SOCIEDAD ARGENTINA DE HISTORIADORES, INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTORICAS "JUAN MANUEL DE ROSAS", INSTITUTO AERONAVAL, COMISION DE AVIACION DE EJERCITO, ACADEMIA SANTOS-DUMONT ARGENTINA, ACADEMIA JORGE CHAVEZ DARTNELL ARGENTINA, Y EL MUSEO "MALVINAS" DE TANDIL, BUENOS AIRES

INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO  
Leandro N. Alem 719 - 1º - Dto 4 - "Edificio Alas" - C.A.B.A.  
Tel: 5166-0704/0942 - e-mail: institutonewbery@gmail.com - info@institutonewberiano.gob.ar



# Primera Guerra Mundial

## El piloto argentino que se convirtió en héroe de guerra en Francia

Por Maria Vignolo

Vicente Almandos Almonacid había creado su “aeromóvil” cuando llegó al país europeo, en 1913. Cuando estalló la Gran Guerra, condujo vuelos de vig Cuando Vicente Almandos Almonacid llegó a Francia, ya había creado y probado su “aeromóvil”, un invento que desarrolló en El Palomar, pero con dudosa industrialización en Argentina. El creía que sus sueños de volar podrían concretarse en Francia, que se aproximaba a la **Primera Gran Guerra**. Ilancia y arriesgadas misiones contra los alemanes.

En Plena “Belle Epoque” en el 1913, el ingeniero riojano que había estudiado en el colegio Nacional y se había formado como Guardiamarina en el Escuela Naval Militar de Buenos Aires, aterriza en París con su título de ingeniero de la Facultad de Ciencias Exactas de Buenos Aires. Es allí donde aprende la aeronavegación.

***Invento. El piloto argentino Vicente Almandos Almonacid y su "aeromóvil". Lo inventó en la Argentina antes de irse a Francia y participar en la Primera Guerra Mundial.***

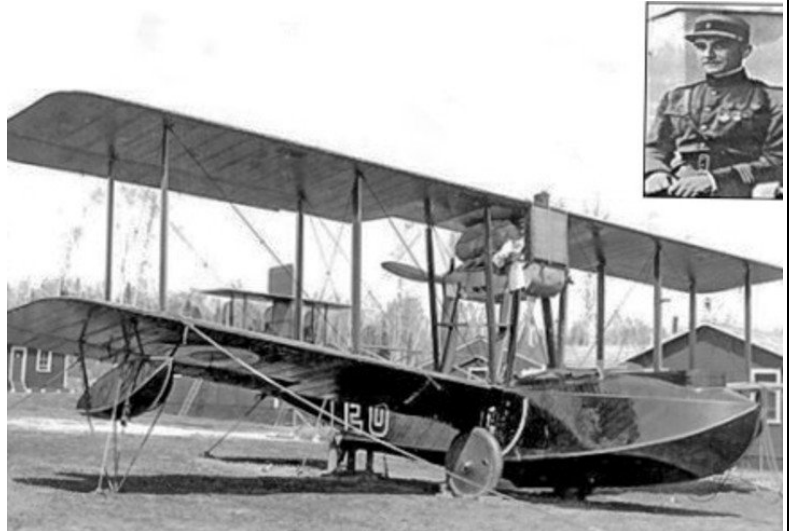
Una biografía que reconstruyó el doctor y ortopedista argentino en Francia Mario Sanguina, con paciencia y dedicación. Si las historias del rol de los 6.000 argentinos que llegaron como voluntarios a Francia ha podido ser rearmada, al igual que las de sus 45 médicos que estuvieron en los hospitales salvando vidas y atendiendo heridos, se las deben a la dedicación, rigor y ciencia de este médico ortopedista misionero argentino, con residencia en la Picardie, el territorio de las grandes batallas de la primera guerra mundial. Desde testimonios, fotos, recortes de periódicos, Mario Sanguina se ha apoyado en su pasión por la historia médica y de la guerra para hacerlo.

Como Almonacid no hablaba francés, sus instructores **lo confundieron con un piloto avezado**. Lo hicieron conducir un complejo monomotor, que estaba listo para despegar. **El nunca había hecho un curso de piloto y solo había conducido sus inventos**. En el aire fue probando el desconocido instrumental del vuelo, que le generaba arriesgadas maniobras. Los franceses contemplaban asombrados sus giros y las picadas, creyendo que estaban frente a la acrobacia aérea. Luego de tal debut, Almonacid pudo superar su primera sesión en 1914 y ser reconocido oficialmente piloto por el gobierno francés.

Al inicio de la guerra en el 1914, se enrola en la Legión Extranjera. Dos días después ingresa como piloto, obtiene su brevet y es destinado a la escuadrilla 35 estacionada en Poperinhe, en Bélgica. En esa primera Fuerza Aérea Francesa se encargó de los vuelos de vigilancia sobre el cielo parisino. Y su coraje lo ayudó a obtener el grado de sargento. En 1916 **su escuadrilla se vuelve célebre por sus vuelos nocturnos sobre Alemania** con aviones Farman, Breguet y Sopwith. Cuando la gran guerra termina, tiene el grado de capitán y las más altas condecoraciones francesas, como la Cruz de Guerra, la Legión de Honor y la Medalla Militar.

Una de sus misiones más arriesgadas fue cuando le hicieron bombardear una fábrica de gases asfixiantes, a unos 150 kilómetros de la frontera. Pegó a la fábrica, pero en la retirada, se dio cuenta de que estaba rodeado de siete Aviatiks que se proponían cortar la retirada. “Descendí de nuevo y puse el motor a toda velocidad. Cuando casi me encontraba en territorio francés, mi corazón latía con menos fuerza pues me sentía ya casi seguro de mi salvación. Logré atraerlos hacia donde estaba la artillería francesa, que comenzó un fuego incesante contra mis perseguidores. Bajaron a dos de ellos y los otros huyeron. Créanme que cuando aterricé, respiré profundamente. Tuve un poquito de miedo porque vi la muerte de cerca. Mi aparato estaba acribillado por las balas”, relató Almonacid, un íntimo amigo del cirujano argentino y reconocido doctor Chutro, a quien visitaba en el hospital en sus horas libres.

Cuando regresó a Buenos Aires en 1918, escoltado en el océano Atlántico por una escuadrilla de aviones franceses como jefe de división de la Misión Aeronáutica Francesa, **fue recibido en Argentina como el “Centinela de los Andes”** en la avenida de Mayo. Decidió cruzar los Andes de noche y los franceses le regalaron su aparato “al capitán Almonacid”. Obtuvo la concesión del gobierno argentino para la Compañía



General Aeropostal del transporte del 25 por ciento de la carga postal entre Buenos Aires y Europa. Participó en el conflicto entre Paraguay y Bolivia y organizó la fuerza aérea paraguaya en 1932.

Era cónsul argentino en Boulogne sur Mer cuando estalló la Segunda Guerra Mundial y allí protegió la casa del general San Martín. Esta fue la última batalla del Cóndor Riojano. El aeropuerto de La Rioja fue bautizado Capitán Vicente Almonacid en su homenaje,

## **Manifestaron Mémoire de Mermoz | Les bulletins information Mémoire Mermoz**

**VER MAS** ::<http://postale.free.fr/libes/septembre2015/Memoire-Mermoz-septembre2015.pdf>

El personaje que nos ocupa, de romántica y aventurera vida, había nacido en Chilecito, provincia de La Rioja, el 24 de Diciembre de 1882. Fueron sus padres, el citado Gobernador de la Rioja, Vicente Almandos Almonacid, y la distinguida Dama, Esmeralda Castro Barros, sobrina del Congresista de Tucumán, Obispo Pedro Ignacio Castro Barros. Dada la difícil situación económica en que había quedado la familia, su madre tomó la decisión de trasladarse a Buenos Aires para educar a sus hijos, cuando el joven Vicente contaba con solos seis años de edad. Sus primeros estudios fueron en la Escuela Nacional, donde también terminó su enseñanza secundaria. Luego ingresó en la escuela naval militar que abandonó para inscribirse en la facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, donde estudió Ingeniería.

La Argentina brillaba refulgente con las luces de sus éxitos económicos, sociales y culturales en ocasión del Centenario de la Revolución de Mayo. Entre los eventos de su conmemoración, arribaron al país aviones y pilotos italianos y franceses. La ejecución de sus exhibiciones deslumbró a la ciudadanía. Nuestro héroe, que tenía una firme vocación por la aeronavegación, presenció con admiración sus arriesgadas maniobras y desde entonces se impuso emular sus proezas.

Los conocimientos adquiridos en sus estudios y su firme interés por la aeronáutica lo indujeron a construir un aeroplano, producto de su ingenio. Lo denominó: "El Aeromóvil". En los primeros meses de 1913, en el Palomar, ante un comité técnico presidido por el Ingeniero Mascias, el aeroplano de Almonacid se puso a prueba conducido por el aviador Raúl Goubat. Su muestra fue aprobada satisfactoriamente, pero se consideró que su producción industrial en el país no era conveniente. No obstante, en 1913, logró patentarlo en Francia bajo el número 10.5868.

Por entonces, en el país Galo se había creado la primera escuela de aviación, y Almonacid decidió ir a París a cristalizar sus proyectos de poder volar y a perfeccionar sus estudios aeronáuticos. Llegó al París de la Belle Époque a fines de 1913, y en esa ciudad se vinculó con el constructor de la famosa torre que lleva su nombre, el Ingeniero Alejandro Gustavo Eiffel, con quien compartió largas tertulias que lo enriquecieron en aerodinámica y en la estabilidad automática de los aviones. Eiffel lo vinculó e introdujo en el mundo de la aeronavegación y sus protagonistas. Nos cuenta el profesor José Antonio Casas que: "al poco tiempo se dirigió al aeródromo de Farman, situado en las cercanías de Versalles, donde tuvo su primera experiencia como piloto, en un hecho que no nos deja, aun hoy, de sorprender: Como desconocía el idioma, los profesores franceses que habrían de enseñarle la técnica de vuelo, lo confundieron con un avezado piloto sudamericano. Como consecuencia lo impulsaron a comandar un complejo monomotor que estaba listo para despegar en pista. Almonacid solo había piloteado el sencillo aparato de su invención, siendo su especialidad la mecánica. Pero tales argumentos difícilmente serían comprendidos por los franceses, que se quedaron absortos ante las impotentes gesticulaciones del riojano. Con bastante temor, se vio instalado frente al incomprensible tablero de comando del aparato, y guiado por su intuición logró despegar. Ya en el aire, necesariamente tuvo que ir probando el desconocido instrumental de vuelo, lo que provocaba en el aparato arriesgadas maniobras. Los franceses, que contemplaban asombrados los giros y contra giros y las veloces picadas del avión, creyeron que el piloto estaba haciendo una exhibición de acrobacia aérea. Finalmente logró aterrizar. Para su confusión los espectadores lo recibieron con un cerrado aplauso."

Almonacid, con su lucidez, rápidamente aprendió el idioma francés e intensificó su aprendizaje en la escuela Farman, por lo cual el Aeroclub de Francia le otorgó su brevet de piloto aviador internacional el 3 de Octubre de 1913.

## **Precursor de las Empresas Aerocomerciales**

Dentro de los males de todo tipo producidos por la primera Guerra Mundial, este conflicto dio por resultado positivo el gran desarrollo y progreso en materia aeronáutica, lo que motivó que se diera inicio a la utilización del avión con fines comerciales. Inicialmente fue la "Aeroposta" para la correspondencia y el transporte de pasajeros, y finalmente con los avances tecnológicos se llegó a las "cargas". En Francia, Pierre Latécoère, fue el iniciador con su primera ruta Toulouse Barcelona, y luego Alicante, Málaga, Tánger, Rabat y Casablanca, para llegar en 1925 a Dakar. Luego este pionero se proyectó en Sudamérica, desde Natal hasta Buenos Aires. Los estudios de factibilidad en Brasil y Argentina fueron realizados por el Capitán de Aviación Roig, quien consultó a su compañero de Guerra el Capitán Almandos Almonacid para poder definir las rutas que en 1925 siguieron desde Rio de Janeiro a Buenos Aires.

La gestión que Almandos Almonacid realizó ante el Presidente Alvear por pedido del Señor Marcel Bouilloux-

Lafont fue definitiva para suscribir en 1927 los contratos que le permitieron a este transportar correos de Argentina hasta Europa. En ese año, el Señor Bouilloux-Lafont compró sus acciones al Señor Latécoère y designó a la empresa como "Compagnie General Aeropostal" que se ocupó de la ruta entre Europa y América de Sur. Esta empresa Francesa decidió ampliar su actividad en el territorio Argentino y a tal efecto convocó a Almandos Almonacid, quien exigió que la empresa se creara como filial de la europea y fuese integrada por mayoría de accionistas argentinos. El 5 de Septiembre de 1927, quedo constituida "Aeropostal Argentina Sociedad Anónima", en cuya reunión constitutiva como socio fundador, se lo designa Director, Gerente y Técnico.

Esta empresa presidida por el Señor Marcel Bouilloux-Lafont, inicio sus servicios con las rutas Buenos Aires-Asunción, Buenos Aires-Chile, Buenos Aires-Mar del Plata y Bahía Blanca-Río Gallegos, utilizando aviones de fabricación francesa Breguet 14 y Late 25. Cabe señalar que Almonacid fue el cerebro y factótum en la conducción de la empresa, la que condujo con el total apoyo de sus socios franceses. El periodista Josué Quesada, en una entrevista que le hiciera en 1946 le preguntó: "La aeroposta argentina ¿tuvo alguna subvención del gobierno?", a lo que respondió Almandos Almonacid: "absolutamente ninguna. Mientras yo dirigí su funcionamiento no le costó al Estado ni un solo centavo, y eso que tuvimos que instalar desde Posadas en el Norte hasta Rio Gallegos en el Sur, diez aeropuertos de costosa construcción y mantenimiento. Durante el tiempo que yo estuve a su frente, esa línea tuvo un cien por ciento de regularidad y seguridad." En Europa y en Norte América, era considerada como la primer línea del mundo y se la citaba como ejemplo alentador para que empresarios instalaran líneas de esta índole.

Por entonces, el Capitán Almandos Almonacid reúne a lo más granado de la comunidad aeronáutica, entre otros a Mosconi, Newton, Padilla, Ballester Molina, Luro y De La Serna, y el 4 de Julio de 1926 funda el "Instituto Aeronáutico Argentino".

En 1929 propone al señor Jefe de la Policía Provincial la creación de la Policía Aérea, que tendría por función la seguridad, transporte sanitario, salvamentos, prevención de incendios e inundaciones, organización de talleres y hangares e instrucción de pilotos.

En 1931 renuncia como Director de la Sociedad Crédito Financiero y en 1932 también renuncia como Vicepresidente de las compañías Aeroposta Argentina y Aeroposta Uruguaya.

Por no contar entonces la Argentina con pilotos suficientemente idóneos para manejar los aviones que debían prestar servicios en sus rutas, Almonacid contrató para esta tarea a los más experimentados aviadores franceses, entre ellos verdaderos astros de la aviación como Antoine de Saint-Euxpery, Jean Mermoz y Henry Guillaume t.

La Aeroposta fue una herramienta fundamental para mantener comunicados alejados puntos de nuestro territorio. En la crisis del año 30, el gobierno, debido a la importancia de su servicio, auxilió a las empresas de Aeroposta, para que no dejaran de operar. El desarrollo de la explotación petrolífera contó con la Aeroposta como un medio eficaz de comunicación, entre la parte directriz y administrativa, con la zona de producción. En 1931, la empresa tuvo que cancelar vuelos, manteniendo con gran esfuerzo el servicio a la Patagonia. Posteriormente, el gobierno tomo a su cargo los vuelos hacia la parte austral de nuestro territorio, creando "Aeropostal Argentina", antecesora de "Aerolíneas Argentinas".

## LA LLEGADA TRIUNFAL DE ALMANDOS ALMONACID



La grandiosa manifestación tributada al glorioso piloto a su retorno a la capital. — En el ángulo el retrato.

NUESTRAS páginas fueron engalanadas con el retrato del capitán aviador Vicente Almandos Almonacid, al iniciar la sección informativa de nuestro número 1123, el 10 de abril de 1920; con motivo de haber cruzado en vuelo nocturno la Cordillera de los Andes aquél intrepido aviador, cuyas hazañas en el frente francés durante la gran guerra fueron notorias. Hicimos igualmente conocer en dicha información los aspectos más culminantes que había alcanzado el delirante recibimiento que el pueblo de Buenos Aires hizo al capitán Almonacid, entusiasmo que le valió ser conducido en triunfo apenas llegado a la estación Retiro, en brazos de una verdadera muchedumbre.





# FISA

## Fédération Internationale des Sociétés Aérophilatéliques Federación Internacional de Sociedades Aero y Astrofilatélicas

### Recopilación de Jorge A. Casalia

Hagamos un repaso sobre el término y la actividad denominada AEROFILATELIA:

Una **exhibición Aerofilatélica** se compone esencialmente de documentos postales transmitidos por vía aérea, con evidencia de haber sido volados.

Una exhibición Aerofilatélica, debe representar un estudio del desarrollo, operación u otro alcance definido de los servicios de correo aéreo, presentando elementos directamente relevantes y documentando el tratamiento y análisis del material Aerofilatélico.

El transporte del correo por vía aérea puede mostrarse de varias formas: mediante sellos adhesivos, viñetas (con y sin valor nominal), etiquetas, matasellos, sellos, tránsito, ruta y otras marcas explicativas, endosos escritos, sellos al dorso y firmas pertinentes.

Una **exposición astrofilatélica** se basa en aspectos históricos, técnicos y científicos relacionados con la investigación espacial y los programas espaciales.

La astrofilatelia es la recolección de material filatélico relacionado con la exploración espacial.

No desarrolla un tema, es un estudio filatélico del progreso científico y técnico logrado en la conquista del espacio, incluyendo la investigación de la estratosfera, los primeros cohetes y los precursores de los distintos tipos de naves espaciales, registrando cronológicamente los eventos relativos dentro de los diferentes programas.

La Aerofilatelia y la Astrofilatelia, representan un aporte documental muy importante para respaldar la hermosa y épica historia y evolución de la AERONAVEGACION UNIVERSAL, y la forma idílica del hombre volando por el cielo abierto como las aves.

Tenemos la imperiosa necesidad y el obligado deber, que las nuevas generaciones, puedan y deban conocer esos heroicos inicios <de eventos y/o pioneros/precursores del aire>, que fueron llenando las páginas de oro de su evolución hasta nuestros días

Difundir y promover esta actividad cultural, es un anhelo muy justificado por el hombre.

El objetivo de FISA es apoyar y proteger la aero y astrofilatelia en todo el mundo.

Que le ofrece a sus miembros asociados

- una página para promocionar su sociedad en su sitio web
- una página para promocionar su publicación: mostrar la portada y el índice de la revista
- noticias de sus sociedades miembros
- un congreso bianual con todos los delegados de sus miembros sociedades y la junta directiva de FISA
- patrocinio de la exposición que organice
- premios de literatura y/o logros especiales en aero y astrofilatelia
- promover una buena cooperación interna entre todas sus sociedades miembros

Cuanto más clubes pueda representar en aero y astrofilatelia, más podrá ayudar a sus miembros a participar en exhibiciones más grandes, más persuasión tendrán hacia la FIP para aceptar aero y astrofilatelia en grandes eventos.

¿Cómo hacerse miembro de FISA?

Cualquier club filatélico interesado en la aerofilatelia o la astrofilatelia puede hacerse miembro de FISA y recibir todo el apoyo que FISA puede brindarle en filatelia, exhibiciones, preguntas del jurado, asistencia técnica y/o conocimiento.

Si su club quiere convertirse en miembro de FISA, póngase en contacto con su Secretario General, Stefan Bruylants. Después de que se envíe su formulario de membresía, su contenido será discutido en el próximo Congreso y Reunión General. Cuando sea aceptado, el tesorero de FISA se comunicará con su club para informarle sobre los arreglos para convertirse en nuevo miembro de FISA.

FISA, presenta a sus miembros un Reglamento FIP / Libros Nuevos / Artículos Especiales y El Boletín FISA

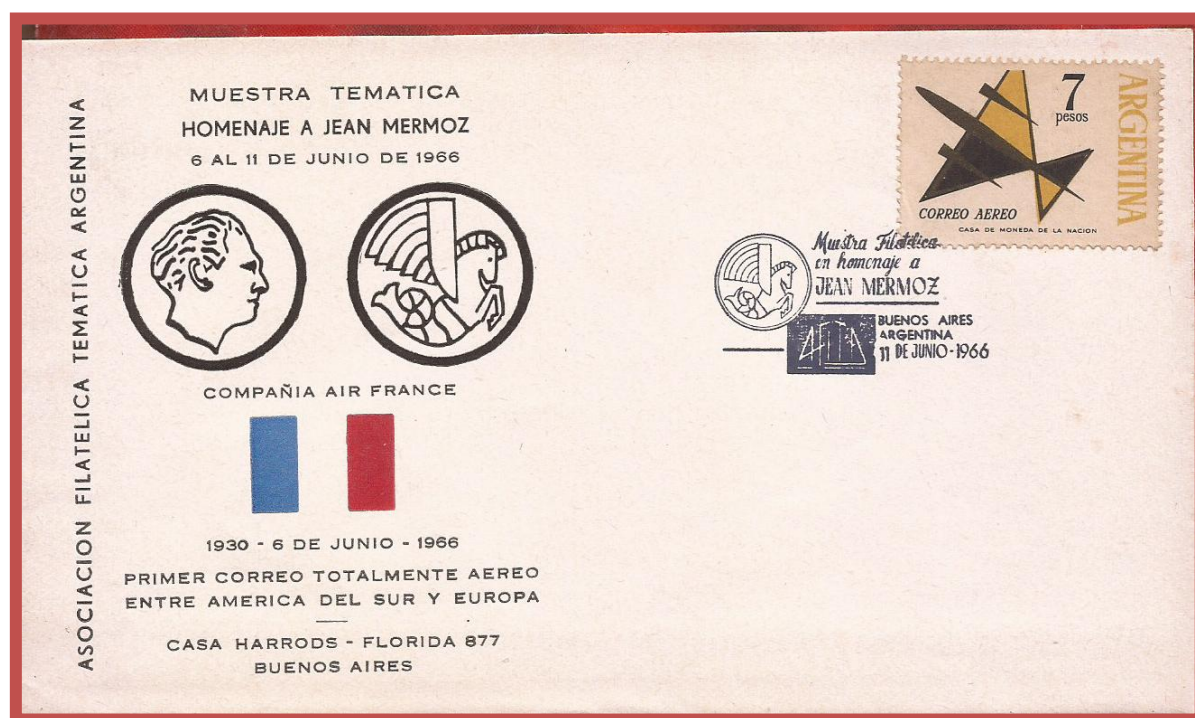
La Junta de FISA representa a 28 importantes sociedades **aerofilatélicas** (21) y **astrofilatélicas** (7) en 18 países de todo el mundo y tiene contacto regular con estos clubes. La mayoría de los clubes ofrecen una revista y la portada y el contenido de cada boletín están disponibles simplemente haciendo clic en la portada de la revista FISA.

Nuestra institución nacional AEROFILA, ACABA DE SER ADMITIDA COMO NUEVO MIEMBRO, pero en su Página Oficial, se la inscribe como Sociedad Argentina de Aerofilatelia <y sugiere un cambio o revisión de su nombre original> Se puede pensar que existe alguna dicotomía con otra institución ya antiguamente registrada, como **AEROFIL** (Aoc. Italiana de Astrofilatelia) y buscan safar de la supuesta posible confusión de nombres

FISA tendrá su 50º Congreso y Reunión General en 2022 en la gran ciudad de Amberes, Bélgica.

Del 10 al 12 de junio de 2022, la Federación Filatélica Belga organiza el Concurso Filatélico Nacional Belga **Antverpia 2022** en Amberes.

Originalmente planeada para agosto de 2020 estaba la Exposición Filatélica Nacional en Bélgica = Antverpiade 2020 (100 aniversario de los Juegos Olímpicos en Amberes 1920), luego reprogramada por COVID 19, para junio de 2021 = Antverpiade 2021 (Nacional) + Antverpia 2021 (Exposición regional), finalmente planificada para 10 -11-12 junio 2022 = Antverpia 2022 (Exposición Nacional).



## AEROMODELISMO

*Nuestro gran amigo y mejor colaborador, HECTOR MANUEL Peiteado nos entrego dos hermosas publicaciones: del tema;*

- **FLYING SCALE MODELS 2019-12** (62 Pags color ) Peso 13.6 MB
- **MODEL AIRPLANE NEWS 2019-02** (54 Pags.color) Peso 12.1 MB.

*Que por su excesivo peso no podemos reproducir, pero están al alcance de cualquier lector que nos la solicite y se las reenviamos por mail*

*Pídalas a: [jorgecasalia8@gmail.com](mailto:jorgecasalia8@gmail.com)*

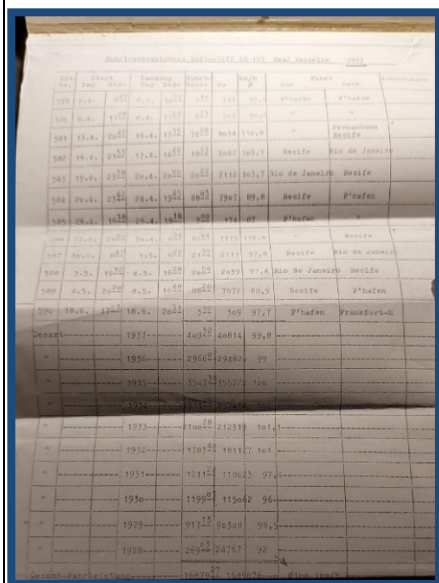
# Completando el Zeppelin Post Katalog

Por Adolfo Prunotto (Asociación Filatélica de Rosario, Fundación Bose, Aerofila)

Hemos descubierto una faltante en el Zeppelin Post Katalog<sup>1</sup>; no figuran los viajes realizados por el dirigible Graf Zeppelin, durante el año 1937; por ellos nos pusimos en contacto con el Museo Zeppelin ubicado en Seestraße 22, Friedrichshafen, Alemania, con una investigadora de dicha institución -nos comunicamos por mail en francés-, y en 24 horas me hizo llegar la información faltante. Pedí a varios museos de la ruta que hacia la Aeroposta Argentina, las Time Table, de dichos vuelos y nunca obtuve respuesta alguna; para no herir susceptibilidades de los lectores de las conclusiones a los distinguidos lectores.

## Tabla vuelos Graf Zeppelin 1937

N°	Partida		Arribo		Duración del Vuelo	Km	Km/h	Trayecto	
	Día	Hora	Día	Hora				Desde	a
579	8/04	6.47	8/04	10.57	4.10 hs	316	75.8	Friedrichshafen	Friedrichshafen
580	8/04	11.29	8/04	19.02	5.33hs	503	90.6	Friedrichshafen	Friedrichshafen
581	13/04	20.47	16/04	17.15	72.28hs	8.034	110.8	Friedrichshafen	Pernambuco Recife
582	16/04	21.53	17/04	16.46	18.43hs	2.062	109.1	Recife	Rio de Janeiro
583	19/04	23.38	20/04	20.00	20.22hs	2.112	103.7	Rio de Janeiro	Recife
584	20/04	23.42	24/04	19.45	88.03hs	7.907	89.8	Recife	Friedrichshafen
585	26/04	16.18	26/04	18.18	2.00hs	174	87	Friedrichshafen	Friedrichshafen
586	27/04	20.00	30/04	06.22	62.04hs	7.375	118.8	Friedrichshafen	Recife
587	30/04	8.47	1/05	06.22	21.35hs	2.111	97.8	Recife	Rio de Janeiro
588	3/05	19.32	4/05	16.28	20.56hs	2.039	97.4	Rio de Janeiro	Recife
589	4/05	20.20	8/05	16.48	88.28hs	7.872	88.9	Recife	Friedrichshafen
590	18/06	17.21	18/06	20.21	3.10hs	389	97.7	Friedrichshafen	Friedrichshafen



Es muy interesante tratar de sacar conclusiones de la información recibida, por ejemplo:

1. Los vuelos desde Friedrichshafen, a Friedrichshafen; parece que fueran de prueba; ya que a distancia recorrida es distinta y la velocidad también.
2. La diferencia de velocidad entre Friedrichshafen y Recife o viceversa, permite concluir que se debe a los vientos durante el viaje.
3. Llama la atención la diferente distancia entre Recife y Rio de Janeiro; podría ser que los vientos hayan derivado la nave.

También en la información que me enviaron aparece una interesante Tabla de la duración de los vuelos en horas, la cantidad de kilómetros recorridos y el promedio anual de velocidad.

## Tabla anual comparativa

Año	Duración de los Vuelos en horas	Kms. recorridos	Promedios de velocidad
1928	269.03	24.767	92 a 100.01
1929	917.13	90.398	98.5
1930	1199.03	115.062	96
1931	1211.22	118.023	97.4
1932	1783.40	181.127	101
1933	2100.28	212.319	101.1
1934	2513.25	257.414	102

<sup>1</sup>Zeppelin Post Katalog; 21. Auflage; Sieger –Verlag, Hermann Walter Sieger, Printed in Germany, 1995.

1935	3549.34	355.222	100
1936	2966.07	294.820	99
1937	409.32	40.814	99.8
<b>Total</b>	<b>16879.27</b>	<b>1.689.876</b>	<b>100.01</b>

**Especificaciones técnicas del dirigible Graf Zeppelin L 127**

Tripulación: 40.  
 Capacidad: 20 pasajeros.  
 Longitud: 236,53 m.  
 Diámetro: 30,48 m.  
 Volumen: 105.000 m³.  
 Sustentación eficaz: 60.000 kg.  
 Motores: 5 Maybach VL-2 de 12 cilindros y 410 kW (550 CV) cada uno.  
 Velocidad máxima: 128 km/h.

*El Dirigible Graf Zeppelin L 127, en su único viaje a Buenos Aires, el 30 de Junio de 1934.*

Esperamos haber contribuido al estudio de la historia postal en la filatelia

**JEAN MERMOZ – de Collet y Cornu**

**The Italian South Atlantic Air mail Service 1939-1941 – Monografía numerada de edición Limitada 500 copias**

**XXXXXXXXXXXX**

**El helicóptero, invento de un argentino.-**

nos informa *Roberto R. Luján*  
*Sello de Argentina (Año 1994)*



El primer prototipo eficaz fue ideado y construido por el bonaerense Raúl Pateras de Pescara en 1916. Los primeros vuelos exitosos de máquinas como el autogiro del español Juan de la Cierva y el helicóptero del rumano-ruso-norteamericano George de Bothezat, datan de 1923. Raúl, nativo de Adrogué, se recibió de ingeniero en París. Desarrollo su carrera en Europa, dónde diseñó su helicóptero y ofreció a la Argentina la prioridad sobre su máquina. Nuestro gobierno, le hizo saber por intermedio del agregado militar en Madrid que no tenía ningún interés. De inmediato, Francia compró la exclusividad. Pescara, siguió inventando; puso una fábrica en Barcelona, diseñó nuevos helicópteros e hidroaviones y sus motores batieron records de velocidad. Murió a los setenta y seis años, en 1966.



Sello de España (1939).  
 Juan de la Cierva.-

- Sello de Moldavia  
 George de Bothezat.-

Sello de EE. UU. (1988)  
 Igor Sikorsky.-

# ÍCARE Y DEDALE un inicio de leyenda

21 mayo, 2021 nos informa

## Círculo Aeronáutico



Con este relato de leyenda, iniciamos hoy un repaso por el recuerdo de personajes e hitos de aquellos hombres que con su paíón ayudaron a crear las alas con las que hoy en día navegan por los "cielos" a millones de personas. En días sucesivos recordaremos otros nombres de esta Historia.

### Dédalo e Ícaro.

A cada señor, su honor. Comenzaremos este estudio con aquellos que jugaron por primera vez para imitar al pájaro. Estoy hablando de Dédalo y Ícaro. Si no tuviera miedo de faltar al respeto a un hombre muerto, ¡pero hace mucho tiempo! —Yo diría que Daedalus era incluso un pájaro bastante travieso. Un artista legendario que fue indiscriminadamente atribuido a todas las obras de arquitectura primitiva y escultura, también fue, se ve, un precursor en esta rama. ¡Cuántos novelistas y autores hacen esto hoy en día!

Procesado por asesinato, Daedalus había sido desterrado por el Areopage ateniense. Comenzó con el Areopage, y terminó con el Avión. Fue a Creta, donde continuó viviendo de su talento.

Minos, rey de Creta, le instruyó a construir el laberinto destinado a encerrar al Minotauro, medio monstruo, mitad toro, al que su esposa, la reina Pasiphae, había dado el día siguiendo demasiado de cerca, a través de los pastos, un toro enviado por Poseidón. Tantas complicaciones con las que la solución del helicóptero parece juego del niño! Pronto, Daedalus, que tuvo mucha mala suerte, a pesar de sus conexiones, incurrió en la ira del rey y fue encarcelado en el laberinto que tenía tan meticulosamente complicado.

Gracias a sus brillantes recursos, fue capaz de resolver un problema que nos parecía tan difícil para los humanos pobres: hizo para sí mismo y para su hijo Ícaro dos magníficos pares de alas con el fin de levantarse en el aire y huir de las costas de creta desagradecida.

Dedale rompió entonces el récord mundial de vuelos marítimos al aterrizar en Sicilia, en Camicos. Los comisionados del Aero Club aprobaron su actuación a medida que nos transmitía. El rey Cocalos celebró a los héroes del aire. Pero Ícaro, ese hombrecito imprudente, después de no haber escuchado el

consejo de su padre, fue castigado con su desobediencia: quería establecerse el récord de altitud, ¡por desgracia! sus alas de cera se derritieron bajo el ardor del sol y cayó al mar. Al no tener carrozas ni casco, desapareció y el lugar tomó el nombre de mar Icarienne.

Otros ya habían conocido este destino: Hephaestos, Phaeton que aún no era un coche, y Bellerophon, el jinete de Pegaso, un caballo que tenía alas y fomentaba la poesía, en el género de los mecenas que ofrecen premios literarios!

Minos, al descubrir que la venganza es un plato que hay que comer frío, no dudó en ir en busca de su prisionero. En esto marcó una cierta desconfianza hacia su policía. Así que fue a Sicilia. El alegre Cocalos lo recibió muy cordialmente, como colega, y prometió devolverle a Daedalus. ¡Fue una trampa! El rey Cocalos tenía chistes macabros. Mientras Minos se bañaba todas las mañanas, Cocalos ordenaba a sus hijas, que lo preparaban respetuosamente, que sustituyera el agua hirviendo por agua tibia. Minos, aunque hacía sus propias investigaciones, carecía de estilo: entró en su bañera y murió asfixiado. ¡No se sabe cómo Daedalus agradeció a las Islas Cocalos! Pero esa es otra historia. No me apartaré de la cuestión aeronáutica y es el propio Ovidio quien nos dará el relato de la incursión de Daedalus e Ícaro: "Sin embargo, Daedalus, disgustado con Creta y un largo exilio, arde para volver a ver a su país natal, pero, por todos lados, el mar se opone a él con una barrera." Minos, dice, puede prohibirme la tierra y la ola, pero el cielo "está abierto a mí; ahí es donde abriré un camino. Si sostiene la tierra "bajo sus leyes, el aire, al menos, no le pertenece".

"Con estas palabras, se esfuerza por descubrir un arte desconocido y pide la naturaleza del rescate de una nueva especie: coloca varias plumas una entre ellas. otros empezando por los más cortos, luego vienen más largo y todos suben como si estuvieran en grados. Así, en el pasado, para formar la flauta del país, los sopladores de tamaño desigual se emparejaron con la elección. Daedalus une estas plumas, en el medio, con lino; en los extremos con cera. Después de atarlos, los curó ligeramente: habían sido tomados para las alas de un pájaro.

"Ícaro estaba cerca de su padre: sin saber que estaba preparando su desgracia, y con la frente radiante de alegría, a veces tocaba el down. que estaba agitado por el capricho de los vientos, y a veces planchaba la cera dorada bajo sus dedos y retrasaba con sus juegos el admirable trabajo de su padre.

"Finalmente, después de finalizar su trabajo, el artista industrial se balancea en dos alas y velas, suspendido en el aire. Le da otros similares a su hijo y dice:

"No dejes el espacio entre la tierra y los cielos. Te lo aconsejo, Ícaro. Más abajo, su plumaje sería doused por la ola; "Más arriba. Te consumiría el fuego.

Contener su vuelo entre los dos "extremos: También recomiendo que no mire ni al Bouvier ni a "Hélice, ni a Orión, armado con una espada desnuda. Llévame como guía en "tu paseo".

"Al mismo tiempo, le enseñó el arte de volar y le adjuntó un instrumento hasta ahora desconocido a sus hombros. Mientras el anciano le da su cuidado y consejo, las lágrimas bañan sus mejillas y sus manos paternas tiemblan. Lo cubre con besos que nunca deben renovarse; vuela delante de su compañero y se estremece por sus días: como el pájaro que sale del nido, colocado en la parte superior de un árbol, su joven familia en las llanuras del aire, lo ejerce para seguir su crecimiento y formarlo a un arte peligroso.

"Daedalus sacude sus alas; observa a su hijo con ansiedad. El pescador, cuya caña temblorosa presenta a los peces con una imprimación insidiosa, el pastor y el arado apoyados uno en su mango, el otro en su arado, ver Dadale y su hijo; aturdidos, toman por dioses dos seres a los que es permisible flotar en las regiones etéreas. Ya huyendo lejos, a la izquierda, Samos, querido de Juno, Delos y Paros; a la derecha, Lebinth y Ca-limne en miel tan fértil. El joven Ícaro, orgulloso de su atrevido vuelo, abandona a su guía: arde para sondear los espacios celestiales y salta más alto. Por la vivacidad de sus rayos, el sol, cuyo trono está cerca de él, suaviza la cera fragante que sirve como enlace a sus alas: se derrite. Ícaro sacude los brazos desnudos; pero, ya no tiene su plumaje que lo apoyó como dos remos, no podía navegar en las olas azules que conservan su nombre.

"Sin embargo, su desafortunado padre, que ya no es padre, exclama: "¡Ícaro! ¡Ícaro! ¿Dónde estás? ¿En qué tierra iré a buscarte? "¡Ícaro!", Repitió de nuevo cuando vio sus alas en la superficie de las aguas. Luego maldice su arte, encierra en una tumba los restos de su hijo y la orilla toma el nombre del que recibió en su vientre.

"Mientras Daedalus enterró los restos del desafortunado Ícaro, una perdiz, con babil indiscreto,

escondido bajo las ramas tupidas de la yeuse, lo ve, agitando sus alas en señal de alegría.

¡Oh Dédalo! Tu hermana, sin saber los juicios del Destino, te había confiado la educación de su hijo, cuando, tan pronto como llegó a su duodécimo año, pudo recibir tus lecciones. Este niño examinó las agujones en las espaldas de los peces, los tomó como modelo y cortó dientes afilados en hierro, inventó la sierra. La primera, también, une dos barras de acero entre sí, por un vínculo común; para que, siempre separado por la misma distancia, uno permanezca inmóvil y el otro describa un círculo. Los celos se apoderan de Daedalus: precipita al inventor desde la parte superior del templo de Minerva y publica que su caída se debe al azar, pero Pallas, genio favorable, apoya al niño, lo convierte en un pájaro y lo cubre con plumas en medio del aire. Toda la energía de su mente, una vez tan activa, pasa a través de sus alas y pies: conserva su antiguo nombre; sin embargo, su vuelo fue humilde y no puso su nido en los blandidos, ni en las cimas de los árboles; afeita los surcos y pone sus huevos en la maleza: el recuerdo de su vieja caída le hace temer a los lugares altos.

Las sensacionales revelaciones de Ovidio demuestran que Daedalus era, en resumen, un caballero bastante travieso. Sólo los amantes de las perdices lo perdonarán. En cuanto al sistema descrito para convertir a un ser humano en un pájaro, aunque no es un técnico, no aconsejaré a los inventores que necesitan novedades.

### **PRECURSORES DE LOS MAS PESADOS QUE EL AIRE.**

Si Dédalo e Ícaro son los primeros aviadores cuya aventura dio lugar a copiosos desarrollos, hay que reconocer que, en todo momento, la mente de los hombres ha estado preocupada por el deseo de evolucionar en el aire, el espacio.

En las leyendas de los países más diversos, en las mitologías más antiguas, encontramos relatos de individuos alados. En las Indias, es Hanouman, el dios mono, quien se elevó desde lo alto de una colina y se derrumbó en vuelo deslizante en el río Lanka.

En Escandinavia, las vírgenes de Islandia se levantan gracias a unas capas de plumas que se quitan - precaución útil- para ir a bañarse. El rey de Irlanda, Waland, hecho prisionero, construye alas de plumas y se levanta, cuidando de ir contra el viento. Las mil y una noches - ¡ya el vuelo nocturno! —Hacemos revelaciones sobre el manto volador y el caballo de ébano ofrecido al rey Sabur que sube o baja a voluntad, según se presiona un tobillo u otro.



## Hanouman

Según Aulu-Gelle, 400 años antes de Cristo, los Arquitas pitagóricos de Taranto construyeron una paloma de madera que volaba: se elevaba por medio del equilibrio y el impulso le fue dado por el aire que internamente fallaba. En 322 a. C., Aristóteles estaba estudiando el movimiento de las alas de las aves y el papel de su cola. En el 66 a. C., Simón el Mago, después de experimentar con la levitación, se suicidó en Roma mientras intentaba flotar frente a San Pedro. Hacia 875, un árabe residente en Andalucía, llamado Abul-Kassim-Allas-ben-Tirnas, habría probado alas artificiales móviles.

En el año 1060, el beneditino inglés Olivier de Malmesbury, inspirándose en la descripción de Ovidio, estudió la construcción de las alas e hizo dos pares de ellas. Las plumas estaban ordenadas; tomando el más pequeño primero, colocó a los demás de modo que cada uno fuera más corto que el que le seguía. Todos se levantaron por una graduación insensible. Fueron atados en el medio y en sus extremos con cáñamo. El clérigo les dio una curvatura, para imitar mejor a los pájaros. Ató esas alas a sus brazos y pies y se arrojó desde lo alto de su abadía. Esto no debía plantearse, porque el infortunado no se suicidó. Sin embargo, los informes de la época afirman que Olivier de Malesbury voló unos 128 pasos, luego se derrumbó y se rompió ambas piernas.

En 1178, en Bizancio, un mago, apodado el Sarraceno Volador, se precipitó desde lo alto de la torre del Hipódromo, con los lados doblados de su túnica sostenidos por mimbres para sostenerlo: se suicidó.

En 1256, Roger Bacon realizó más estudios científicos sobre vuelo artificial en su obra *De secretis artis et natura operibus*, en la que ofrece una descripción muy notable de una máquina voladora.

Entonces la historia nos dice que el Regiomontanus logró construir un águila mecánica y volar.

En el siglo XV, J.-B. Dante, de Perugia, resultó herido en un experimento.

Pero finalmente vamos a encontrar un precursor notable: en los últimos años del siglo XV, este genio universal que fue tanto el emulador de Rafael y Miguel Ángel como el mayor matemático de su tiempo, Leonardo da Vinci, construyó una máquina voladora, guiada por la fuerza del hombre, cuyos ingeniosos bocetos nos han llegado. Otros dibujos muestran que este gran hombre también había planeado el helicóptero y el paracaídas.

Hacia 1500, escribió su libro *Su volo degli ucelli* sobre el tema del robo mecánico. Estudia el movimiento de las alas, llama la atención sobre el ensanchamiento de los pabellones pinos durante el ascenso y su endurecimiento durante el descenso, sobre la forma en que el ave recupera el equilibrio y describe todas las fases del vuelo.

1. Ravaisson-Mollien ha reunido los Manuscritos de Leonardo da Vinci en seis volúmenes. M. Pol Ravigneaux, habiendo tenido la curiosidad de hojearlos, no ocultó su admiración que expresaba en estos términos: "No sólo no me engañé en mi expectativa, sino que dediqué a hojear estos libros. Mucho más tiempo que mi ocupaciones que razonablemente me permitían, me interesé mucho en ello ...

“Las teorías de Vinci sobre el centro de gravedad, la elasticidad, la resistencia del aire, la estabilidad, el papel de las colas de los pájaros, el papel del viento en vuelo sin batir las alas, siempre acompañadas de

numerosos diseños, deben ser conocidas por todos los aviadores actuales.

“(La gran superioridad de la obra de Leonardo da Vinci sobre las de Aristóteles, Plinio y Alberto el Grande, que le precedieron en el estudio del vuelo de las aves, va a estar muy desarrollada, muy completa hasta el punto de que nuestro conocimiento actual de la mecánica Las leyes no nos permiten agregar nada más que hipótesis, especialmente para ser ilustradas abundantemente; y ¡qué maestro del diseño lo sabemos! ”

En 1539, Sturm habla de los hombres voladores de Vanedig, de los que tenemos poca información. Entonces el clero, todavía interesado en los problemas del aire, nos trajo los ensayos del monje Kaspar Mohr, en Suabia, a principios del siglo XVI, y los relatados por Burggraf, en Nuremberg, en 1620. Flayder, profesor en Tubingen, escribe, en 1627, una obra De arte volandi, seguida, en 1640, de una obra anónima publicada con el mismo título, en Holanda. Otras publicaciones



### 1913:- Roland Garros y la primera travesía en aeroplano del Mediterráneo



Aquellos viejos, aviones pioneros, no cacharros





**PRESIDENCIA DE LA NACION “ 2022 –  
Las Malvinas son Argentinas”  
MINISTERIO DE CULTURA  
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO**

**RESOLUCIÓN NEWBERIANA NÚMERO 1/22**

VISTO, lo propuesto por la Presidencia de este Instituto, lo aconsejado por el Honorable Consejo Académico Asesor y lo acordado por el Honorable Consejo Académico en la solemne Reunión virtual en ocasión de la pandemia del COVID 19, realizada el día martes 1 de marzo del 2022, con la presencia de los Honorables Miembros de la Academia Santos Dumont Argentina y la Academia Jorge Chávez Dartnell Argentina en unanimidad absoluta, sin discrepancias ni abstenciones y considerando;

QUE, del análisis y estudios realizados, se destaca una integración en diversos aspectos de la Aeronáutica civil y militar de la República Argentina toda, con amplia difusión en especial de las proezas aeronáuticas de los pioneros en la Patagonia así como la incursión de la Aeroposta en el sur Argentino, y en profunda simbiosis con lo preceptuado es dable destacar, distinguir y nominar a Don Pablo ARBELETCHÉ sirviendo esto como antecedentes de sus numerosos logros académicos que no se señalan en esta distinción honorífica;

QUE, este año, al cumplirse el Cuadragésimo Sertimo Aniversario de la creación del Instituto Argentino de Historia Aeronáutica “Jorge Newbery” hoy Instituto Nacional Newberiano recordamos la publicación del Artículo “La Aeronáutica” del 09 de abril de 1909, suscripto por el Numen Tutelar de la Aviación Argentina, Ingeniero Jorge Alejandro Newbery, que se adelantó en el tiempo a los países llamados “centrales” en cuanto a la importancia de la novel aviación en el planeta, logrando en la moderna actividad aérea tanto sea civil como militar, incluir este histórico precepto;

-QUE, la Norma Legal vigente, Decreto Número 468/97 ratificado por los Decretos 892/06; 815/10; 421/2015 y el 80/2019 del Superior Gobierno de la Nación Argentina, que proveen la suficiente y necesaria plenipotencia al Titular de esta Unidad Académica Nacional para el dictado de la presente;

Por lo expuesto y en función de lo precedentemente señalado,

**EL PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO**

**DISPONE**

1. Reconózcase, al Profesor **Don Pablo ARBELETCHÉ**, como **Presidente de la “Delegación TRELEW” del Instituto Nacional Newberiano**, con los Deberes, Derechos, Privilegios, Gracias y Exenciones que por tal Título Académico se le otorga.
2. La remisión de la presente Resolución que acreditan y certifican su nombramiento se hará llegar por vía electrónica, debidamente firmada, debiendo el recipiendario a partir del momento que reciba la Documentación precitada, considerarse plenamente en funciones.
3. La presente distinción y compromiso de labores es totalmente voluntaria Ad Honorem y no significa erogación alguna al Estado Nacional lo cual se deja taxativamente explicitado y aceptado por el señor Recipiendario.
4. Podrá en ejercicio de sus Funciones incorporar Miembros que adhieran a los principios que reglan este

Instituto Nacional Newberiano, previa remisión de los Antecedentes Académicos y autorización mediante Resolución de la Corporación.

5. Tómese razón, publíquese y regístrese en el Libro de la Orden para los tiempos comunes Aeronáuticos y Espaciales de la República Argentina.

6. Escrito y firmado el día 1 de marzo de 2022, recordatorio del Paso a la inmortalidad de nuestro Numen Tutelar y entregado el día 8 del Año del Señor del 2022

## **N. de la R:**

*La Mesa de redacción de esta publicación Vuelos Newberianos, se encuentra plena de orgullo y satisfacción, por la extraordinaria y justa primera Resolución del año 2022 del Instituto Nacional Newberiano, en nombrar Presidente de su Delegación TRELEW a nuestro colega y gran amigo*

***Pablo Marcelo ARBELETCHÉ.***

*Nuestro excelso Presidente Institucional, "Tincho" Martínez, ha encontrado al hombre más eficaz y adecuado para cubrir dicha Filial.*

*Hasta pensamos, que la recomendación de dicha medida ha sido un mensaje directo de nuestro Numen Tutelar, el Gran "Georgi" Newbery. Desde esta Mesa de redacción le auguramos (y descontamos) el mayor de los éxitos en su misión,*



***Jorge Casalia y demás colaboradores editoriales***

### ***Conflicto Bélico de MALVINAS***

Disponemos en oferta dos (2) valiosos **INFORMES DOCUMENTALES**

**A)** 8 INFORMES, EN 64 PAGINAS, de EDUARDO PREMOLI sobre TODA LA ACTIVIDAD DOCUMENTADA del Correo Argentino en las islas Malvinas, durante el conflicto.....muy interesante casi **IN SITU**

**B)** Copia de 29 páginas del **Philatelic Magazine Supplement** (de I. Malvinas) sobre WAR IN THE FALKLANDS y lo emitido, (visión inglesa) en ingles

Eduardo Premoli entonces Presidente de (ACFA) Asoc.de Cronistas Filatélicos Argentinos----

VALOR DEL CONJUNTO **BASE \$ 800= Pedidos a : [acfarg@gmail.com](mailto:acfarg@gmail.com)**

**IMPORTANTE Y BENEFICIOSA LIQUIDACION  
DE VALIOSA BIBLIOGRAFIA AERONAUTICA**

**A P R O V E C H E L A !!**

**CONSULTE SIN COMPROMISO ALGUNO**

**AL MAIL : [acfarg@gmail.com](mailto:acfarg@gmail.com)**

# Creación del Comando del Area Naval Atlántica – 22° Aniversario – 2000 – 21 de Marzo – 2022

Por: Oscar Filippi

Así como el **Siglo XX** fue reconocido como el “*Siglo del Espacio*”, los acaecimientos del desarrollo de la geopolítica mundial, con su estrecha relación de responsabilidades y cooperación entre las Naciones, como ha quedado evidenciado en esta primera década, indican que el **Siglo XXI** está llamado a convertirse en el “*Siglo del Mar*”.

*Los nuevos patrulleros oceánicos «OPV» pertenecientes a la División Patrullado Marítimo (DVPM) del ANAT.*

Numerosos son los factores de cambio en esta nueva relación estratégica. El término “*globalización*” marcó el cambio en política económica y trajo aparejado nuevas amenazas globales. El fundamentalismo religioso, el narcotráfico, el terrorismo internacional y un fenómeno reciente, pero de histórica realidad y al que hasta hoy, la comunidad internacional tropieza con dificultades concretas para aplicar normas que preserven al tráfico marítimo mundial de sus amenazas y peligros directos, la piratería.

Nuevos actores económicos impulsan hoy la economía global, naciones que inteligentemente han aprovechado sus recursos y espacios soberanos de poder, ofreciendo apetecibles grandes mercados abiertos fundamentalmente, a los recursos energéticos y alimentarios. Estas economías, preocupadas en el crecimiento demográfico actual, a tasa geométrica (*especialmente en Asia*), requieren con urgencia satisfacer las necesidades básicas de sus poblaciones, alimentos y combustibles para el sostenimiento y desarrollo de sus habitantes e industrias. Los volúmenes de intercambio comercial futuro, sólo podrán satisfacerse por la vía marítima, cuyo crecimiento está calculado en un **treinta por ciento (30%)** para los **próximos 20 años**.

**Mar del Plata tiene una importancia marítima capital**, en la que todos los sectores del quehacer marítimo nacional e internacional se dan cita e interactúan constante e intensamente.



## El Area Naval Atlántica:

El **21 de Marzo de 2000**, la **Armada Argentina**, buscando no solo una mayor eficiencia y agilidad operativa, sino también dando una inequívoca señal de su firme voluntad de compromiso con las cuestiones del mar, eligió a la **Base Naval Mar del Plata** para la creación y el asentamiento del **Comando del Area Naval Atlántica** cuya jurisdicción se extiende desde **Punta Indio (PBA)** a **Comodoro Rivadavia (Pcia. de Chubut)**. Este redespiegue estratégico en el litoral marítimo argentino, significó un importante aumento de la presencia de buques que tienen su apostadero en la **Base Naval Mar del Plata**. Entre ellos se

destacan los que constituyen la **División Patrullado Marítimo** que son los que proveen los medios primarios para permanente ejercicio del control del mar y protección del patrimonio de los argentinos en él. La **Base Naval Mar del Plata** ha sido a lo largo de casi, **96 años**, cuna del **Comando de la Fuerza de Submarinos**, que por su alto contenido estratégico sigue siendo un componente del **Comando de Alistamiento y Entrenamiento** del que depende orgánicamente y mantiene con el **Comando del Area** una dependencia de carácter funcional. La otra organización de alto valor estratégico que tiene su asiento en esta **Base** es la **Agrupación de Buzos Tácticos** (creada en 1952) que junto a la **Fuerza de Submarinos** y a los **OPV** y **Corbetas**, del **Comando de la División Patrullado Marítimo**, dependiente, a partir de este mismo año, del **Comando Conjunto Marítimo**, bajo dependencia orgánica del **Estado Mayor Conjunto**, a través del **Comando Operacional de las Fuerzas Armadas**, asumió la conducción de las operaciones de vigilancia y control de los espacios marítimos y fluviales de jurisdicción nacional, a fin de custodiar los **intereses soberanos de la Argentina en el Mar**. Contribuyen a la otra gran tarea de la **Armada** que es la proyección del poder marítimo argentino. La **Intendencia Naval Mar del Plata**, es su corazón logístico y el **Arsenal Naval**, la estructura propia de mantenimiento y reparación de las unidades con asiento en su dársena (**8 en total**). Otros destinos que tienen su asiento en la **Base Naval** son, la **Escuela de Submarinos y Buceo** y la **Agrupación de Buques Hidrográficos**.

La creación del **Area Naval Atlántica**, con asiento en la **Base Naval Mar del Plata**, debe ser asumida como una evolución lógica de la **Armada** que busca permanentemente la mejor forma de optimizar los recursos que le confía la **Nación**, dentro de un marco de estricto profesionalismo y respeto a la Ley.



Nuestro país cuenta con casi **4.500 kilómetros de litoral marítimo** y el **Mar Argentino** duplica casi en superficie a nuestra extensión continental e insular, somos sin dudas una **Nación Marítima**, pero sus aguas y nuestra geografía no nos han facilitado extender la instalación de puertos a lo largo de todo ese litoral. De **Viedma** hacia el **Sur**, llegando a **Ushuaia**, la amplitud de las mareas llega casi a los **14 metros**.

De allí la importancia estratégica de la **Base Naval Mar del Plata** y la **Base Naval Puerto Belgrano (Bahía Blanca)** para la custodia y defensa de nuestro sector bonaerense y patagónico fueguino.

Desde su fundación, nuestra ciudad está llamada a ser la **“punta de lanza”** de nuestro poder marítimo, representado por nuestra **Armada Argentina**, es geográficamente la **“Capital Marítima”** de los argentinos. Si observamos con detenimiento un mapa de nuestro país veremos que, si voláramos con **rumbo Sur (180°)** sobre el **meridiano** que pasa sobre **Mar del Plata (57° 35' W)**, pasaríamos casi sobre el centro mismo del archipiélago de nuestras **Islas Malvinas**, a casi **600 kilómetros al Este** de las costas de la **Provincia de Santa Cruz**. **Mar del Plata** es la ciudad nacida en el **corazón mismo del Mar Argentino**.

**Navegando sobre el meridiano de Mar del Plata, pasaríamos al centro mismo, del archipiélago de las Islas Malvinas.**

El **Océano Atlántico Sur** ha de duplicar o triplicar su participación en la producción petrolera mundial en las próximas dos décadas. **Brasil, Nigeria, Angola y Guinea Ecuatorial**, son hoy los nuevos y casi inesperados protagonistas en el mercado energético. A estos países se ha de sumar la **Argentina** que ya ha comenzado los trabajos de cateo y perforación en la cuenca del **“Colorado Marino”**, y las posibilidades futuras de las tres inmensas cuencas **“Off Shore”** detectadas ya en la **década del '60**, en el **Mar Argentino**, frente mismo a la

**Provincia de Buenos Aires**. Nos referimos a las cuencas **“del Salado”**, de **“Tandilia”** y la de **“Ventania”**, cuyos yacimientos se calculan similares a los detectados por **Brasil**. En estas cuencas ya se han ensayado dos exploraciones a partir de una plataforma de perforación y más recientemente, de un buque de exploración sísmica. De continuar el desarrollo de estas grandes cuencas, el **Puerto de Mar del Plata** cobrará una gran importancia logística en el desarrollo petrolero del litoral bonaerense.

**Rada interna de la Base Naval Mar del Plata.** En la Plataforma Continental Marítima Argentina, un tercio de su superficie total, es responsabilidad operativa del ANAT.

El puerto de Mar del Plata, con su inmenso **“hinterland”** provincial, está llamado a tener un gran crecimiento futuro y obviamente la importancia de la presencia de la Armada Argentina es directamente proporcional a su crecimiento económico.

Los inmensos recursos (renovables y no renovables) del Mar Argentino son los que hacen a los **“intereses marítimos nacionales”** y para preservarlos, se necesita la presencia de un verdadero **“poder naval”**, necesidad así entendida por la Armada Argentina, al crear hace 22 años ya, el Comando del Area Naval Atlántica.

**VER MAS:** [BASE NAVAL MAR DEL PLATA – 95 AÑOS DE HEROICA Y ORGULLOSA TRADICION HISTORICA](#)

<https://prensaohf.com/2021/10/05/base-naval-mar-del-plata-95-anos-de-heroica-y-orgullosa-tradicion-historica/>

**informe Pablo Arbeletche**

# 1982 – LAS MALVINAS NOS UNE - 2022

El 2 de abril se conmemora el "Día del Veterano y Veterana, Excombatientes y Caídos de las Islas Malvinas", con diferentes actividades bajo un mismo lema: Malvinas nos une. Se trata de un día especial para profundizar la difusión y visibilización de los derechos soberanos argentinos, respecto de las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los espacios marítimos circundantes, y de la persistencia de una disputa de soberanía –reconocida por las Naciones Unidas– aún hoy no resuelta.

**Desde varios años antes (1967/68) se difundían los reclamos soberanos**

Todas las actividades fueron organizadas por el Ministerio de Relaciones Exteriores,

Comercio Internacional y Culto a través de la Secretaría de Malvinas, Antártida y Atlántico Sur, el Ministerio de Cultura y la Secretaría de Medios y Comunicación Pública. También participaron los ministerios de Defensa, Desarrollo Social, Transporte, Salud y Ciencia, Tecnología e Innovación. También participan en la coordinación de actividades desde la Mesa Interministerial y la Mesa de Articulación Federal de la "Agenda Malvinas 40 Años" todas las áreas del gobierno nacional, las provincias y CABA, y la Federación Argentina de Municipios (FAM).

Los medios públicos realizan una transmisión especial vía streaming y radio con entrevistas en vivo, material de archivo, testimonios de excombatientes y familiares, y la cobertura de lo que ocurre en



distintas provincias del país. También hubo móviles en vivo desde Ushuaia, Tecnópolis y el Centro Cultural Kirchner. Se transmitió en vivo por la plataforma Contar y los canales de YouTube y Facebook de Tecnópolis, de Télam, de TV Pública, de la Secretaría de Medios y Comunicación Pública, de Cancillería Argentina, del

Ministerio de Cultura, del Museo Malvinas y del Centro Cultural Kirchner, como también por Radio Nacional, sus emisoras provinciales y las FM. Además, se sumaron los canales provinciales.

Con una destacada relevancia las actividades que se realizaron en la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur: durante la noche del 1 de abril se realizó la tradicional vigilia en la ciudad de Río Grande, en su calidad de Capital Nacional de la Vigilia, y durante el día 2 de abril se realizaron diversas actividades conmemorativas en Ushuaia, capital de la provincia que integran las Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur. **Memora Correo privado OCA >>**

El 2 de abril a las 11 h se realizó un oficio religioso en la Basílica de Luján que fue celebrado por el presidente de la Conferencia Episcopal Argentina, Monseñor Oscar Ojea.

A las 12:30 hs tuvo lugar, en el Museo Malvinas e Islas del Atlántico Sur, el acto oficial en el que participaron las máximas



autoridades nacionales e invitados especiales. Este acto fue transmitido en directo y se realizaron el izamiento de la bandera en simultáneo en distintos puntos del país: Ushuaia, Chaco, Rosario, Malvinas Argentinas, Bariloche y Salta.

El cantante, excombatiente de Malvinas y sobreviviente del crucero ARA Gral. Belgrano, Darío Volonté, interpretó la canción *Aurora*, y la cantante Dolores Solá realizó una versión del *Himno Nacional Argentino*. Además de las palabras de autoridades nacionales, hubo un cierre especial con una interpretación de la canción "Solo le pido a Dios".



## LAS MALVINAS SON ARGENTINAS

*Por razones históricas, pues fueron de España hasta 1811 y, en consecuencia, de Argentina por herencia hasta 1833 en que fueron usurpadas por Gran Bretaña en plena paz y amistad con nuestro país.*

*Por razones geográficas, pues están dentro de la plataforma submarina argentina a una distancia de 346 kilómetros, mientras se hallan a 12.000 Km. de Inglaterra*

*Por razones de derecho internacional, desde Tordesillas y por tratados sucesivos hasta Nootka Sound -1790, siempre fueron españolas y Argentinas las heredo, ocupo y ejerció su soberanía.*

*Las Georgias y las Sándwich del Sur son argentinas por geografía, proximidad y hechos históricos de soberanía.*

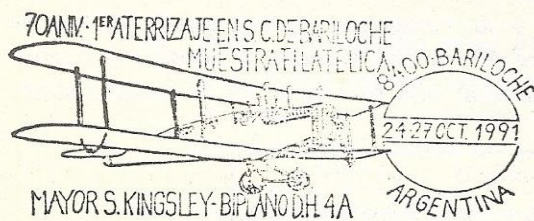
*Finalmente, porque desde 1833 en que fuimos agredidos, nunca hemos renunciado a ellas, ni jamás lo haremos*

# PRECURSORES

Entre los días 24 y 27 de octubre se realizó en San Carlos de Bariloche, provincia de Río Negro, una Muestra Aerofilatélica para recordar el 70º aniversario del primer aterrizaje en esa ciudad del avión (biplano - Airco - D.H.4 A) conducido por el piloto inglés Shirley George Kingsley, de destacada actuación en las primeras experiencias aeropostales efectuadas en nuestro país.

Para preparar esa exhibición, viajaron especialmente invitados el presidente y el secretario de AEROFILA, señores Algerio Nonis y Oscar Luis Rodríguez, transportando las distintas colecciones aportadas por varios miembros de nuestra Sociedad.

Como ya es habitual en estos casos, ENCOTEL habilitó una Agencia Postal Temporaria con uso de un matasellos especial recordatorio.



**S. Kingsley.**

Revisando viejas notas de Aerofila, encontramos el artículo adjunto, en el cual nos detalla que el monolito existente en S.C. de Bariloche, conmemorativo del primer Vuelo Aerocomercial del país, realizado por Shirley George Kingsley el 27 OCT 1921, fue colocado por Algerio Nonis, entre el Centro Filatélico de Bariloche y Aerofila con motivo de la Exposición de Aerofilatelia del 24 al 27 de Octubre de 1991

## Primer cruce en globo de la cordillera de los Andes

El 24 de junio de 1916, el mendocino Zuloaga y el platense Bradley cruzaron de Chile a Mendoza en globo aerostático

Nieto y sobrino de los héroes recuerdan el hecho.

Viajar de Chile a Mendoza vía aérea es, actualmente, un mero trámite. De hecho, es más el tiempo que el pasajero debe pasar en el aeropuerto que los 45 minutos que le toma a la nave despegar, sobrevolar la cordillera de los Andes y aterrizar.

Pero hace 100 años, para el mendocino Angel María Zuloaga y para el platense Eduardo Bradley no fue algo tan simple. Incluso, las voces más experimentadas de la aeronavegación les habían augurado una muerte segura si cometían la locura de tratar de sobrevolar los Andes en un globo aerostático, tal como estaba en sus planes.

Pero contra todos los pronósticos, los aventureros lo consiguieron y fueron los precursores para que hoy el cruce aéreo de la cordillera sea ese mero trámite. Además, echaron por tierra (o por aire, en este caso) la teoría que sostenía que la corriente aérea circulaba de este a oeste, aunque recién se comprobó con rigor científico en los '70.

"Fue un poco loco lo que hicieron Angel María y Bradley. Santos Dumont (brasileño, referente de la aeronavegación por aquellos años) les había dicho que estaban locos, que no lo hicieran porque la corriente los iba a tirar al Pacífico. Pero mi tío abuelo era muy inquieto", destacó Juan Francisco García Zuloaga (70), sobrino nieto del aventurero mendocino y quien todavía recuerda cómo su madre Lucía Zuloaga -sobrina de Angel María- le contaba los pormenores de "La travesía de los Andes".

"Pienso en la fortaleza de carácter y persistencia de Bradley, superando inconvenientes y los enormes riesgos que implicaba la travesía. Con recursos técnicos elementales; de pie en un canasto mínimo; resguardados ambos con sobretodo, bufanda, sombrero y guantes a más de 5.000 metros de altura. Además en pleno invierno, a merced de los vientos y llevando adelante un plan que era poco menos que una corazonada. Recién en el 2002 David Fossett consiguió reproducir la hazaña, aunque lo hizo por el sur, a 4.500 metros, en una cabina presurizada, con cuchetas, tubos de gas y equipo electrónico de manejo y control satelital", reflexionó por su parte Nelson Montes-Bradley (81), sobrino nieto de Eduardo y quien "vivió" el día a día de la expedición a través de narraciones y de una importante colección de recortes periodísticos y fotos acopiados por su tía Cora.

"El récord que tenían ellos de altura en globo era de 6.900 metros, pero con la travesía llegaron a 8.100 metros, soportando 32 grados bajo cero. Mi tío abuelo le contaba a mi mamá que varias veces pensaron que la canastilla se estrellaba contra la montaña, y hasta tuvieron que tirar toda la carga para que el globo se eleve más", agregó García Zuloaga.

A las 8.30 del sábado 24 de junio de 1916, Angel María Zuloaga y Eduardo Bradley comenzaban a elevarse y a alejarse de tierra firme a bordo del globo Eduardo Newbery. La partida fue desde Putaendo (Santiago de Chile).

"Llevaban 2 globos, uno menor para ensayos y el que usaron, de 2.200 m<sup>3</sup>. Como llegaron en tren desde Buenos Aires, habían perdido casi todo el ácido sulfúrico que llevaban para generar el hidrógeno. Pero eso fue positivo, ya que usaron el gas de alumbrado chileno para obtener un corte rico en hidrógeno y que dio un muy buen resultado", destacó el sobrino nieto del prócer mendocino.

Sin embargo, los días previos no transcurrieron en el mejor de los ánimos. "Bradley proyectó y llevó adelante un vuelo histórico y nada tuvo que ver la Fuerza Aérea. Más aún, la institución sancionó a Zuloaga con 30 días de arresto.

El Aeroclub Argentino, al que pertenecían, los dejó sin apoyo. Y ante la demora para cumplir con su propósito por problemas de abastecimiento del gas, estuvieron a punto de 'demandar' la devolución de los globos. Estas incidencias





llevaron a Bradley a iniciar el viaje en pleno invierno", agregó a su turno Montes-Bradley, quien además es el autor de la biografía del héroe platense "Más liviano que el aire. Eduardo Bradley: historias con globos".

Aquel 24 de junio habían pasado ya más de 3 meses de la Conferencia de aeronáutica panamericana -donde se conocieron entre sí-, y las advertencias de Santos Dumont estaban aún presentes en sus memorias.

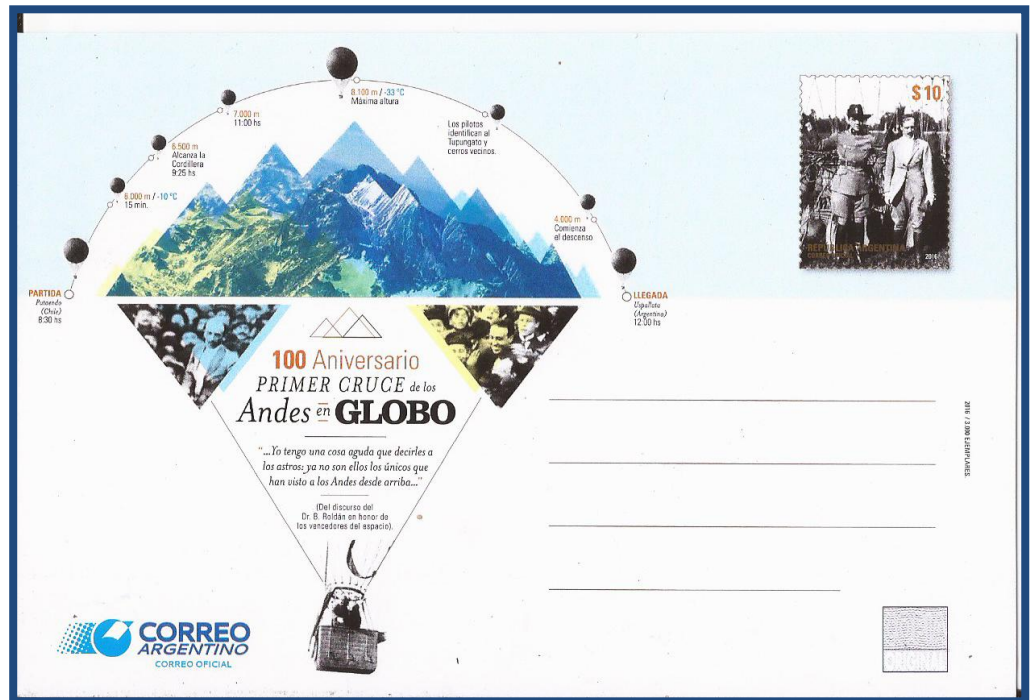
"Mi tío contaba que iban asustados, hasta que a mitad de camino se dieron cuenta de que la corriente de viento los acompañaba. Y cuando vieron de nuevo la tierra, se tranquilizaron y comenzaron a descender al grito de '¡Viva la patria!'. Pero cuando bajaban las ráfagas casi hacen que se estrellen contra un cerro", rememoró el bioquímico.

El globo se posó en suelo mendocino a las 12:10 de ese sábado, en las laderas del cerro Las Cepas (Uspallata) y allí los expedicionarios fueron recibidos como héroes. Un tren especial los trasladó

hasta Buenos Aires. "La travesía marcó el inicio de los vuelos a Chile. Después todos se dieron cuenta que si se pudo hacer en globo, iba a poder hacerse en avión", destacó el descendiente de Zuloaga.

"Bradley continuó volando y participando de torneos internacionales, y posteriormente se orientó hacia la radiofonía en Mendoza. Más tarde se desempeñaría como ejecutivo en la aviación comercial. Y fue pasajero del primer vuelo entre Buenos Aires y Miami en 1929", recordó Montes-

Bradley.



## RELATO SOBRE COHETERÍA ARGENTINA

*Envío una disertación que he dado en  
la Escuela Superior de Guerra Aérea.  
Trata sobre historia aeroespacial argentina.  
Asimismo, relato actividades juveniles  
que he realizado en un lejano pasado.  
Un cordial saludo.*

**Roberto Jorge Martinez**

**PD: Para ver en "tiempos de aislamiento"...je...je...**

**<https://www.youtube.com/watch?v=7nZYNlyPPmY>**

# El Correo Aéreo del Uruguay

Nos memora este texto JOSE LUIS GOING

## PRIMERA ENTREGA

### Introducción

En la presente publicación se tratan los antecedentes del Correo Aéreo en nuestro país desde los pioneros en el transporte de la correspondencia hasta el establecimiento de los servicios aeropostales regulares. También se incluyen una serie de datos complementarios referentes a los aviadores, aparatos y circunstancias que hicieron posible este salto sin precedente en el transporte y las comunicaciones en general.

Dentro de lo posible se mantiene un tratamiento cronológico de la información intercalándose los datos complementarios a medida que van apareciendo. Con respecto a los sellos emitidos para el Correo Aéreo se sigue la secuencia en que fueron apareciendo los mismos aunque algunas “series” se tratan en conjunto aun cuando sus sellos fueron emitidos en diferentes fechas. De cada sello se incluye información referente a su “motivo principal” o imagen de modo que el lector obtenga un conocimiento general de los aspectos culturales y sociales que influyeron en la emisión.

Del mismo modo son tratadas las marcas postales a medida que van apareciendo ya sea marcas especiales, fechadores comunes, de primer día, etc .

Revisando diferentes fuentes, especialmente publicaciones de revistas, he hallado diferentes versiones sobre fechas o consideraciones de vuelos con o sin correspondencia. Tomo como fecha la mas documentada que puedo precisar realizando las aclaraciones que corresponde.



### Aspectos Históricos y Filatélicos del Correo Aéreo en Uruguay

Como curiosidad filatélica presento aquí lo que considero que es la primera pieza postal que vincula el Correo aéreo y a nuestro país. La misma se trata de un rarísimo pliego circulado por “Ballon Monté” dirigido a Montevideo. Escapa de este trabajo el tratamiento de los “Ballon Monté”; solamente para orientar al lector se realiza una corta referencia de los mismos.

El sitio de París, entre el 19 de septiembre 1870 al 28 de enero 1871, y la consecuente ocupación de la ciudad por las tropas del Reino de Prusia fue una de las causas decisivas que llevaron a la derrota y posterior caída del Segundo imperio francés y la proclamación del II Imperio Alemán, en la “Galería de los Espejos” del palacio de Versalles el 18 de enero 1871. Los *ballon monté* eran globos de gas con góndola, que se utilizaron

para transportar tanto pasajeros civiles como militares, así como palomas mensajeras durante el sitio de París de 1870. Ellos fueron inflados con el gas del alumbrado de París y eran altamente inflamables. Salían tanto de día como de noche, evitando el tiroteo por tierra de las tropas prusianas. El 23 de septiembre de 1870 despegó y cruzó las líneas enemigas el primer *ballon monté*.

Pronto la Oficina de Correos del Gobierno de Defensa Nacional reguló la correspondencia volada en estos globos con dos decretos de 27 de septiembre 1870, autorizando oficialmente el envío de correo por medio de los mismos. Estos dos decretos marcaron el nacimiento de la posta aérea francesa y europea. Para que la correspondencia fuera poco pesada se exigía escribir en un papel muy fino doblado como carta por lo que no era necesario el uso de sobres.

Los pliegos no debían exceder de 3 o 4 grs. (R-30).

Este extraordinario pliego fue remitido desde París – Lille a Montevideo (Sr. Víctor Jacod – calle de los treinta y tres nro. 136); vía Inglaterra (Southampton) fue embarcado en paquebote Inglés hasta su destino. El



sello, tipo "Napoleón", esta cancelado con fechador circular de Lille del **8 de octubre de 1870**; tiene además una marca P.P. en recuadro (que indica Porte Pago hasta el destino) y otro fechador de tránsito por Londres del mismo día 8-10-1870. Fue confiado a George Sand para su envío a Uruguay (Fte:cat. remate Feldman - Airmails Mayo 2013 - Lote 10173)



### Primeras travesías y vuelos sobre el Río de la Plata

Lógicamente, las primeras travesías sobre el Río de la Plata fueron realizadas en Globo; la 1ª documentada la realizó un argentino, Don Aarón de Anchorena, con un esférico traído desde Francia y bautizado "Pampero". El 25 de noviembre de 1907, en compañía del ingeniero Jorge Newberry partieron de la "Sportiva" en Bs. Aires y en 2 hs. 05 llegaron a "Conchillas" en el departamento de Colonia.



El 2do vuelo fue realizado el 24 de noviembre de 1909, también desde Bs.Aires; en este caso es el ingeniero Alberto R. Mascías acompañado del sr. Néstor Cano quien a bordo del globo "Patriota" parten desde Belgrano y llegan a Drabble (estación ferroviaria Uruguay) en 2 hrs y 15 mnts.

El 1er Uruguayo que atravesó el Río de la Plata en Globo libre fue el entonces Tte. 1ro. Cesáreo L. Berisso el 11 de mayo de 1917 en el aeróstato "Teniente Agneta" como culminación de sus estudios en Bs.Aires para rendir examen de Piloto Aeronauta. Partió desde Bernal (Bs.Aires) arribando a las sierras de Mal Abrigo en San José empleando 5

hrs 10 mnts.

Para 1910 el transporte aéreo era un hecho; desde el 1er vuelo libre motopropulsado logrado por los hermanos Wright allá en el año 1903 el desarrollo había sido constante y las bases para su aplicación en el transporte de correspondencia ya estaban firmes.

En el Río de la Plata el 1er vuelo había sido realizado por un grupo de aviadores franceses e italianos que había llegado a Buenos Aires en 1910 para los festejos del centenario de la Revolución de Mayo realizando demostraciones de vuelo de aviones; las circunstancias fueron las siguientes:

El 8 de enero de 1910 arribó al puerto Buenos Aires el aviador francés Henry Breguá (21 años de edad, Piloto N° 26 de Francia) trayendo consigo un avión del tipo Voisin con motor de 60 HP. El día 16 de ese mes hizo lo propio el piloto italiano Ricardo Ponzelli, trayendo un avión similar al del primero.



H.Breguá

R.Ponzelli

Los Voisin eran aeroplanos avanzados para la época, ya que contaban con un timón a manera de aparejo instalado dentro del cubo de dirección, permitiéndole al piloto controlar el rumbo de la nave, en tierra un par de pequeñas ruedas servían como soporte del cubo. Contaba con una sola hélice de alta velocidad, montada directamente en el cigüeñal del motor de 60 H.P. de ocho cilindros en "V" marca ENV, enfriado por agua, muy robusto y diseñado especialmente para aviación. El peso total del avión era de alrededor de 658 kgrs, su velocidad no superaba las 40 millas por hora, la envergadura de alas era de 10 metros y tenía una longitud total de 10.5 metros.



El 30 de enero, en el polígono de tiro de Campo de Mayo Ponzelli logró elevarse en su aparato a escasos 10 metros de altura recorriendo 200 metros de distancia. Sacudido por una ráfaga de viento muy fuerte aterrizó violentamente, rompiendo el conjunto de cola y tren de aterrizaje de su máquina voladora. La comisión calificadora del Aero Club Argentino no homologó el vuelo, argumentando su poco éxito. Ponzelli, muy molesto por la decisión de la comisión reparó su avión para intentar un segundo vuelo. El 2 de febrero, en una prueba de carreteo, volvió a estrellar su aeroplano, esta vez contra un poste, resultando herido en su pierna derecha al salir despedido de su asiento.

El 6 de febrero de 1910 Breguá se trasladó hasta el Hipódromo de Longchamps, situado en la provincia de Buenos Aires. Allí, ante la Comisión Calificadora del Aero Club Argentino y una gran cantidad de público efectuó dos vuelos. El primero se realizó a las 15:35. En 15 segundos correteó 120 metros, se elevó y dio dos vueltas de pista a una altura de 15 mts.

Más tarde, a las 18:45 realizó el segundo, con ribetes similares al primero. En ambos permaneció casi 17 minutos en el aire, volando en promedio a una velocidad de 50 kilómetros/hora. Los comisarios del Aero Club Argentino homologaron ambos vuelos aduciendo que Breguá había cumplido en forma controlada todas las etapas del vuelo: despegue, maniobras y aterrizaje, partiendo y llegando al mismo punto, por oposición a lo hecho por Ponzelli el 30 ENE



Breguá se convirtió en el primer piloto homologado que logró elevarse en un aparato más pesado que el aire en Argentina y en Sudamérica; murió en 1917, a los 27 años, en un accidente de avión mientras perseguía a un submarino alemán. La cuestión sobre si fue o no el primer vuelo Sudamericano, está disputada con México y con Brasil ya que en ambos países existieron vuelos de unos pocos segundos que no fueron homologados. En Uruguay a fines de 1909 en un pequeño taller de la calle Sierra y Asunción en Montevideo



los hermanos Rodolfo, Carlos, Julio y Armando Escofet, junto al estudiante de ingeniería Enrique Martínez Velazco, y un francés de nombre Enrique de Rosiers, se dedicaron a construir un biplano, basándose en planos y dibujos ilustrados en revistas francesas de época. El avión, apodado "Escofet I" quedó a medio hacer, ya que no convenció a los jóvenes de que podría volar. Al año siguiente encararon un proyecto más técnico y elaborado. Consiguieron un motor Anzani de tres cilindros de 25 HP y utilizando partes del "Escofet I" construyeron el "Escofet II". En el correr de agosto, en un terreno que pertenecía al Regimiento de

Artillería Nº 1, sito en lo que sería hoy la esquina de Cambay y Camino Carrasco realizaron las primeras pruebas y el 26 AGO 1910, por 1era. vez en nuestro país, un aparato más pesado que el aire logró volar.

Dos jóvenes sostenían el avión en la cola. Martínez Velazco, de 20 años de edad y con escasos conocimientos de cómo volar, encendió el magneto y dio hélice. Luego de corretear por casi 100 metros de carrera logró despegar, elevándose a escasos 2 metros de altura. Llevaba casi 200



metros de distancia en el aire cuando la batería se aflojó. Martínez cortó el magneto y en pocos segundos el Escofet II cayó bruscamente a tierra. El golpe fue tan fuerte que provocó el desmayo del piloto y la fractura de dos de sus costillas. De inmediato, los hermanos Escofet y Vicente Sangurgo recogieron al herido y lo llevaron a su propia casa para no atemorizar a los padres de Enrique.

A fines de 1910 el aviador francés Armand Prevost, que se encontraba realizando demostraciones en Bs.Aires, se trasladó a nuestro país donde realizó el primer vuelo controlado en el Uruguay. Lo hizo en Paysandú, donde realizó demostraciones de vuelo en un monotipo Bleriot XI con motor Anzani de 25 H.P los días 7 y 8 de diciembre de 1910 en el viejo Hipódromo de Paysandú.

La demostración finalizó cuando en uno de los vuelos llegó hasta frente a la tribuna del público, viró hacia el sur y con tan mala suerte que al llegar muy cerca de una laguna que se hallaba a unos doscientos metros del Hipódromo se vino de cabeza, quebrándose un ala, la cola y parte del aparato. El vuelo fue gestionado y patrocinado por el comerciante Don Fernando Borrell de dicha ciudad pero no tuvo ninguna finalidad postal; solamente se puso como condición de que Paysandú —*fuera la*



*primera ciudad de la República que tuviera la primacía de ver volar los monoplanos Bleriot*".

Es de destacar que este el avión Bleriot XI sobrevivió al paso del tiempo y se encuentra hoy totalmente refaccionado en uno de los hangares del Museo Aeronáutico de Morón, Argentina.

El Primer transporte Aéreo Oficial Internacional fue realizado por B.Cattaneo quien fue un pionero del transporte de correspondencia por vía aérea y un visionario del correo de hoy en día. Nació en Grosotto (Sondrio) Italia el 12 de agosto de 1883.

**CONTINUARA**

***Aristides Dominguez nos informa***

Ver "¿Cómo funciona un tanque? (M1A2 Abrams)" en YouTube

<https://youtu.be/SdL55HWNPRM>

NUESTRA MESA EDITORIAL NO TIENE ENTRE SUS OBJETIVOS  
LA INCURSION Y/O CRITICA DE TEMAS POLITICOS  
SOLO INTENTA DIFUNDIR BAJO TRADICIONALES NORMATIVAS  
NEWBERIANASTODO AQUELLO QUE HAGA  
A LA DIFUSION, INFORMACION Y DESARROLLO  
DE NUESTRA GLORIOSA AVIACION ARGENTINA

Nuestro amigo y gran colaborador Humberto Brumatti  
nos acerca una joyita Literaria

"Alas Argentinas", publicado en 1951, y que se puede leer en

<https://archive.org/details/AlasArgentinasPresidenciaDeLaNacion1951/mode/2up/search/%22ALAS+ARGENTINAS%22?q=%22ALAS+ARGENTINAS%22>

La Historia suele dejarnos este tipo de documentos, que hemos olvidado

Pero, es necesario releerlo y ubicarnos en tiempo y lugar

Luego le cabe a cada uno las connotaciones que correspondan

**FERIA DEL OMBU DEL PARQUE RIVADAVIA**

***Cita obligada de coleccionistas***

**FILATELIA – NUMISMATICA – ANTIGUEDADES**

**ENCONTRARA variado material poco visto**

**TODOS LOS DOMINGOS DE 8 A 14 HS.**

**Pero también un interesante paseo familiar**

**Mundo del Juguete - Feria de Libros**

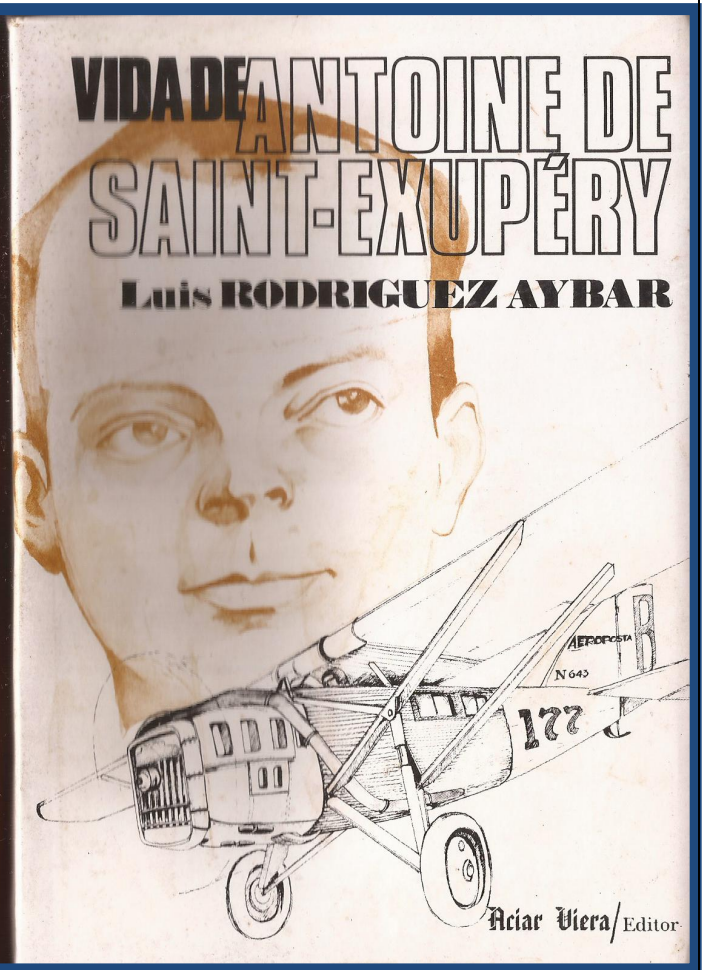
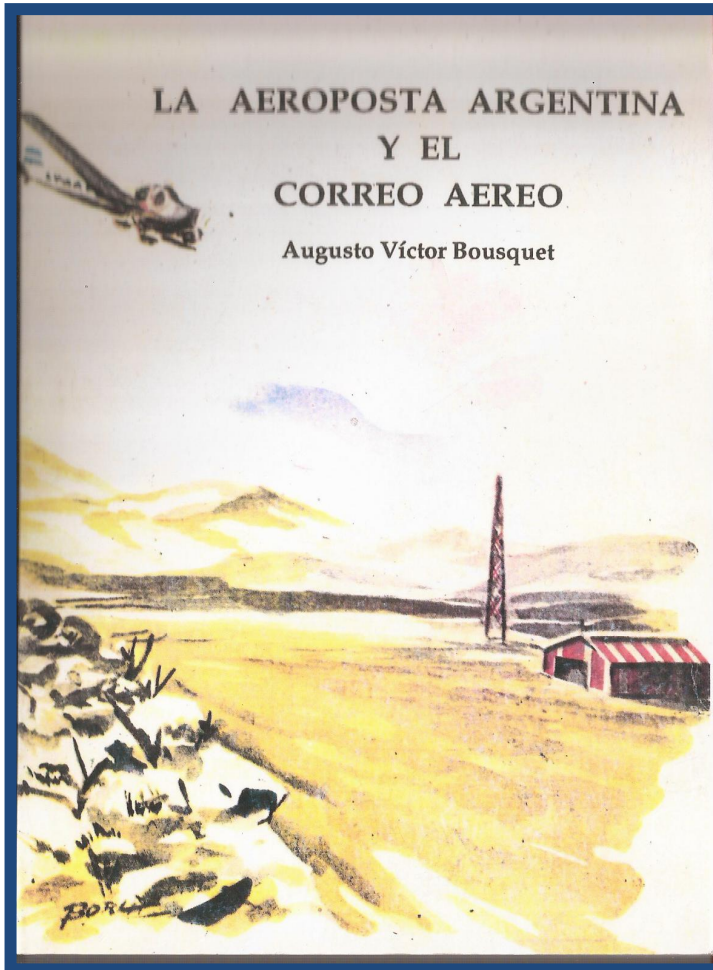
**Gimnasias para 3 edades – EVENTOS VARIOS**

**...y mucho verde a disposición**

**Av. Rivadavia alt 4.900 CABA (si no llueve)**

**FRENTE AL ; “BAR DEL COLECCIONISTA”**

# INFALTABLES EN SU BIBLIOTECA



- **LA AEROPOSTA ARGENTINA Y EL CORREO AEREO-** por Augusto Victor Bousquet- Son 426 Págs. de 16 x 22 cm. Tapa semidura. Historia, origen y desarrollo de la Aviacion Comercial y Civil en la Argentina. Verdadera joya de la Literatura Aerofilatelica, relatada y profusamente documentada por el mejor especialista argentino en la materia Se transformo en una obra de obligada y constante consulta para conocer todo lo acontecido al respecto de la que editaron en 1992 solo 1.000 unidades, hoy casi agotada en plaza nacional +++
- **VIDA de ANTOINE de SAINT EXUPERY** - por I. Rodríguez Aybar Tapa semidura plastificada - Son 526 Págs. de 14 x 20 cm y 3 cm de lomo. El principal pionero de la Aviacion Argentina. Armonioso y magnifico trabajo, que se adentra en los caminos vedados de la intimidad, revelando deseos, amores, frustraciones, triunfos y los reales sentimientos y filosofía de este lírico aviador, Una arista poco desarrollada.+++

- LA AEROPOSTA ARGENTINA Y EL CORREO AEREO- por A. V. Bousquet	<b>2.400=</b>
- VIDA de ANTOINE de SAINT EXUPERY - por I. Rodríguez Aybar ...	<b>1.890=</b>

Consulte y solicítela por el mail [jorgecasalia8@gmail.com](mailto:jorgecasalia8@gmail.com)

Para los amantes al **aeromodelismo**

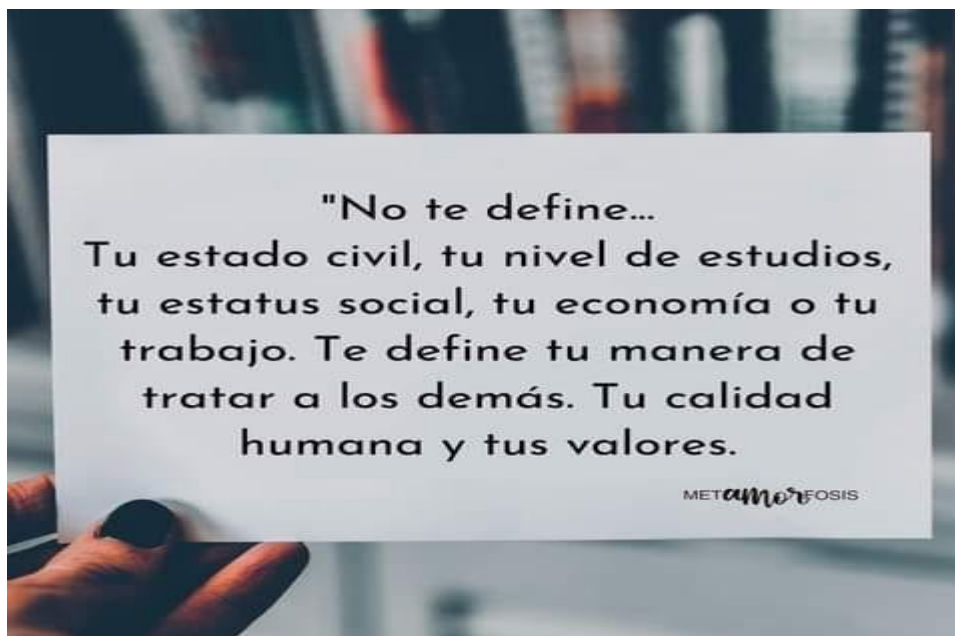
sugiere Chavon G

**REVISTA MODELLISTICA INTERNATIONAL** ON LINE

<http://www.modellisticaint.it/>

**CON LA MEJOR INFORMACION DEL TEMA**

**RCM&E** <http://www.modelflving.co.uk> <http://www.flyingscalemodels.com>



**ACFA dispone de interesante lote de piezas  
Que ofrece en venta a sus lectores  
para respaldo de su presupuesto instituc.**

**Mayoría certificadas +++ muy coleccionables**

**CORRESPONDENCIA CON ISLAS MALVINAS**

**PRE Y POST CONFLICTO AUSTRAL**

**Escribanos a: [acfarg@gmail.com](mailto:acfarg@gmail.com)**

**Consultas sin compromiso**



**Del libro in Italia ref. Historia de los Dirigibles...capitulo dedicado a la Argentina, junto a mi colega Sr Lorenzo Borri .... gracias!!!! Graciela Clemente**

---

## Storia dei dirigibili in Argentina

*di Graciela Clemente*

Dagli anni che vanno dal 1921 al 1935, l'Aviazione Navale Argentina sviluppò quello che fu chiamato il suo periodo degli aerostati. Furono usati quattro palloni frenati, quattro palloni liberi e due dirigibili. Questo materiale fu acquistato usato, proveniente principalmente da acquisti di materiale della Prima Guerra Mondiale e per questo motivo divenne presto obsoleto. Mentre in altri paesi il dirigibile ed il pallone vincolato ebbero un uso operativo fino alla fine della Seconda Guerra Mondiale, lo stesso non accadde nell'aviazione navale argentina. La mancanza di rinnovamento dei mezzi e la sempre maggior predominanza dell'aviazione meccanica del più pesante dell'aria fece accantonare questo tipo di utilizzo.



*Il primo volo del dirigibile El Plata*

### **Sfondo storico**

Nel corso del 1908, nelle relazioni tra Argentina e Brasile ci fu una importante corsa agli armamenti nel campo navale, chiamata "diplomazia delle corazzate". Si trattava di una specie di pace armata tra le autorità di Buenos Aires e Rio de Janeiro, stimolata dalla reciproca sfiducia e diffidenza. Il ministro degli esteri argentino Estanislao Zeballos, convinto che le autorità brasiliane stessero preparando una guerra contro il suo paese, sollevò come prioritaria la necessità di dover raggiungere la superiorità navale argentina. Fu così che la Marina Militare Argentina intese sviluppare il proprio servizio di aviazione a difesa del territorio nazionale, le proprie coste e relative aree di influenza.



**DISPONEMOS  
DE GRAN SURTIDO DE  
CLASIFICADORES DE SELLOS  
NUEVOS Y USADOS**

[jorgecasalia8@a.mail.com](mailto:jorgecasalia8@a.mail.com)

**MATERIAL FILAT. POSTAL  
SOBRE AEROFILATELIA**

**La Mesa 41 del Parque  
Rivadavia le ofrece mas de 500  
PIEZAS tematicas – visitenos  
sin compromiso**

**HEMOS RECIBIDO  
AMPLIO STOCK  
DE ALBUMES  
PARA COLECCIÓN**

**DIVERSOS TAMAÑOS  
TAPAS DURAS  
HOJAS LISAS  
y/o GRABADAS**

MUY BUEN MATERIAL

*Importantes OFERTAS*

Solicite información

Sin compromiso a

[jorgecasalia8@g.mail.com](mailto:jorgecasalia8@g.mail.com)

## **A E R O F I L A T E L I A**

**COLECCIONISTAS Y ESPECIALIZADOS**

**Disponemos de gran cantidad de  
Material Filatelico Postal**

+ de 2.500 piezas nuevas y/o usadas para las  
mayores exigencias

1eros vuelos / Vuelos especiales / Raids/  
Pioneros y Precursores

Conmemoraciones / servicio postal

Helicópteros / Aerostatos

**Consúltenos por temas**

Sin compromisos, preparamos selección a ofertar

*[acfarg@gmail.com](mailto:acfarg@gmail.com)*

**SI DESEA VER LAS EDICIONES ANTERIORES  
DE ESTE BOLETIN  
INGRESE A ESTE SITIO**

<https://drive.google.com/drive/folders/0B7DfoxliZbymYjN1U05IamNvM1k>

# **CAMPAÑAS ANTÁRTICAS EN BASES ARGENTINAS**

**PONEMOS A DISPOSICION DE LOS COLECCIONISTAS**

**EL SIGUIENTE MATERIAL POSTAL ANTARTICO**

**DOCUMENTACION POSTAL ORIGINADA PARA MEMORAR CAMPAÑAS**

**ABSOLUTAMENTE GARANTIDAS, DE UNA GRAN 1era. MANO**

• Campaña Antártica	60/61	.....8 bases
○ "''''''''''''''''''''	61/62	.....10 bases
○ "''''''''''''''''''''	62/63	..... 6 bases
○ "''''''''''''''''''''	63/64	..... 5 bases
○ "''''''''''''''''''''	64/65	..... 6 bases
○ "''''''''''''''''''''	65/66	..... 7 bases
○ "''''''''''''''''''''	66/67	..... 8 bases
○ "''''''''''''''''''''	67/68	..... 8 bases
○ "''''''''''''''''''''	68/69	..... 9 bases
○ "''''''''''''''''''''	69/70	..... 6 bases
○ "''''''''''''''''''''	70/71	..... 8 bases
○ "''''''''''''''''''''	71/72	..... 5 sobres
○ "''''''''''''''''''''	72/73	..... 5 sobres
○ "''''''''''''''''''''	73/74	..... 5 bases
○ "''''''''''''''''''''	74/75	..... 5 bases
○ "''''''''''''''''''''	75/76	..... 7 bases
○ "''''''''''''''''''''	77/78	..... 7 bases
○ "''''''''''''''''''''	80/81	..... 7 bases
○ "''''''''''''''''''''	82/83	.... 7 sobres (falta Orcadas)
○ "''''''''''''''''''''	83/84	.... 8 sobres
○ "''''''''''''''''''''	84/85	..... 6 sobres
○ "''''''''''''''''''''	85/86	..... 5 bases
○ "''''''''''''''''''''	86/87	..... 6 bases
○ "''''''''''''''''''''	87/88	..... 7 bases
○ "''''''''''''''''''''	88/89	..... 2 bases
○ "''''''''''''''''''''	90/91	..... 5 bases
○ "''''''''''''''''''''	91/92	..... 5 bases

Donde se indica sobres y no bases, se trata de piezas de la **transportación y/o vuelos especiales**  
No obstante hay otras varias piezas sueltas A SU disposición

**Todas las piezas correctamente circuladas con franqueos exactos y gran porcentaje de ellas con recepciones al dorso Y muchas de ellas con extraordinarios cachets y gomigrafos complementarios**

**A petición, podemos escanearlas previamente**

**EXTRAORDINARIO MATERIAL DE COLECCIÓN**

**SOLO SE VENDEN CAMPAÑAS ENTERAS**

**CADA PIEZA \$ 500=**

**Es una verdadera oferta no bonificable**

**AMIGO COLECCIONISTA ESPECIALIZADO**

**APROVECHE ESTA OFERTA QUE NO VERA NUNCA MAS**

**ESCRIBANOS A: [ACFARG@GMAIL.COM](mailto:ACFARG@GMAIL.COM)**

**Los Médicos del HOSPITAL MILITAR, a la población en general:**

**Queremos hacer un llamamiento cordial al sentido común de las personas que han tomado el desconfinamiento como si se hubiese terminado la pandemia y como si hubiésemos vuelto a la normalidad anterior al comienzo de esta crisis.**

**Infectarse con el coronavirus no es un resfriado común: hay fiebres altas, dolores de garganta y opresión en el pecho a tal punto que se siente como si se le fuera la vida y ahí llega lo peor; se necesita reanimación.**

**Se habla de ventilación, pero NO es una máscara de oxígeno puesta en boca y nariz mientras usted disfruta acostado pensando en su vida, no!**

**La ventilación invasiva para el COVID-19 es la intubación que se hace bajo anestesia general y que consiste en quedarse mínimo 2 a 3 semanas sin moverse, muchas veces boca abajo (decúbito prono) con un tubo en la boca hasta la tráquea, que le permite respirar al ritmo de la máquina a la que se está conectado.**

**Usted no puede hablar, ni comer, ni hacer nada de manera natural porque la molestia y el dolor que siente necesitan de la administración de sedantes y analgésicos para asegurar la tolerancia al tubo.**

**Durante el tiempo que el paciente necesite la máquina para respirar, estará en un coma inducido, esto es, un coma artificial.**

**En 20 días con este tratamiento, un paciente joven llega a tener una pérdida de masa muscular de un 40% y la posterior reeducación será de 6 a 12 meses, asociado a traumatismos severos de la boca o de las cuerdas vocales.**

**Es por esta razón que las personas ancianas o frágiles en su salud, no aguantan.**

**Si llegaron a leer este mensaje hasta aquí, le agradeceríamos que lo compartiera para que entre todos nos tomemos en serio esto, ahora que se está volviendo a salir. Sigán por favor las indicaciones y recuerden que es necesario que se lo tomen mucho más en serio.**

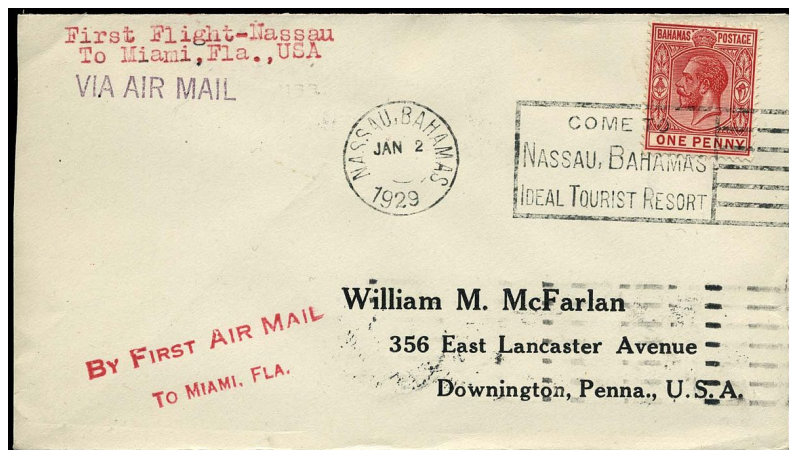
**Esta pandemia termina cuando la vacuna este lista, distribuida y aplicada a toda o la mayor parte de la población, y se observó la disminución importante de contagios y muertes por COVID19, \*NO ANTES\*.**

**Gracias por difundirlo. □**

**MÉDICOS HOSPITAL MILITAR**

**ESTIMADO LECTOR, ROGAMOS QUE REVISE CONSTANTEMENTE SU OUTBLOK DE INGRESO DE MAILS, QUE ESTE DISPONIBLE PARA RECEPCIONARLOS.**

**De los 500/600 envíos diarios que hacemos, recibimos un promedio de 70 rechazos por día, por tener lleno y/o bloqueado la recepción de mails**



## CÍRCULO AERONÁUTICO JESÚS FERNÁNDEZ DURO LA FELGUERA – ASTURIAS – REINO DE ESPAÑA

La revista RESCATE de Historia y Cultura Aeronáutica, tiene el objetivo de que las generaciones actuales conozcan los hechos y personajes que forjaron el progreso aeronáutico. INVITA a los newberianos a enviar sus artículos (máximo 4500 palabras, mas cuatro o cinco fotos). Al Presidente del INN “Delegación Reino de España”. Don Jose David Vigil Escalera Balbona. Correo Electrónico: [escalera1938@gmail.com](mailto:escalera1938@gmail.com)  
Los artículos no se retribuyen. Publicación semestral.

La AEROFILATELIA, .....es CULTURA  
AERONAUTICA

DEFIENDA Y DIFUNDA ESTE CONCEPTO DIDACTICO Y REAL  
FUNDAMENTALMENTE ENTRE LA GENTE JOVEN .

# Los Lectores nos escriben

AGRADECEMOS Y MUCHO VALORAMOS, LA CANTIDAD DE CONCENTUOSOS MENSAJES DE ALIENTO Y FELICITACIONES, QUE NOS ENVIAN NUESTROS LECTORES, QUE NO REPRODUCIMOS POR SIMPLE RAZON DE ESPACIO PERO LOS ARCHIVAMOS Y ALGUN DIA... LOS PUBLICAREMOS OBIVIAMENTE SON UN APOYO INVALORABLE A NUESTRA HONROSA DEDICACION

PERO TAMBIEN NOS INTERESAN LAS COLABORACIONES REDACCIONALES DEBEMOS COMUNICARLES A NUESTRAS SIGUIENTES GENERACIONES TODO AQUELLO QUE RELATE LOS ORIGENES Y LA EVOLUCION DE NUESTRA HERMOSA Y HEROICA AERONAVEGACION NACIONAL

EL RELATO DE UN PIONERO/PRECURSOR, LA ANEGDOTA DE UN EVENTO UNA MINIMA EXPERIENCIA VIVIDA, UN HECHO CASI OLVIDADO TYODO AQUELLO QUE DE IDEA DE LOS INICIOS ...Y SUS EPOCAS ....“Casi RECIENTES”

*Los jovenes de hoy leen poco, ...pero debemos insistir como sea posible*

Nuestra Mesa Editorial cuenta con excelentes colaboradores, que no omiten los grandes acontecimientos, pero siempre es posible omitir involuntariamente un acontecimiento y/o hito histórico , por ello VALORAMOS LA INTERVENCION DE NUESTROS LECTORES

No dejamos de reiterar, que estos objetivos enunciados

**SON PREMISAS DE NUESTRO GRAN NUMEN TUTELAR**

**Ing. Aviador JORGE NEWBERY**

**DIFUNDIR, DIVULGAR LOS ORIGENES Y EVOLUCION DE NUESTRA AERONAVEGACION**

**HONREMOS SU GLORIOSA MEMORIA CUMPLIENDO SUS PREMISAS**

## **PRUEBE Y SEA UN CRONISTA FILATELICO**

Elija aquella pieza de su colección, de mas alto valor postal, escanéela, describa la historia del porque de su origen/emision Indiquenos como la ubica en su colección

No se preocupe de la redaccion, nosotros le ayudaremos Y en otra ocasión nos contara porque eligio ese tema/motivo ACFA, nos compromete a sacar lo mejor de cada coleccionista Y que nos muestre y describa todos sus “TESOROS” Y nosotros lo difundiremos entre sus pares, en este Boletin

## MUSEOS

## NACIONAL DE AERONÁUTICA

**Horarios y días - Jueves y viernes de 10.00 a 13.00 horas,  
sábados y domingos de 14.00 a 18.00 horas.**

**Feridos cerrado.(Consultar antes, en caso de lluvias) –**

**Ingreso por Av Eva Perón 2200, Morón.**

**- (IMPORTANTE: RECUERDE TRAER DOCUMENTO PARA INGRESAR)-.**

**TELÉFONOS DE CONTACTO: 4697-6964/9780/9769 o 4317-6000 int56655/56656/56346 –**

**(Lunes a viernes de 8 a 14 horas) - 4317-6000 int. 56346. E-MAIL: [mna@faa.mil.ar](mailto:mna@faa.mil.ar)**

**(Lunes a viernes después de las 14 horas) 4317-6000 int 56346 - (sábados y domingos) –**

**.Súmese a la idea de hacer conocer y difundir nuestra Historia Aeronáutica  
y sus participantes a las nuevas generaciones**



## DE AVIACION NAVAL

Ubicado en la entrada principal de la Base Aeronaval Comte Espora, a sólo 27 kilómetros de la Base Naval Puerto Belgrano.

El Museo de la Aviación Naval comprende una amplia gama de exhibiciones relacionadas con la Aviación Naval Argentina y sus campañas y actividades más relevantes.

El proyecto del Museo de la Aviación Naval comenzó a gestarse allá por 1987 con la restauración de los primeros modelos históricos. En el año 1996 a las puertas de la Base Aeronaval Comandante Espora comenzó a cristalizarse el mayor tributo brindado a la historia de las alas de la Armada Argentina, que no terminaba de tomar forma definitiva. Fue re-inaugurado el 4 de junio de 1998, ocupando un predio de 6 hectáreas y respaldado por una muy activa asociación amigos del museo, también integrante de la Asociación de Museos Nacionales. El Museo de la Aviación Naval Argentina se proyecta hacia la comunidad, educando en los valores y tradiciones de los integrantes de la Aviación Naval y sus diarias actividades a través de las visitas escolares, esenciales a la hora de crear un vínculo afectivo con el público del mañana, que se organizan en base a la edad del alumno. Su muestra permanente en el salón de exposiciones y las muestras itinerantes destinados a un público adulto y generalista a los que se agrega la participación en congresos y simposios destinado a un público más especializado.



# MATERIAL FILATELICO

## • CLASIFICADORES

CHICOS MEDIANOS, GRANDES NUEVOS y/o USADOS

## • ALBUMES DE SELLOS

DIVERSOS TAMAÑOS En BLANCO y/o c/SELLOS IMPRESOS  
NUEVOS y/o USADOS NACIONALES y/o IMPORTADOS

## • HOJAS DE ALBUM - PINZAS IMPORTADAS

- *ACFA, dispone gran cantidad de MATERIAL en oferta*
- *Solicite información [acfarg@gmail.com](mailto:acfarg@gmail.com) tel 4568 - 3477*

### **AEROFILA, REQUIERE DE SU VITAL AYUDA**

**POR FAVOR, ES MUY IMPORTANTE!!!!**

NECESITAMOS INFORMACION SOBRE EXISTENCIA DE ALGUNA LISTA O  
TRABAJO QUE INDIQUE en FORMA CATALOGAL o simil,  
*TODOS LOS VUELOS DE LA Cia AEROPOSTAL*

De vital importancia para el plan de trabajo de "AEROFILA"  
Que asumirá la tarea de investigación y/o confección de dicho  
"ENSAYO CATALOGAL"

NECESITAMOS SABER:

- EN QUE PODRIA Ud. COLABORAR PARA SU CONFECCION
- CUAL PUEDE SER A SU JUICIO UNA FUENTE DE INFORMACION Y/O CONTACTO VALIDO
  - Necesitamos sus ideas y/o juicios al respecto
  - *Aguardamos sus validos comentarios*

*El mencionado trabajo , sera importante información  
para muchos estudios ES PARTE DE NUESTRA HISTORIA  
y será una forma de conocer los inicios*



**A NUESTRA MESA EDITORIAL, LE AGRADARIA RECIBIR  
COMENTARIOS DE LAS NOTAS PRODUCIDAS Y  
TENER UN INTERCAMBIO DE CONCEPTOS E IDEAS**

**Y contar con su valiosa colaboración literaria:  
Anécdotas, informes, relatos del pasado  
Conmemoraciones, y todo aquello interesante de  
compartir**

**con los propios camaradas del Aire, para su conocimiento**

**PORQUE EL BOLETIN VUELO NEWBERIANO *ES DE TODOS***

**ESCRIBANOS AL MAIL: [acfarg@gmail.com](mailto:acfarg@gmail.com)**

**Si es necesario nosotros colaboramos con la redacción / diagramación**

**Nos importa el contenido**

**Pruebe y comparta recuerdos y conocimientos. La descripción de una foto  
o documento. Puede ser la base de una nota interesante**

**Especialmente para las generaciones jóvenes**

## **NUEVO LISTADO DE ENVIO PUBLICACIONES Y LISTAS DE OFERTAS A LECTORES**

**Los Servidores de Internet, nos obligan a reducir  
nuestros 4.384 envíos informativos periódicos**

**Estamos haciendo nueva lista reducida de envíos**

**Si Ud. quiere seguir recibéndolos, infórmenos a:**

**[acfarg@gmail.com](mailto:acfarg@gmail.com) “quiero recibir publicaciones/ ofertas”**

Entre Junio/Agosto, enviamos estas listas de OFERTAS:

- Material HISTORIA DE LA NAVEGACION
- Correspondencia de Malvinas Pre y post Conflicto Austral
  - material coleccionable tema FUTBOL
    - Tematica Malvinas
      - OFERTA N° 1
      - OFERTA N° 2
      - OFERTA N° 3
    - Tematica BOMBEROS
  - OFERTA EXCEPCIONAL TEMA ANTARTICO

Y la distribución de las Ediciones Boletines Digitales de ACFA

*Le rogamos pierda dos minutos e infórmenos de su interés*

Le quedamos muy agradecidos



# FUNDACION MARAMBIO



**BOLETIN DE NOVEDADES**

**Nueva Edición ABRIL 2022=**

**PARA SU LECTURA COMPLETA INGRESE , al sitio**

[www.marambio.aq/infoprensa/abril2022.html](http://www.marambio.aq/infoprensa/abril2022.html)

[www.marambio.aq/infoprensa/marzo2022.html](http://www.marambio.aq/infoprensa/marzo2022.html)

**VISITE [WWW.MARAMBIO.AQ](http://WWW.MARAMBIO.AQ)**

## **Títulos**

1. Aniversario del primer aterrizaje de un avión Hércules C-130 en la Base Marambio (11 de abril de 1970)
2. Primer vuelo nocturno en el Sector Antártico Argentino (11 de abril de 1968)
3. Aviso a los antárticos que integraron dotaciones anuales
4. Se desprendió una plataforma de hielo de gran tamaño en la Antártida
5. Día del investigador científico, en homenaje al Dr. Bernardo Houssay (10 de abril)
6. Encuentran histórico barco "Endurance" a 500 km. de la Base Marambio
7. Nacimiento y fallecimiento del primer antártico argentino: el Alférez de Navío José María Sobral
8. Aniversario de la bendición e inauguración del oratorio de la capilla de la Base Marambio
9. A 71 años de la creación del Instituto Antártico Argentino (IAA) - 17 de abril de 1951
10. A 47 años del trágico fallecimiento de un Suboficial en la Base Marambio (27 de abril de 1975)
11. Fallecimiento de antárticos
12. Boletines de noticias anteriores

**XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX**

**Gran plataforma de hielo colapsó  
en la Antártida oriental,  
en una zona de hielo glacial costero  
calificado como estable**

**[INGRESE AL BOLETIN Y VEA EL VIDEO](#)**

**A NUESTROS QUERIDOS LECTORES  
LES DESEAMOS**

**MUY FELICES  
PASCUAS**

**ATENCIÓN!!**

**FERIA DEL OMBU DEL PARQUE RIVADAVIA**

***Cita obligada de coleccionistas***

**FILATELIA – NUMISMATICA – ANTIGUEDADES**

**ENCONTRARA variado material poco visto  
TODOS LOS DOMINGOS DE 8 A 14 HS.**

**Pero también uninteresante paseo familiar  
Mundo del Juguete - Feria de Libros  
Gimnasias para 3 edades – EVENTOS VARIOS**

**...y mucho verde a disposición**

**Av. Rivadavia alt 4.900 CABA (si no llueve)**

**FRENTE AL ; “BAR DEL COLECCIONISTA”**

**ESPERAMOS QUE ESTA EDICION  
HAYA SIDO DE SU AGRADO  
Y DE SER ASI, LE AGRADECERIAMOS,  
QUE LA DIFUNDA ENTRE SUS PARES  
O NOS PROVEA DIRECCIONES DE E-MAIL  
PARA SU ENVIO REGULAR  
TAMBIEN:**

**NOS INTERESA SU PARTICIPACIÓN LITERARIA**

## **VUELO NEWBERIANO**

Es un Boletín Digital Informativo de salida periódica con toda la información DEL AREA DE LA AERONAVEGACION. Las opiniones expresadas en sus páginas, son las de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista o la posición oficial del EDITOR.

*Derechos de Autor: Hecho el deposito de Ley por certificado n° 17689 451043/95 y sus anexos en el año 2014, según Ley 12063/57*

**Dirección y Editor responsable exclusivo: JORGE CASALIA**

**WEB MASTER: MARCELO LAGO** nuestro mail: [acfarg@gmail.com](mailto:acfarg@gmail.com)  
(Comuníquenos las direcciones de mail de instituciones, colegas y/o amigos interesados en recibirlo regularmente)

**SI DESEA VER LAS EDICIONES ANTERIORES  
INGRESE A ESTE SITIO**

<https://drive.google.com/drive/folders/0B7DfoxliZbymYjN1U05IamNvM1k>

**En el contenido de las notas/colaboraciones**

**COLABORARON EN ESTE NUMERO:** Ing. Aristides Dominguez / / Gustavo Brea // Eduardo Premoli / Manuel M, Reimann / Humberto Brumatti / Cap G. Tarapow/  
.....Y UN MONTON DE AMIGOS MAS...*GRACIAS!!!*

**N° 72 AÑO 2022**

**Direcciones de mail:, [jorgecasalia8@gmail.com](mailto:jorgecasalia8@gmail.com),**

**NUEVA DIRECCION POSTAL; Pedro Moran 4756 3° B  
/ CP1419HLN / CABA R. ARGENTINA**

**Ley 26.032: La búsqueda, recepción y difusión de información e ideas de toda índole a través del servicio de Internet se considera comprendido dentro de la garantía constitucional que ampara la libertad de expresión.**