

Abas **Valientes**



Nicolasa Amanda Suarez de Carrara

PROLOGO

El hombre observador de la Naturaleza, ser pensante y creativo desde los comienzos del razonamiento lógico, cayó bajo el influjo de admirar el vuelo de las aves y su potestad de despegarse de la tierra en la conquista de la infinita bóveda celeste que encierra el misterio de lo inexplicable. Acaso esa inquietud haya sido el comienzo del deseo supremo de volar, si que la humanidad se diera cuenta, se introdujo en los mitos de la antigüedad junto a la necesidad de romper con las ataduras a que estaba obligada como habitante terrestre y sumado a ese inquietante anhelo, inicia la construcción de elementos que posibilitaron el placer del vuelo.

Si nos remontamos a los relatos orales de las diferentes mitologías del pasado veremos, que en la mayoría de ellas, existen historias que mencionan a los hombres- pájaros o bien a la admiración por los dioses alados que reposaban en los cielos.

Sin embargo, la evolución de la mente y de la creatividad humana, ha oficiado para que ese deseo de volar, fuera tomando algunas formas científicas, como por ejemplo, los avances en el conocimiento de las corrientes y fuerzas naturales que rodean al planeta tierra, además la puesta en marcha de un profundo trabajo mecánico creativo, con la construcción de la “máquina para volar”.

Una de ellas creada en el Siglo IX por el monje inglés Oliverio de Malmerbury, fue la primera que se conoce en la legendaria historia de la navegación aérea que sirvió sin duda, como antecedente para el sorprendente desarrollo que llegó a nuestros días, donde el hombre ha perfeccionado tanto los sistemas, al punto, de superar con los aviones supersónicos la velocidad del sonido.

Sería largo de enumerar el avance de la ciencia en este sentido.

De ello se ocupa la autora de esta obra, que no es otra que la señora Nicolasa Amanda Juárez de Carrara docente dedicada a difundir y estudiar aspectos sobresalientes de la vida y de la naturaleza que nos rodea, y lo hace en una ya extensa saga de libros valiosos y didácticos, como para que recordemos cosas, seres y sucesos.

En este caso recrea la vida y la obra de un pionero de la aviación argentina de brillante trayectoria VICENTE ALMANDOS ALMONACID verdadero héroe, destacado valiente del aire, cuya historia nos prodiga el orgullo de haber sido riojano y miembro por vía materna de la familia Almonacid a la que pertenece la autora.

Esta obra encierra el carácter de homenaje y a la vez actualiza la memoria de

este aviador singular que “despegó” con gloria del paisaje riojano, para avanzar por los cielos del mundo con encomiable destreza y arrojo, atributos que deben tenerse en cuenta, para considerarlo como un ejemplo nacional y hombre preclaro de la historia argentina.

Felicito a la Sra. de Carrara por esta obra que se suma a la memoria que debemos mantener fresca y actualizada, sobre este hombre que, con la bandera azul y blanca, recorrió la infinita bóveda del firmamento haciendo grandeza de un país joven como el nuestro.

Prof. Teresita Flores

La Rioja, Julio 2.009

Palabras de la Aurora

Desde que el hombre comenzó a volar, existió el planteamiento de utilización del avión, como elemento útil y de rápida comunicación, es el medio más seguro, ágil y rápido.

En 1.902 fue el despertar de la actividad aérea en nuestro país.

Los esposos Silimbani procedentes de Italia, en el Globo Montgolfier, realizaron espectaculares ascensiones, muchos entusiastas comenzaron a practicar este deporte, que luego se extendió por todo el mundo.

En 1.919, el Capitán Vicente Almandos Almonacid, regresó a su patria, trayendo las más altas distinciones, otorgadas por las autoridades francesas.

En Argentina, inició una serie de empresas aeronáuticas, que llevaron a la aviación a los más lejanos lugares.

Gran emprendedor, siempre arriesgado, original e inventivo riojano, que mostró inteligencia, dedicación y amor por su patria natal.

La conquista del aire, es la más gloriosa que ha realizado el genio del hombre, que con disciplina multiplica sus esfuerzos en tan nobles compañías, mensajeras de capacidad, empeño y laboriosidad, cruzando océanos, pasando por encima de las más altas cumbres del mundo, llevando en sus alas metálicas el abrazo fraterno a todos los países del orbe.

Agradezco la gentil y generosa colaboración por el material enviado profesora, escritora y poeta Sra. Teresita Flores, Dra. María Eugenia Suárez (Catamarca) Prof. María Elena Martínez, Personal de Aerolíneas Argentinas (La Rioja); Señor Juan Aurelio (Alilo) Ortiz, Personal de la Biblioteca Mariano Moreno (Turno Tarde), al Dr. Yan Tanguy (Francia) a mis hijas Charito y Lolita que desde Nantes (Francia) me enviaron cuantioso material bibliográfico, a toda mi familia colegas y amigas que se interesaron por la publicación de esta obra.

Mi sincero reconocimiento, agradeciendo de corazón por todo cuánto generosamente me brindaron.

La Rioja, Junio 2.009

Nicolasa Amanda Suárez de Carrara

Icaro



Icaro y Dedalo, por Van Dyck
(coleccion particular, Nueva York)



por Gleb Derujinsky
(Academia Nacional de Dibujo, Nueva York)



Dédalo é Icaro; por Andres Sacchi
(Galeria Brignole Sale, Genova)



Lamentando la muerte de Icaro
por H.J. Draper (Coleccion Chantrey)



Icaro, por Giotto y Andres Pisano
(Campanario de la Catedral de Flerencia)

AVIACION

TERMINOLOGIA

Aviación: Locomoción aérea por medio de los aviones.

Avión: Aparato más pesado que el aire y sirve para la navegación aérea comprende el aeroplano, helicóptero y otros derivados de estos aparatos.

Aviador: El que conduce un avión.

Aeroplano: Avión que se sostiene en el aire gracias a su velocidad de traslación.

Helicóptero: Avión que se sostiene en el aire, por la acción directa de una hélice de eje vertical.

HISTORIA DE LA AVIACION

Las tentativas para conquistar el dominio de los aires el hombre las realizó desde épocas muy antiguas, por tener siempre a la vista el ejemplo de las aves, cuyo fácil vuelo le invitaba a imitarlas. Esto lo confirman las mitologías de todos los pueblos de la antigüedad, se encontraron en los sepulcros egipcios, se han encontrado pinturas murales que representan seres de tipo humano dotados de alas, lo mismo que en los monumentos asirios y persas.

En el libro I de las religiones de la India se lee que "Hanouman" subió sobre una colina siguiendo los consejos del sabio Jambaranta se lanzó en el aire para caer en el Lauka como lo había previsto.

Según Diodoro de Sicilia Abasis dio la vuelta a la tierra en una flecha de oro. Ovidio cuenta las aventuras de Dédalo.

Según la mitología griega, un arquitecto y artesano muy hábil llamado Dédalo, famoso por haber construido el laberinto de Creta en el que estaba encerrado Minotauro y del que escapó Tesea, gracias el consejo de usar un hilo dado por Ariadna.

Dédalo construyó ese edificio para el rey Minos pero al perder su favor, fue encerrado en la torre con su hijo Icaro.

Dédalo para escapar de la prisión se dedicó a trabajar para fabricar alas para él y para su hijo, enlazó plumas entre sí empezando por las más pequeñas y añadiendo otras cada vez más largas para formar una superficie mayor. Aseguró las más grandes con hilo y las pequeñas con cera y le dio suave curvatura como las alas de un pájaro.

Cuando terminó el trabajo, Dédalo batió las alas se vio suspendido en el aire,

equipó a su hijo de la misma manera y le enseñó a volar, recomendándole no acercarse al sol porque se derretiría la cera, no demasiado bajo porque la espuma del mar mojaría las alas y no podría volar, entonces padre e hijo iniciaron el vuelo, el muchacho empezó a ascender como deseando llegar al paraíso, el ardiente sol ablandó la cera y las plumas se despegaron, Icaro agitó los brazos y al no poder sostenerse en el aire, cayó al mar (Egeo al que le dio su nombre) su padre lloró lamentando amargamente sus artes.

Dédalo llegó sano y salvo a Sicilia, bajo el cuidado del rey Cócalo, donde construyó un templo a Apolo, en el que colgó sus alas como ofrenda al dios.

Algunos intérpretes de las ficciones antiguas, ven a Icaro como un navegante atrevido que pereció víctima de su temeridad.

Muchos reconocen en las tentativas del hijo Dédalos, la primera idea de la navegación aérea.

Dédalo estaba orgulloso de sus logros, pero tenía envidia de los logros de su sobrino, un día estando juntos en lo alto del templo de Atenas en la Acrópolis lo empujó, pero la diosa que favorece el ingenio lo vio caer y cambió su destino transformándolo en un pájaro que lo llamó "perdiz", no hace nidos en los árboles, no vuela alto, no hace nidos en los árboles, evita lugares elevados, Dédalo fue juzgado y desterrado.

El primer dato histórico que se tiene sobre una máquina voladora se refiere a la "Paloma Mecánica" de Arquitas de Terento, célebre filósofo pitagórico que vivió en el año 400 antes de J.C., a quien se le atribuye la invención del tornillo, de las poleas y de la cometa.

Débase al genio de Leonardo da Vinci (1.452-1519) los primeros estudios serios sobre el problema de la aviación.

Este gran pintor, cuyo mérito, como hombre científico, corría parejas con su mérito de artista, merece especial mención en la historia de la aviación, pues sus puntos de vista se adelantaron mucho a las ideas de su época, establecieron el método de investigación y esbozaron teorías que más tarde habían de facilitar la conquista del aire para la humanidad.

Leonardo da Vinci siguiendo un método racional propio de los tiempos modernos, antes de proyectar sus aparatos de aviación empieza por estudiar el vuelo de las aves, lástima que una gran parte de sus escritos y dibujos se hayan perdido, pero por los trabajos que nos quedan puede verse que la teoría científica del vuelo había sido expuesta por Leonardo al establecer que el pájaro que es más denso que el aire, se sostiene y avanza, haciendo que el aire sea más denso debajo las alas, por donde pasa el pájaro que por donde no ha pasado, afirmación

admirable en aquella época y que encierra la teoría del aeroplano moderno. Después de sus estudios sobre el vuelo, estableció un proyecto de helicóptero, inventando la hélice aérea y pensó aplicarla a la aviación. Llegó a construir pequeños modelos de helicópteros de papel movidos por un resorte.

En la Biblioteca Ambrosiana de Milán y en la del Instituto de París pueden verse notables proyectos, en un volumen al lado de su figura de Leonardo da Vinci que representa una hélice vertical, de gran superficie y de poco peso.

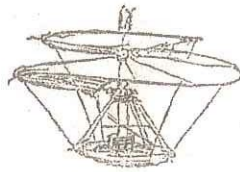


Fig. 01

Helicoptero de Leonardo de Vinci
(facsimile de un dibujo de este autor)

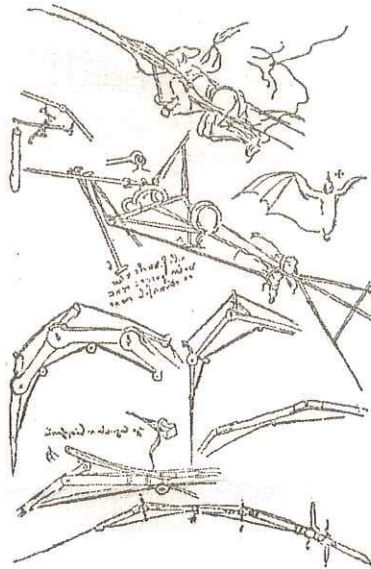


Fig. 02

Facsimile de un dibujo de Leonardo Da Vinci
con pormenores de sus aparatos de aviacion

También se debe a este gran genio, la invención del paracaída más de doscientos años antes que lo experimentara Gargarín.

En 1.617 en Venecia Fausto Veranzio, publicó una colección de máquinas figurando la descripción del paracaídas da Vinci.

El matemático Pautcon en 1.768 publicó el proyecto de un helicóptero movido por dos hélices, una de eje vertical para la sustentación y la otra de eje horizontal para la propulsión que es la misma disposición que se da a los helicópteros. El aeronauta Blanchard, antes de que Montgolfier inventara los globos aerostáticos se dedicó a estudiar la navegación aérea por medio de un coche volador provisto de alas movidas por un sistema de palancas y pedales que se movían con las manos y los pies, pero no se ensayó porque Blanchard abandonó la aviación para dedicarse exclusivamente a los globos aerostáticos que inventaba Montgolfier.

A principios del siglo XIX, el relojero vienés Degen construyó una máquina para volar constituida por dos alas que debían moverse mediante palancas y sostenida en el aire por globos de hidrógeno, pero no llegó a elevarse.

Un marino bretón Le Bris, durante sus viajes observó el vuelo de las aves, pretendió imitarlas construyó un pájaro con alas fijas un aeroplano sin motor practicó deslizamientos dejándose caer desde un lugar elevado, adelantándose a los importantes experimentos de Lilienthal y sus discípulos, su modesta fortuna no le permitió continuar con los experimentos.

Hiram Maxim, construyó en 1.897 un gigantesco aeroplano con un motor de 300 H.P. fuerza suficiente para elevarse, pero no se tomó ninguna precaución para hacerla estable, lo que motivó que chocara violentamente contra el suelo rompiéndose completamente, habiéndose gastado más de un millón de pesetas, después de la catástrofe, desistió continuar.

En el último tercio del siglo XIX, se estudiaron las condiciones mecánicas del vuelo de las aves Pettigrew en Inglaterra y Penaud y Marey en Francia.

Se construyeron helicópteros y aeroplanos en miniatura movidos por hilos que durante algunos segundos, volaban perfectamente que se vendieron en los comercios.

Otro aparato de ensayo notable fue el helicóptero de vapor de Forlanini, experimentado en 1.878 el aparato se elevó permaneciendo cuarenta segundos en el aire.

El Profesor Langley construyó en Washington un pequeño aeroplano con máquina de vapor, el 1.896 recorrió 1.200 m.

El gobierno en vista de esos resultados, subvencionó los experimentos del

Profesor Langley con 50.000 dólares esto lo llevó a construir un nuevo modelo de aeroplano destinado a llevar un hombre, fracasó las dos veces que ensayó por falta de estabilidad.

En 1.903 cayó verticalmente el aeroplano en el Potomac y dos meses después, pasó lo mismo en el arsenal de Washington esto motivó que el Ministro de Guerra, negó continuar subvencionando las pruebas.

En 1.897 Ader construyó una serie de aeroplanos que llamó "aviones", no respondieron las pruebas a las esperanzas concebidas por falta de estabilidad. La conquista definitiva del aire, fue a partir de las voladas de Lilienthal, este ingeniero ensayó personalmente el vuelo prescindiendo de motor dejándose caer desde una altura suspendido de alas fijas, la dificultad estuvo en el acto de elevarse, con las corrientes de aire horizontal era imposible, fue necesario aprovechar las corrientes de aire ascendentes. Lilienthal trepaba a la cima de una colina, descendiendo con las alas apoyada en la espalda, efectuó más de 2.000 vuelos, murió de una caída de 10 metros de altura en agosto de 1.892. El inglés Pilcher, continuó con los experimentos de Lilienthal, pero resultó víctima de un arrojó en 1.899.

El primer aeroplano sin motor del Capitán Ferber y viendo que sus deslizamientos por el aire, acusaban buena estabilidad del aparato determinó colocarle un motor de seis caballos insuficientes para que volara. En 1904 el Coronel Renard director del parque aerostático de Chalais, incorporó a Ferber al establecimiento continuando estudios de la aviación en mayo de 1.905 ensayó su aeroplano número 6 con un motor de 65 caballos que no dio los resultados esperados, construyó uno nuevo con 24 después de tantos esfuerzos esperaba el triunfo pero le globo dirigible Patric que debía llegar a Chalais, motivó que debiera abandonar el aeroplano a la intemperie y quedó destrozado por una tempestad. En 1.909 construyó el número 9, que voló en el campo de experimentación de Issy-les Moulineaux. En 1906 ensayó Santos- Dumont un aeroplano en Bagatelle dotando un motor de 50 H.P. la máquina se elevó recorriendo unos 70 metros por lo que ganó la copa Archeacon, más tarde Santos- Dumont recorrió en su aeroplano modificado 220 m. y en 1.909 logró una velocidad de 70 kms por hora. Los hermanos Voisin construyeron un aeroplano llamado "Delagrangé" reforzado efectuando con mucha estabilidad, un vuelo de 30m., ganó la copa "Archeacon" por el vuelo de 3.925m, alcanzó gran éxito en Roma en presencia de los Reyes de Italia., siendo el primero que voló durante un cuarto de hora y en Francia practicó un vuelo casi de media hora (29' -53").

Farman durante varios meses, hizo un paciente aprendizaje en el campo de

experimentación de Issy y fue el primero en construir un cobertizo para guardar la máquina. En 1.907 realizó el primer vuelo de 80m en los sucesivos vuelos no pasó de 100 a 150m.

Continuó con los vuelos, perfeccionando la máquina transformando su aeroplano en triplano por la adicción de un plano superior, recorrió 5km y en otro vuelo hasta Reims 25 km en 20 minutos.

El aeroplano Goupy triplano, accionado por un motor Renault de ocho cilindros. El 17 de diciembre de 1.903 es la fecha memorable en que por primera vez el hombre voló valiéndose de una máquina más pesada que el aire y que se elevó por sus propios medios, sin el auxilio del viento.

En 1904 los hermanos Wright realizaron experimentos cerca de Dayton no pudieron emprender vuelo por la dificultad de distribuir bien el peso en el aeroplano.

En 1905 en París, la comisión de aviación de Francia no logró un acuerdo para comprar el aeroplano de los hermanos Wright, pero un sindicato de capitalistas franceses firmó un contrato en caso de que volara una hora seguida a la velocidad de 50 kms, negocio que no se concretó, pero esta máquina se divulgó en Francia, construyéndose muchos aeroplanos inspirados en ese sistema. En 1908 Wright viajó a Francia para hacer pruebas de duración y velocidad efectuó notables vuelos en Le Mans siendo sus éxitos mayores hasta aventajar a todos los aeroplanos franceses, llegando a estar en el aire una hora y treinta un minuto con un pasajero a bordo.

En noviembre de 1.908, ganó el premio de altura del Aero-Club de la Sarthe" elevándose a más de 60m. Ese mismo año en los Estados Unidos el aeroplano tripulado por Wright y el teniente Selfridge a causa de la rotura de una hélice, se precipitó al suelo muriendo en la caída Selfridge y sufriendo graves heridas Wright, restablecido del accidente se reunió en 1.909 con su hermano Wilbur en Pau donde continuó sus notables experimentos, siendo felicitado por grandes personajes como el rey de España y el de Inglaterra.

Fue Roma con otro aeroplano dejando a sus discípulos, la misión de continuar los experimentos en Francia.

La velocidad de un aeroplano es un dato fijo propio de cada tipo que sólo depende de su densidad de sustentación, de modo que un aeroplano determinado recorriendo una trayectoria horizontal, marchará siempre a la misma velocidad, sea cual fuere la potencia de su motor y la trayectoria que describa. Cuando el motor da más energía que la necesaria para que el aeroplano se mantenga en una trayectoria horizontal, éste sube absorbiendo el exceso de

potencia del motor y viceversa, baja cuando el motor da menos energía, de tal modo que la energía positiva o negativa que supone la elevación o caída del peso del aeroplano por la altura a que se eleva o cae, en la unidad de tiempo, es igual a este exceso o defecto de potencia del motor.

Entre los motores más usados en aviación, fue el Antoinette inventado por Lavavasseur (en homenaje a su hija) el Farcot y Pipe de 8 cilindros el giratorio de Gnome siete cilindros, el aviador Wright tenía un motor de su propia invención y extraligero lo abandonó y adoptó un buen motor de automóvil, conformándose en llevar más peso para obtener mayor seguridad en la marcha.

El francés Henri Farman, construyó aparatos para los aliados durante la guerra de 1.814 y otro francés Louis Bleriot en 1.909 cruzó por primera vez el Canal de la Mancha en 32 minutos de vuelo y luego fundó una fábrica de aviones que trabajó intensamente durante la guerra. La aviación tuvo un notable impulso por las necesidades bélicas, estimulando a técnicos y aviadores. Se consiguieron velocidades supersónicas.

El Capitán norteamericano, Charles Yaeger.



Vicente Almonacid Almonacid
P. 11



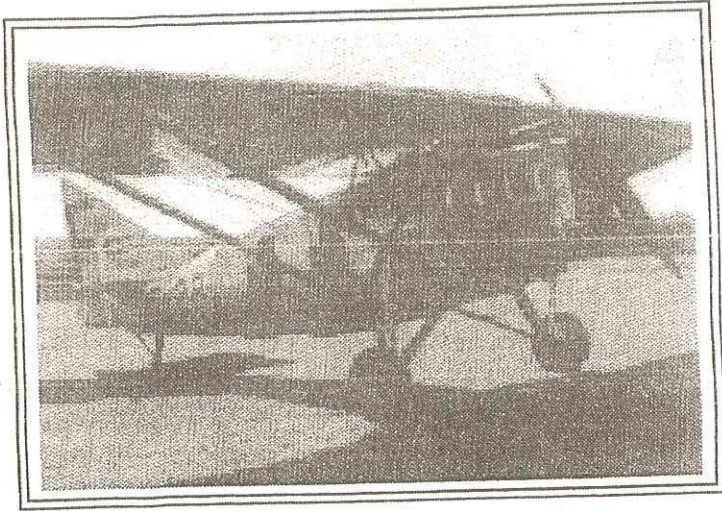
capitán Vicente Almonacid Almonacid



Vicente Almandos Almonacid
(1881 - 1953)



capitán Almonacid



Laté-25



Vicente Almandos Almonacid debajo del ala del Late



**Vicente Almandos Almonacid en una cena de
gala a su regreso**

“EL CONDOR ANDINO”

Famoso de la Aeronáutica Argentina

El Capitán Vicente Almandos Almonacid, nació en San Miguel de Anguinán-Departamento Chilecito provincia de La Rioja, el día 24 de diciembre de 1.881, en el establecimientos minero “Parchappe” y Almonacid, propiedad de su progenitor.

Sus padres fueron Don Vicente Almandos Almonacid, destacado jurisconsulto y político (nació en La Rioja en 1.838 y falleció el 2 de junio de 1.891) Hijo del teniente coronel Lino Almandos.

Cursó estudios de escribano y en tiempo del gobernador José Benjamín de la Vega, desempeñó el ministerio de gobierno en su provincia Militante del partido liberal, había combatido a la montonera de Felipe Varela con las armas en la mano. Estuvo en el combate de la Cuesta de Sañogasta a las órdenes de los comandantes Linares y Barros, tuvo la suerte de no morir acuchillado en la persecución que siguió al desbande de las fuerzas liberales.

Hombre querido y respetado. (1877-1880) Se desempeñó como gobernador de la provincia de La Rioja, período muy agitado, tuvo como colaboradores a Salvador de la Colina y a Rivas Encinas.

Luego se originó un conflicto en el seno del propio gobierno a raíz de ciertos manejos administrativos incorrectos, jamás hubo intención dolosa y el erario no sufrió ningún perjuicio.

La situación derivó en un entredicho del gobernador con el Dr. de la Colina talentoso abogado ministro de gobierno quien renunció al cargo. Al poco tiempo se produjo un enfrentamiento de Almonacid con la Legislatura, desarrollándose un largo pleito obstinado entre ambos poderes.

Los legisladores combatían al Gobernador, se movilizaron, sus influencias y consiguieron que se nombrara un comisionado federal a Joaquín Quiroga, juez nacional de Catamarca, quien inmediatamente dos resoluciones que le habían encomendado el Poder Ejecutivo (una que resultó molesta para los legisladores) acerca la suspensión del gobernador iniciando el trámite del juicio político.

La otra medida desagradable para Almonacid, estribó en declarar válidas las leyes dictadas anteriormente por la Legislatura.

Almonacid se defendió del jaqueo legislativo, recibió un telegrama de Avellaneda Presidente de los argentinos “TANTO SU PERSONA COMO SU AUTORIDAD SON INVIOLABLES Y SON SOBRE TODO PARA LA

INTERVENCION NACIONAL QUE TIENE POR NORMA GARANTIZAR LAS INSTITUCIONES Y NO VIOLARLAS”.

Al iniciarse el período legislativo 1.879 con dos cámaras la antigua reconocida por el Gobierno Nacional y la nueva adicta al Poder Ejecutivo Provincial.

Al asumir Zorrilla el Ministerio del Interior, el Coronel Viejobueno fue a Buenos Aires informándole que la intervención a La Rioja carecía de sentido y no volvió más a esa provincia.

El pleito había sido ganado por Almonacid pero sobre todo por Roca. En Abril de 1.879 el comité Autonomista de Chilecito, adicto al gobernador, lanzó su candidatura a la presidencia de la Nación.

Madre del Capitán Vicente Almandos Almonacid (h) fue Doña Esmeralda Castro, entre sus antepasados figuran el Pbro Dr. Pedro I. de Castro Barros y el Gral Angel V. Peñaloza.

Estudió en la Escuela Naval de Buenos Aires hasta obtener el diploma Guardiamarina. En la Facultad de Ciencias Exactas Física y Naturales estudió varios años y en 1.913 ingresó en la Escuela de Aviación Francesa. Construyó un avión al que llamó “Aeromóvil”.

Obtuvo el título de Piloto y al estallar la primera guerra mundial se enroló como voluntario en la “Legión Extranjera” para la lucha aérea por las naciones aliadas. Durante los combates, inventó un mecanismo para lanzar las bombas, instalándolas en la parte inferior de los aviones, que resultó exitoso en los bombardeos, además inventó el sistema de señales para los vuelos nocturnos. La prensa mundial lo llamó “El rastreador de las estrellas”.

Participó en el Escuadrón M.S. 26 de Polland Garreros.

Se lo designó Capitán y recibió las máximas condecoraciones ellas son:

- 1- La Cruz de Guerrero.
- 2- Insignia de la Legión de Honor.
- 3- Medalla Militar de Francia (reconociéndolo como hijo del corazón).
- 4- Insignia de la Liga Aeronáutica Francesa.
- 5- Insignia del Gobierno de Gran Bretaña-
- 6- Héroe de la Primera Guerra Mundial en los cielos de Francia.

Formó parte de la Misión Aeronáutica Francesa, integrada por 20 aviones y 4 planeadores.

El 20 de setiembre de 1.919 regresó a su patria trayendo las más altas y honrosas distinciones otorgadas por Francia.

Se afincó en Buenos Aires y en 1.920 se casó con la Señorita Dolores Guiraldes, hermana del Señor Ricardo Guiraldes autor del libro "Don Segundo Sombra". En abril de ese año el poeta Belisario Roldán dice de él "Podemos sentir colectivamente el orgullo que parece no turbar al Capitán riojano"...

El Dr. Joaquín V. González dijo "Vicente Almandos Almonacid es hijo de la lejana y melancólica Rioja, en cuyas piedras gigantescas, desnudas de vegetación, más imponentes por su magnitud anunciadoras de cien pirámides futuras, han nacido caracteres de hierro y heroísmo de vida y de combate, que ilustraron los anales de sangre de la guerra interior, no menos épica por ser ignorada, los de la cruzada libertadora de San Martín y la colectiva inmolación del Paraguay, en cuyos campos de batalla y en cuyas lagunas y pantanos quedó íntegramente sepultado el "Batallón Rioja". La Patria Grande tiene entre los sillares graníticos de su basamento centenares de vidas inmoladas por aquella tierra humilde en el altar de su engrandecimiento".

El Capitán Almonacid fue alto, más bien delgado, muy cordial, amable, afectuoso y en el acento de su voz, la característica tonada riojana, católico práctico, no le agradaba la publicidad.

En la Argentina inició una serie de empresas aeronáuticas que llevaron a la aviación a los más lejanos lugares. Emprendedor arriesgado, siempre fue un original, mostrando su inteligencia, dedicación y amor por su patria natal y su patria de adopción.

El Congreso Nacional Argentino le dio el mismo grado que tuvo en el ejército francés y lo incorporó al ejército de su patria (Ley N° 10.989).

El 27 de marzo de 1.920, afectuó la primera travesía aérea nocturna de los Andes, con un biplano sobrevoló la cordillera de los Andes, aterrizó en la ciudad chilena de Viña del Mar, quedando el aparato completamente destruido. El tiempo empleado fue de dos horas cuarenta minutos. De regreso, en Mendoza el pueblo lo homenajeó en la Estación Pacífico por la feliz hazaña. Posteriormente en el Club de Gimnasia y Esgrima autoridades gubernamentales y destacadas personalidades ofrecieron un banquete al distinguido raidista.

1.924- 1.927

El jefe de la misión francesa al enterarse de que el avión de Almonacid estaba totalmente destrozado, ordenó al compañero del Capitán Teniente Prieur proporcionara el avión más potente (un Bregut de 300 H.P.) a su distinguido amigo argentino, quien agradeció tan noble gesto, pero no aceptó, para no privar a Francia de la hazaña de unir Argentina con Chile. Por primera vez el Teniente Fernard Prieur realizó el vuelo.

Los señores Juan Guichard y el argentino Jimenez Lest gestionaron ante la Misión Aeronáutica francesa y la Compañía Franco Argentina de Transporte, la compra de un avión para Almonacid y le enviaron de regalo a este gran héroe.

En 1.924 comenzó la actividad comercial en la República Argentina, el material aeronáutico llegó al país a través de la Misión Aeronáutica de Francia siendo el Capitán, Almandos Almonacid el encargado de realizar vuelos de exhibición y experimentación con máquina propias, las que luego fueron transferidas a la Compañía Franco- Argentina de Aviación que después se convirtió en la Compañía Rioplatense de Aviación y que continuó sus servicio hasta 1.925.

En 1.927, el Capitán Almonacid, representó a la Compañía General Aeropostal y con la autorización del gobierno argentino organizó la línea entre Sudamérica y Europa con sede en Buenos Aires y fue designado director de esa Compañía. Estableció la empresa comercial de transporte, correspondencia y pasajeros desde el aeródromo de General Pacheco con escalas en Corrientes y aterrizaron en el aeródromo militar paraguayo de Campo Grande.

El servicio aeropostal se extendió a Santiago de Chile, Río Gallegos y otras ciudades argentinas.

1.932- 1.937

Al estallar la guerra entre Paraguay y Brasil (1.932) ofreció sus servicios al Paraguay, se trasladó al frente de la aviación de ese país como Coronel Honorario, con destacada actuación.

De regreso a su patria ingresó en el departamento consular desarrollando importantes tareas durante seis años.

Colaboró en la Organización de la Aeroposta C.O.R.P. las oficinas se instalaron en Buenos Aires, realizándose vuelos regulares a Chile, Paraguay y la Patagonia una de las rutas más difíciles debido a los fuertes vientos. Como Gerente Almonacid propuso a la compañía que todo el personal sea de nacionalidad

Argentina.

En 1.935 fue designado Cónsul Argentino en Boulogne Sur Mer (Francia) puerto sobre el Canal de la Mancha, durante seis años fue el conservador de la casa donde vivió y falleció el Padre de la Patria, General Don José de San Martín. En 1.937 la Aeroposta se modernizó con la compra de nuevos aviones entre ellos los Junkers y la línea se extendió hasta Tierra del Fuego, además se utilizó el aeródromo de Quilmes, el de Pacheco quedó como base principal talleres de la empresa, las oficinas se trasladaron a un local de Avenida de Mayo 560 Capital Federal.

Amigo del Dr. Joaquín V. González quien escribió una obra sobre su actuación como aviador en la conflagración europea de 1.914-1.918 regalándole los originales a Lola Guiraldes con la dedicatoria "A la novia del aviador" el trabajo se publicó y tuvo profusa difusión en Buenos Aires.

Nuestro distinguido Capitán, cordial, amable, afectuoso, católico, práctico, rehuída a la publicidad, después de prestar importantes servicios a su país que tanto amó falleció el 16 de noviembre de 1.953 en la ciudad de Buenos Aires. Sus exequias fueron apoteóticas "Francia está de duelo, pierde hoy a uno de sus más queridos hijos" tal declaración de la Embajada Francesa, en nuestro país entre otros oradores, dos hijos de La Rioja despidieron sus restos Señores Adolfo Lanús y Héctor González Iramain.

El Señor Agesilao Ferrazzano compuso el tango "Almonacid" y Don Domingo Salerno otro tango "Vuelo nocturno", ambas piezas musicales fueron escritas en homenaje al piloto riojano.

La maestra de la patria Rosarito Vera Peñaloza lo llamó "PRINCIPE DE LEYENDA".

El diario local "La Gaceta Riojana", anotó en sus páginas el día 17 de noviembre de 1.953 lo siguiente.

"El cóndor llanista que voló sobre Europa plegó sus alas".

Vicente Almandos Almonacid falleció ayer en la Metrópoli.

Buenos Aires: Dejó de existir en esta capital el Capitán Vicente Almandos Almonacid, figura argentina cuyo nombre se asocia a la historia de nuestra aviación. Almandos Almonacid, era hijo de un gobernador de La Rioja y vio la luz en las tierras que transitaban las montoneras de Facundo y Peñaloza. Se hallaba en París cuando estalló la primera guerra mundial y se enroló entre los voluntarios que acudían a defender el suelo galo. Allí se hizo aviador y adquirió una pericia singular a la que se unían naturales de sangre y coraje criollo.

Al teminar la guerra era ya Capitán y Francia lo había condecorado por numerosas acciones distinguidas en el campo de batalla.

Vuelto a Buenos Aires una ley del congreso homólogo su grado de capitán a nuestro ejército. Es ocasión de la guerra del Chaco, la vieja estirpe peleadora de sus mayores llanistas de La Rioja volvió a sentir en sus venas y ocupó la jefatura de las Fuerzas Aéreas Paraguayas en el conflicto. Después su espíritu emprendedor dejó paso a iniciativas de paz siempre dentro de la esfera aeronáutica, a la que Almandos Almonacid dedicó sus mejores afanes.

Fundó así líneas como las de Aeropost y la de Aeroposta Argentina que unía a Posadas con Río Gallegos en las tierras australes argentinas. Al propio tiempo que hacía importantes estudios y patentaba en 1926 documentándolo con un folleto, un invento acerca del llamado "Nuevo Sistema de Vuelo Mecánico". El deceso del Señor Vicente Almandos Almonacid ha provocado un sentimiento de consternación en los medios la que se hallaba vinculado y que lo distinguieron su carácter emprendedor en la conquista del aire, ha ocurrido en la fecha".

La Rioja, Martes 17 de noviembre de 1953

Nº 73

El cóndor llanista que voló sobre Europa plegó sus alas.

Vicente Almandos Almonacid Falleció Ayer en la Metrópoli

BUENOS AIRES, 16 (APA). Dejó de existir en esta capital, el capitán Vicente Almandos Almonacid, figura argentina en cuyo nombre se asocia a la historia de nuestra aviación. Almandos Almonacid, era hijo de un gobernador de La Rioja y vivió la luz en las tierras que transitaban las montoneras de Facundo y Peñalosa. Se hallaba en París, cuando estalló la primera guerra mundial y se enroló entre los voluntarios que acudían a defender el suelo galo. Allí se hizo aviador y adquirió una pericia singular, a la que se unían naturales de sangre fría y de coraje criollo.

Al terminar la guerra era ya capitán y Francia lo había condecorado por numerosas acciones distinguidas en el campo de batalla. Vuelto a Buenos Aires, una ley del congreso homologó su grado de capitán a nuestro ejército. En ocasión de la guerra del Chaco, la vieja estirpe peleadora de sus mayores llanistas de La Rioja, volvió a sentir en sus venas y ocupó la jefatura de las Fuerzas Aéreas

Paraguayas en el conflicto. Después, su espíritu emprendedor dejó paso a iniciativas de paz siempre dentro de la esfera de la aeronáutica, a la que Almandos Almonacid dedicó sus mejores afanes. Fundó así líneas como las de Aeropost y la de Aeroposta Argentina que unía a Posadas con Río Gallegos en las tierras australes argentinas. Al propio tiempo hacía importantes estudios y patentaba en 1926 documentándolo con un folleto, un invento acerca del llamado "Nuevo Sistema de Vuelo Mecánico".

El deceso del señor Vicente Almandos Almonacid, que ha provocado un sentimiento de consternación en los medios la que se hallaba vinculado y en que lo distinguieron su carácter emprendedor en la conquista del aire, ha ocurrido en la fecha y mañana al recibir sus restos sepultura uno de sus amigos, el señor Adolfo Lamú, en nombre de los residentes riojanos, celebrará su postrer despedida.

RITMO Y LINEA

Dr. Joaquin V. González

“Vicente Almandos Almonacid es hijo de la lejana y melancólica Rioja, en cuyas piedras gigantescas, desnudas de vegetación, más imponentes por su magnitud, anunciadora de cien pirámides futuras han nacido caracteres de hierro y heroísmo de vida y de combate, que ilustraron los anales de sangre de la guerra interior, no menos épica por ser ignorada.

El odio argentino que envenena la Junta de Mayo, destierra y sepulta en el fondo del mar a Mariano Moreno, mansilla la aureola incorrupta de San Martín. Han perseguido a muchos patriotas, minando su prestigio y su fama.

Bajo aquel ambiente de rencores y calumnias surgió en la escena política de La Rioja Don Vicente Almandos Almonacid, padre del héroe de las batallas aéreas de Francia.

Se emprendió desde Buenos Aires la tarea de la calumnia contra el nuevo y modesto gobernante riojano, la fiebre del entusiasmo por el progreso del terruño, impulsó al primero aceptar ante los altos estrados, una combinación atrevida de capitales internos y extranjeros, hizo llegar e instalar al pie del Famatina una enorme maquinaria que debía abastecer de sus ricos tesoros el mercado universal, pero lo esperaba la persecución de la calumnia y la malevolencia”. El gobernador de La Rioja había robado el tesoro para constituir el capital de una empresa privada”. La pequeña y la gran prensa del día debóse en la indefensa carne del iluso gobernante, soñador de grandezas para su terruño y aliviándose de culpas propias, muchas manos teñidas fueron a limpiarse en el vellón del cordero de Israel.

Nunca una chispa proliferó en mayor incendio, había ansia de devorar una víctima. Nadie dirigía sus miradas hacia el flagelado hogar de un ciudadano respetable entre cuyos muros desmantelados por la escasez, corrían las lágrimas ocultas de la desesperación, de la indignación impotente, del oprobio injusto, del escarnio saeta que no respeta la mejilla de la madre, demacrada por el llanto.

La muerte hiere al fuerte algarrobo nativo, y queda el hogar sin tronco, sin sombras ni fruto, y acaso los del ahorro y de la amistad, saben al veneno vil de la calumnia ambiente, que aún despide sus llamaradas pestíferas.

No olvidaré jamás la escena del entierro del Señor Almonacid, la pobreza había cavado tan hondo en el alma de su hogar, que la ciudad entera se estremecía de

emoción y silencio ante el recuerdo de la infame calumnia que derribara esa vida. Un gobernador joven y acaso tan iluso como aquel por el porvenir de su provincia, regía entonces su destino. No tuvo fuerzas para hablar en ese acto y le oímos decir que la conmoción de su espíritu era tan intensa que no podía razonar con la serenidad necesaria, para no lanzar el grito de la airada protesta. El ministro que tomó a su cargo la triste misión de la despedida oficial y pública, no pudo terminar la lectura de su discurso un sollozo coreado por todo el concurso, interrumpió sus palabras y fue el más hondo y grandioso homenaje de un pueblo hacia la víctima de la maldad de los hombres. Fue la queja dolorida de su alma colectiva, ante la impotencia material de la reparación por el castigo de los culpables, verdaderos homicidas morales de un hombre de bien, de un ciudadano culto, de un mandatario solícito y bien inspirado.

En seguida la peregrinación de la viudez, de una madre martirizada por la doble catástrofe, el sustento y educación de sus hijos, entre los cuáles dormitaba o germinaba en el silencio de las lágrimas, el corazón de un héroe, que llevaba en sueño, la chispa de un sol de gloria y de resurrección para arder a su tiempo sobre el escenario del mundo.

Un temple de acero fue el de aquellas mujeres de provincia obligadas a vivir entre una barbarie cruel y agresiva, sin reposo en su tarea de saqueo, de humillaciones y matanza, que precedió a la era constitucional e imprimió su temple a la vida social de la época.

Aquella época, aquella madre, albergó en su seno los dolores de una generación entera y recibió en su corazón le último rayo.

Todo el peso material de la calumnia cayó sobre sus hombros, toda la miseria de la realidad palpitante de la fortuna imaginada por la perfidia, fue soportada por ella con la santa energía de su alta predestinación. Para dotar a sus hijos de una educación más selecta, trasladó su grupo errante a Buenos Aires de donde surgiera la acusación mortífera. Ya el primogénito, heredero del nombre del padre infortunado, debía encauzar sus estudios hacia una dirección definitiva, la ciencia mecánica, que tiene el poder de despertar y revela vocaciones.

La ciencia obró su prodigio y alumbró el sendero ideal de la inteligencia, un vivo genio de comprensión eliminó de un golpe la tarea preparatoria y anunció desde luego al inventor futuro.

La madre siempre ocultó a sus hijos, la verdad de su miseria, un día recibió la notificación de desalojo de la morada en la cual cobijaba a su prole, al enterarse de ello, como herida por el rayo cayó muerta. En efecto fue el rayo incubado desde el día en que la calumnia vertió en ella su aliento incontrarrestable que es

la máscara del delito, es el relámpago temeroso lanzado para cegar los ojos de la justicia o para desviar la mirada del juez, del recto camino de la verdad. La onda estremecida, percutió el alma solitaria del hijo del dolor, del cóndor de Famatina, preso del ensueño alado y mientras la imaginación popular veía en las nubes batallas ¿Se agitaba en su corazón el claro presentimiento de la gloria?. ¿Fue un delirio el suyo, por salvar los lindes de la tierra patria y correr a tierras de Francia en seguimiento y experiencias de sus estudios teórico. Desde el mar en diciembre de 1.913 envía a un amigo anheloso partícipe de tan magna promesa, su mensaje de esperanza, su visión del éxito, su seguridad de cálculo, preliminar a sus próximas hazañas. . . “Voy con el propósito” decía de cruzar el Atlántico de Europa, a Norteamérica en el aeromóvil de mi invención que según los ensayos practicados en la Escuela Militar de Aeronáutica, permitirá la realización de semejante travesía en un solo vuelo”. Realizaba sus experiencias finales en el Aero Club de Francia. Cuando los clarines resonaron con el anuncio de la Gran Guerra, aterrizó en su suelo amado de su genio, el cóndor peregrino del Famatina de América. Al llamamiento voluntario, contesta con la sencilla espontaneidad, de un sentimiento no enseñado, “Será un honor, servir a Francia, por tan noble causa y por mi patria Argentina”. Y se lanzó a los aires a realizar las primeras proezas de la nueva guerra, considerada como un ensueño por la imaginación de los pueblos. En ese instante sintió acaso en la frente el beso cálido de un espíritu que lo bendecía, desde la sombra infinita y la voz varonil y rejuvenecida del padre, estremecido con la unción de la justicia en el fondo de su sepulcro.

Realizando la grandeza insuperable de nuestro cóndor, y su máquina animada por su genio, es un fantasma terrible, cruza las nubes, devora las distancias, sorprende la ráfaga de traidores, corre como flecha sobre los ejércitos, las fortalezas y las ciudades, se entrevera con las naves aéreas enemigas y con las alas acribilladas de heridas, pero, señor de su mecanismo animado, salva su vida y su material de pelea y vuelve al suelo francés, para reanudar con nueva fortuna sus vigorosas acometidas. Su espíritu de infatigable iniciativa, sugiere al comando la idea del primer vuelo de bombardeo nocturno que realiza con seguridad matemática y éxito brillante, pues en la oscuridad, con su carga mortífera, rompe las líneas contrarias, siembra la destrucción y la muerte en campo enemigo vuelve ileso al punto de partida. Su genio de orientación y de visión nocturnas en el espacio, generadas en las solitarias excursiones de las cumbres nativas, dieron al cóndor riojano, en la flota aérea de Francia, un relieve inconfundible y una sucesión de conquistas honoríficas, equivalentes a otros

tantos escalones de gloria.

Las naciones solo tienen los símbolos y los grados como homenaje y sanción de su justicia para sus héroes. Almonacid ha ganado una noble y magnífica victoria, por dar realización precisa a la nueva arma aérea de guerra, soñada por el genio, durante siglos y por su patria, a las más altas glorias de los tiempos, ya que esta guerra mundial, habría de cambiar los ideales y destinos del género humano.

“Cuando un hombre ha entrado en el nimbo de la gloria, todo su vida pasada, se ilumina con su resplandor” Almonacid ha fijado como una estrella, su nombre y el de su Patria, en el firmamento de la inmortalidad, derivada de las proezas de guerra por sus ideales supremos.

Si esta contienda cíclica ha de transformar la vida, ha de renovar los cimientos de la asociación de las naciones, y ha de fundar, el fin la solidaridad fraternal de todos los pueblos y las razas, en la comunión de una verdadera democracia, de sentimiento y de convicción, no dudemos que todos los héroes de sus combates y todos los artífices de su diplomacia, habrán merecido la corona luminosa de los benefactores.

El hijo modesto y silencioso de La Rioja- Argentina no podrá ser desalojado de su pedestal, labrado con su talento, su voluntad y su resisencia, contra el destino y la muerte, y como la aureola de su frente, alumbrará su vida anterior, ya se verá bajo nueva luz, el doloroso camino recorrido, desde el desolado hogar de su padre, el calumniado, de su madre mártir, de su juventud triste y desolada. Una aristocracia de fuego ilustrará en el futuro de su familia, su ciudad, su provincia y su nación.

Para probar que ninguna injusticia es eterna, que ningún delito queda impune, que no hay cosa juzgada contra la verdad, la que resurge siempre, siquiera sea del fondo de los siglos, para reparar el error, para coronar la inocencia, para castigar la traición y la deslealtad. Esta guerra mundial, trae entre sus horrores, una buena nueva, una realidad de ensueños seculares, una sagrada unción de fraternidad futura, comulgada en el cáliz eucarístico del amor y de la fe recíprocos. La verdad es la virtud de la humanidad. La Gloria infinita, encarnación más pura de la verdad, será la recompensa y la bendición suprema de los que padecieron, de los que murieron, de los vencidos y de los vencedores. Julio - 1917-

Bajo el Arco de Triunfo

Homenaje de los hijos de La Rioja y Catamarca, a los héroes vueltos a la

Patria, victoriosos en las batallas de Francia: Capitán Almonacid y soldado Dr. Luis Acuña.

Un solo movimiento emocional a las dos provincias argentinas como asociadas a un mismo destino por los lazos de la sangre y de la piedra. De la sangre por las uniones familiares y los sacrificios comunes de una época de martirios y de la piedra porque es una misma conmoción materna se modelaron las formas curvas y relieves de los valles, sobre los que deberían asentarse los hogares y las obras de nuestros antepasados.

Las rocas de simple y grave escultura de nuestros cerros de La Rioja y Catamarca, como pirámides, al confidenciar con los cielos y al aceptar el regalo de sencillas guirnalda de oro de sus arbustos floridos y de sus flores del aire, se revisten de una melancólica, suave y penetrante, imprimen el paisaje, al cielo ese ritmo que canta en su acento nativo y se estiliza en la vidalita irresistible como el hombre es hijo de su medio como el metal y la nieve se modelan en el hueco donde caen,

Admiro a Esquiú como uno de los productos mentales y morales más perfectos de nuestra raza argentina, lo he conocido, lo he oído hablar, he leído sus obras y penetrado en el estuario de su virtud como en mi propia conciencia. Su elocuencia, su humildad de corazón, no tuvieron igual en su país y en su tiempo y su secreto de la roca a cuya sombra se cobijó el hogar nativo.

Esquiú era una sombra sagrada que buscaba, es incesante movilidad el Sinaí, de una ley de amor o el Calvario de un sacrificio eucarístico. Lo impulsó a la predicación, la cruzada santa y la inmolación personal en aras de su ideal interno irreveado. La barbarie asiática hacía correr hacía correr a torrentes en Siria, la sangre cristiana. Allí voló el ave nativa de los montes catamarqueños, a llevar un verbo de consuelo a los nuevos mártires y a desafiar a la propia muerte, y la muerte que cegaba a su lado, las vidas. No quiso tocar su saya franciscana y se volvió con un hondo pesar en su corazón, y fue a buscar la recia lucha del Evangelio entre los indios bravíos de las selvas bolivianas, con su palabra magnífica de unción eucarística.

El paralelo entre Esquiú y Almonacid, comienza desde el nacimiento a la sombra de las mismas cordilleras, en hogar sencillo y batido por tristezas y adversidades, en cuyo poema habría dolor y filosofía para alimentar un torrente y en la soledad de su peregrinación hacia el saber, oye el tañido del bronce llamando a las legiones de la guerra sagrada de los pueblos libres contra la barbarie.

Una vibración intensa que viene del fondo del terruño común, donde duermen hoy, su sueño glorioso, cenizas que Almonacid ha ungido de inmortalidad, me

impulsa a saludarlo como uno de los ciudadanos ilustres y ejemplares del país. Almonacid, Chutro, Acuña y los demás, que han ido obedeciendo a la voz de la sangre paterna, pero fundidos en nuestra sangre argentina, realizaron una misión histórica, al asociar a la República Argentina, a esta guerra que marca un linde a la humanidad, abre una nueva era de orientaciones mentales en lo político y religioso, de tendencias igualitarias más efectivas entre las clases sociales y sus medios de subsistencia y de progreso entre las razas mismas a fin de que concurren por su trabajo cooperativo, a construir un estado medio mínimo, de bienestar colectivo del género humano.

Almonacid ha sido, una inteligencia activa y una acción eficiente en la balanza de las fuerzas combatientes. Los doctores Chutro y Acuña, cada uno es una esfera, les han llevado la ciencia y el espíritu de nuestra raza y carácter y los tres han unido para presentarnos, bajo el punto más alto, el espiritual, el intelectual, el genial, como frutos selectos de un ciclo de cultura ya realizado.

Como hijo, cada uno de ellos, de una distinta región del país, han demostrado, por la más específica y experimental de las pruebas que hay en nuestra organización federativa, un fondo indestructible, apoyado sobre la conciencia y el sentimiento de la nacionalidad una e indivisible, y así La Rioja como Catamarca, como Buenos Aires, y como, lo habrán sido sin dudas las demás provincias, realizaron como en un laboratorio, de las más altas tensiones la fusión substancial de todas las diferencias, en un solo rasgo.

No hay duda de que todos nuestros compatriotas, al volver aquí después de las guerras, entre naciones extranjeras, se sientan ahora más argentinos que antes, y más deseosos que nunca de estrecharse en un abrazo íntimo a todos sus conciudadanos.

La paz y el amor entre todos, por haber regresado de los combates, con el honor de la victoria y porque habían conquistado con su valor, su conducta y su genio, la gratitud de la patria”.

Setiembre 1.919.-

Por el Señor Jorge Julio González Iramaín

La Rioja, miércoles 2 de marzo de 1.977

Personales Memorables

Capitán Vicente Almandos Almonacid

Alto, elegante, frente amplia y despejada, con el andar cauteoloso de todo montañés. Almonacid parecía más un cóndor que un hombre.

Y fue un cóndor en tierra extraña antes de ganarse el derecho de serlo en la propia.

Aficionado a la mecánica, cuando aparecieron los aviones se interesó tan vivamente por las nuevas máquinas, que se fue a Europa a perfeccionarse. Allí lo sorprendió la guerra. Era la primera conflagración mundial. Comenzó románticamente. Con el Colegio Militar Saint Cyr cargando a la bayoneta con uniformes de gala y penachos blancos en los kepis. Luego vino la cruda realidad: las trincheras, los gases asfixiantes, el bombardeo de París por el “Gran Berta”, los primeros campos de concentración.

En esa Europa en llamas, una noche, un oficial francés de la aviación sin orden alguna, sin permiso, sacó un avión del hangar y ascendió hacia las nubes, solo. Esos aparatos tenían fuselaje de madera y tela, ametralladoras manuales y las bombas eran arrojadas con la mano.

Eran simples bicicletas voladoras. Era Almonacid que desde uno de ellos, hizo volar una fábrica alemana de municiones. Fue el primer bombardeo nocturno de la historia: Autor un riojano.

Cubierto de gloria regresó a su patria y paseó su prestancia por la hispanoportefío Avenida de Mayo, con su uniforme de Capitán francés y su Legión de Honor colgada del pecho. En el acto de homenaje habló en su honor un riojano Nicolás González Iramaín, mi padre. Otro riojano lo invitó a visitar la Universidad de La Plata, Dr. Joaquín V. González. Hoy pocos saben porqué se llama así el aeropuerto local. Ironías de la modernidad que tiene que inventar héroes cinematográficos o televisivos cuando tiene héroes auténticos al alcance de la memoria.

Cuando pasó la cordillera de noche, por primera vez también Almonacid alcanzó la cúspide de su gloria. Veía muy bien de noche. Esta habilidad le permitió sus hazañas. La había adquirido en las inmensas soledades montañosas de su Rioja natal. Hoy como entonces el mundo necesita hombres que sepan ver en medio

de la más severa oscuridad. Y es probable que surjan de nuevo, de los silenciosos cerros provincianos para elevarse hasta las cumbres y más allá todavía hasta las alturas aéreas de donde puede venir la destrucción o el progreso.

Erguido, vestido con su uniforme francés, con su mirada de águila.

Almonacid es un símbolo de la desproporción entre las limitaciones materiales de todo medio provinciano y la altiva altitud que pueden alcanzar sus hijos de genio y raza.”



Capitán Vicente Almandos Almonacid
Héroe de la Primera Guerra Mundial (Francia)

Del Libro “*Courrier de Nuit*” de Olivier et Patrick.
Editorial Partenaire Livres (Francia- 2.002)

Gentil colaboración del señor Dr. Yan Tanguy - Ex- Rector de la Universidad Nacional de Nantes - Francia.

Recordando al aviador Almonacid

La vida del estupendo riojano está llena de actos heroicos y se dice con justicia “el ejemplo no envejece nunca”.

El ilustre escritor Enrique Loncán dijo: “Vicente Almandos Almonacid capitán del ejército de Francia, príncipe del espacio, señor de las alturas, bravío en el combate, humilde en la victoria”.

La voz emocionada y elocuente de Belisario Roldán expresó: “Podemos sentir colectivamente el orgullo que parece no turbar al capitán riojano, llevó en el fondo de su alma, cuando fue a los campos de la tragedia”.

El Dr. Joaquín V. González dijo: “Almonacid, hijo de la lejana y melancólica Rioja, con gran heroísmo, maestro generoso, activo, diligente, atento y disciplinado”.

Federico Rivas corresponsal viajero de la revista “Caras y Caretas” en crónica fechada en París titulada “Un aviador argentino en la guerra”.

El héroe dijo: ¡Pucha que el mundo es chico!” Asombrado al oír una exclamación tan criolla en un vagón del tren que los conduce, encontrándome con mi viejo amigo Hernán Carril ¿dónde vas? le pregunté. A visitar a mi amigo riojano, le llevo cigarritos de chala y unos tarros con dulce. Al llegar a destino, sólo se ven soldados con uniforme azul, nos sirve de guía el estudiante de medicina argentino Carlos Quiroz que presta servicios en una ambulancia de la Cruz Roja. Llegamos al cuartel que aloja a los aviadores que componen las 27 escuadrillas de combate, donde encontramos al Capitán, me presenté como corresponsal de “Caras y Caretas” para hacerle un pequeño reportaje él generosamente nos informó: nos manifestó: que encontrándose en París cuando estalló la guerra: “Mi cariño a Francia y mi deseo de aventura y curiosidad, me decidí alistarme, cuando empezó la contienda, me encontraba ensayando un nuevo aparato de mi invención que no podré continuar hasta que esto termine. Entré de soldado y fui incorporado a una escuadrilla que operaba en el campo atrincherado de París, estar de guardia constantemente para impedir que los Taubes volasen sobre París, luego hicimos vuelos de noche sobre París. Pedí que me enviasen al frente de batalla y me agregaron a la 27 escuadrilla a la que ahora pertenezco, nuestra misión es volar sobre el territorio enemigo, bombardear estaciones y fábrica de municiones, hasta la fecha no recibí una sola herida fui ascendido de simple soldado, a los galones de subteniente, a veces vuelo solo y otras acompañado por un observador o un fotógrafo, el biplano VOISSIN da muy buenos resultados por soportar más peso y estabilidad, los monoplanos se

emplean muy poco solamente para hacer observaciones tienen más velocidad y poder ascensional. Los nuevos biplanos están armados de dos motores muy poderosos, pueden levantar hasta diez tripulantes.

Hace poco recibí la orden de bombardear una fábrica de gases asfixiantes a ciento cincuenta kilómetros de la frontera, partí a las cuatro de la mañana, con un viento norte bastante fuerte, mientras realizada el bombardeo casi se me vuelca el aparato, bajé planeando y observé que varios aeroplanos tomaban vuelo lanzándose en mi persecución, empecé a tomar altura volando en espiral, cuando ascendí unos mil quinientos metros, me encontraba rodeado de siete aviatik que procuraban cortarme la retirada, descendí nuevamente y coloqué el motor a toda velocidad tomando ventaja sobre los aparatos alemanes, cuando me encontraba en territorio francés mi corazón latía con menos fuerza me sentí seguro de mi salvación, cuando aterricé “largué un respiro muy fuerte” pues aquel día sentí miedo, ví la muerte muy cerca, mi avión estaba acribillado de balas, a los pocos días recibí la medalla militar, la más alta recompensa. El Estado Mayor me encargó hacer unas fotografías de unas posiciones alemanas, cumplí tal orden y cuando estaba próximo al campo francés, los obuses alemanes dispararon contra mi máquina destrozando casi por completo una de las alas poniéndome en grave aprieto para aterrizar, descendí como una flecha, casi perdí el conocimiento, pues no veía nada, el aparato chocó contra el suelo con bastante violencia y por fortuna no recibí ni un rasguño.

Luego nos mostró unos aparatos de su invención, un lanzabombas de sencillo mecanismo y otro un viseur para el mismo lanzabombas, nos explicó el funcionamiento de cada uno. No olviden de anotar en “Caras y Caretas” si en el país creen en el triunfo de Alemania, que den una vueltita por acá, observen a los soldados franceses y se convencerán de lo contrario. Tomaron fotografías, les dio autógrafos, los despide con amabilidad y nostalgia.

De regreso del Carril dice “Estemos seguros de que el aviador vuelve a su patria, los riojanos han tenido dos tigres el de Los Llanos y éste”.

(Notas del Señor Manuel Gregorio Mercado, diario La Rioja 6 y 7 de Junio de 1.977).

DECRETO 538/94

Boletín Oficial N° 27.876- Sección 1°

Viernes 22 de abril de 1994 -pag. 7-

VISTO: lo propuesto por la Casa Militar de la Presidencia de la Nación y
CONSIDERANDO:

Que se estima conveniente rendir homenaje al desaparecido hombre público Capitán Don VICENTE ALMANDOS ALMONACID como reconocimiento a la vasta y sobresaliente tarea que cumplió en beneficio del país a lo largo de toda su existencia.

Que entre los numerosos méritos del nombrado figura haber sido protagonista de una de las hazañas más trascendentes de la historia de la Aeronáutica Nacional, al cruzar por primera vez la Cordillera de los Andes en vuelo nocturno. Que también fue fundador de una empresa aerpostal y promotor de los vuelos regulares hacia la Patagonia y la Región Noreste de la República.

Que una manera de honrar la memoria de tan meritorio ciudadano consiste en imponerle su nombre al HELIPUERTO PRESIDENCIAL, construido recientemente en la Capital Federal.

Que la presente medida se dicta en ejercicio de las atribuciones emergentes del artículo 86, inciso L de la Constitución Nacional.

Por ello:

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA

Artículo 1°- Asígnase el nombre de "Capitán Vicente Almandos Almonacid al HELIPUERTO PRESIDENCIAL sito en el ángulo norte formado por las avenidas Ingeniero Huergo y De la Rábida de la ciudad de Buenos Aires.

Artículo 2°- Comuníquese, publíquese dése a la Dirección de la Dirección Nacional de Registro Oficial, archívese.

Carlos Ruckauf

Carlos Saúl Menem

Jorge Newbery



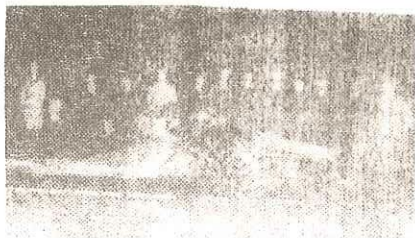
Jorge Newbery, uno de los primeros aviadores hispanos.

Jorge Alejandro Newbery (Buenos Aires, 29 de mayo de 1875- Mendoza, 1 de marzo de 1914), aviador, deportista, funcionario público, ingeniero y hombre de ciencia argentino. Junto al mexicano Alberto Braniff y al peruano Jorge Chávez fue uno de los primeros aviadores de habla hispana.

La aviación



Jorge Newbery, frente a su avión



Restos del avión en el que se mató Jorge Newbery, 1914.

Nació, en Buenos Aires, su domicilio en la calle Florida, sus padres fueron Dr. Ralph Newbery (Odontólogo estadounidense) y Dolores Malargue (Argentina) viajó a Estados Unidos y en 1895 se recibió de Ingeniero Electricista, de regreso al país y fue designado Jefe de la Compañía Luz y Tracción del Río de La Plata, dos años después ingresó en la Armada Argentina. En 1.900 fue nombrado Director General de Instalaciones Eléctricas y Alumbrado de la ciudad de Buenos Aires función que desempeñó hasta su muerte. Fijó su condición de ídolo en Argentina. Su entierro en el Cementerio de la Chacarita fue un acontecimiento masivo jamás visto para una pensión no relacionada con la actividad política.

El deportista



Jorge Newbery, deportista.

Newbery se destacó también en boxeo, natación, automóvil, esgrima, remo, entre otros deportes.

En 1895 protagoniza una histórica pelea para determinar la superioridad del boxeo, defendido por Newbery o del savate contra Carlos Delcasse, que instala el box como deporte en Argentina. Obtiene importantes títulos en box en los años 1899, 1902, 1903.

El 8 de julio de 1903 triunfa claramente sobre el boxeador profesional Clark. En 1901 gana en octubre el primer premio de florete en el torneo sudamericano organizado por el Club Gimnasia y Esgrima. En 1905 y 1906 vence en los certámenes de florete organizado por el Jockey Club de Buenos Aires. También en el Jockey Club, derrotó a campeón francés de espada, Berger.

El 16 de marzo de 1908 representando al Buenos Aires Rowing Club vence en los 1000 metros, dos remos largos, a los campeones hermanos Müller. En 1910 es parte del equipo que establece el récord de velocidad en bote de cuatro remos lagos.

En 1902 obtuvo el primer premio de zambullida a mayor distancia en el Río Luján, recorriendo cien metros.

Jorge Newbery fue una de las personalidades que impulsó en Argentina la práctica del deporte.

El Club Huracán adoptó entonces el como distintivo en la camiseta y después de lograr tres ascensos consecutivos a tercera, segunda y primera, la comisión directiva envió una carta a Newbery diciéndole "*Huracán ha cumplido. Logró tres categorías, como su globo cruzó tres repúblicas y así satisfacemos su deseo*".

Jorge Newbery en la cultura popular

Varios tangos mencionan a Newbery. También se realizó una película sobre su vida.

Más allá del sol (1975), de Hugo Fregonese, protagonizada por Germán Krause.

El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires entrega anualmente los Premios Jorge Newbery.

La muerte trágica de Newbery colaboró en fijar su condición de ídolo en Argentina, como luego sucederá con Carlos Gardel. Su entierro en el Cementerio de la Chacarita fue un acontecimiento masivo nunca antes visto para una persona no relacionada con la actividad política.

Aviación Argentina

La República Argentina ubicada en el extremo sur del continente Americano, fue cuna de numerosas personas que se involucraron con la ciencia del vuelo, muchas de ellas sacrificaron sus vidas, con el fin de superar fronteras y desarrollar los medios que tendría la nueva tecnología.

Se mencionan como anticipos de la aeronavegación argentina los siguientes. Miguel Colombise ofreció en 1.810 a Santiago de Liniers desde Mendoza, la construcción de un aeróstato dirigible, con el que prometía, caminar a lo menos un cuarto de legua por minuto.

Guillermo Rawson en 1.854, preocupado por el vuelo de las aves, pensó que alas mecánicas podrían resolver el problema de la navegación aérea.

Durante la guerra de la Triple Alianza con el Paraguay se empleó un globo cautivo para observaciones.

Astronautas extranjeros hicieron exhibiciones en Buenos Aires con globos libres. En 1.907 regresó a Buenos Aires, procedente de Francia, Aarón Anchorena trayendo un globo bautizado con el nombre de "Pampero", realizó una excursión en compañía de Jorge Newbery, se elevó en la Sociedad Sportiva Argentina de Palermo y después de dos horas aterrizó en Colonia (Uruguay).

El 13 de diciembre de 1.908, se fundó el Aeroclub Argentino presidido por Aarón Anchorena.

El "Pampero" tuvo un fin trágico el 17 de octubre de 1.908, desapareció con sus tripulantes Eduardo Newbery y Eduardo Romero.

Ese fin no desalentó a los entusiastas de la aeronavegación, en 1.909 Jorge Newbery con Horacio Anasagasti se elevó en el esférico "El Patriota" desde la fábrica de gas de Belgrano y aterrizó con éxito en Marcos Paz. Newbery se convirtió en el factor más importante de la aeronavegación y fue designado presidente del Aeroclub, realizó un nuevo vuelo desde Buenos Aires hasta Bagé (Río Grande Sur).

Varios pilotos extranjeros llegaron con aparatos Farman Bleriot Voisin en los meses anteriores a las fiestas de mayo de 1.910 con ellos practicaron Jorge Newbery, Florencio Parravicini, Enrique Roger. Las fiestas centenarias fueron amenizadas por un concurso internacional de aviación en el que resultaron ganadores Folphyn, Henry Farman. El 28 de julio de 1.910 quedó inaugurada en el Palomar la Escuela Aérea Argentina.

El clima deportivo de los primeros años, creó las condiciones para la atracción de jóvenes que luego habrían de destacarse en el desarrollo de la aeronáutica.

En 1912 se creó la Escuela de Aviación Militar en cuya iniciativa se destacaron Jorge Newbery y el barón de Marchi. La Compañía Argentina de Tabacos donó para la misma un aeroplano militar, luego la escuela fue trasladada a Córdoba en 1937 y siguió formando la aviación militar, el piloto Castaibert mantenía en Villa Lugano su escuela propia, de donde egresó Eduardo Olivero, que intervino luego en la Fuerza Aérea Italiana.

En 1913 el teniente Origone realizó un vuelo que debía llegar a Mar del Plata, cayó al suelo con su máquina y murió instantáneamente.

Un viejo proyecto de Newbery de cruzar la Cordillera de los Andes, en avión tuvo un desenlace trágico en su vuelo de ensayo en Los Tamarindos o El Plumerillo cayó a tierra con su máquina el 1 de marzo de 1914 desapareciendo uno de los grandes impulsores de la aviación nacional. Los progresos fueron jalonados por sacrificios, el 11 de noviembre de 1914 perdió la vida el piloto militar Alfredo Agnetta y el Dr. Felipe Madariaga.

En 1915 se crearon dos nuevas escuelas de aviación una en José C. Paz y otra en Longchamps.

El 16 de marzo de 1916 se celebró en Chile el primer congreso panamericano de aviación concurriendo en nombre de Argentina, Alejandro Obligado, Pedro A Zanni, y Angel María Zuloaga. La idea de cruzar la cordillera de los Andes a la altura de Mendoza movió a los aviadores militares Zanni, Parodi y Matienzo a probar fortuna con máquinas francesas muy poderosas, en 1919 después de varios ejercicios previos Zanni y Parodi se vieron obligados a regresar a Los Tamarindos, mientras que Benjamín Matienzo se internó sobre las nieves eternas rumbo a Chile, perdió la vida por efecto de las bajas temperaturas, después de haber tenido que aterrizar en plena cordillera, fue encontrado su cadáver casi seis meses después de la tragedia.

En 1920 Zanni y Parodi trasvolaron el macizo andino ida y vuelta sin aterrizar en Chile.

El 29 de marzo del mismo año el Capitán Vicente Almandos Almonacid hizo la travesía de los Andes en un Spad. La intervención de la aviación en la primera guerra mundial, tuvo por consecuencia un poderoso desarrollo de nuevas iniciativas en materia aeronáutica.

En 1919 llegó a Buenos Aires una misión aeronáutica italiana con 22 unidades de diverso tipo, los pilotos realizaron notables exhibiciones mostrando hasta que grado llegó el velo mecánico.

Después llegaron embajadas aeronáuticas francesas e inglesas las producciones de las fábricas de aeronáuticas más famosas de Gran Bretaña, los alemanes

mostraron sus Junkers, en 924 máquinas para el transporte aéreo dando origen al establecimiento de las primeras líneas aéreas de pasajeros.

El 10 de octubre de 1.926 se puso en movimiento la primera fábrica nacional de aviones y motores que tuvo el país con maquinaria e instrumental adquirido en Europa- En 1.945 se creó la Secretaría de Aeronáutica.

Las visitas periódicas de aeronautas extranjeros como la comitiva del príncipe de Gales, sirvieron de estímulo para el arma aérea argentina para el desarrollo de la aviación civil.

La aviación militar que de simple arma auxiliar de las tropas de tierra, se convirtió en una arma independiente de defensa.

La Escuela Superior de Guerra en Junio de 1.944 y del primer vuelo internacional de aplicación de la Escuela de Aviación Militar, diciembre 1.947 (Buenos Aires Río de Janeiro- Madrid y regreso) con tres aeronaves bautizadas con los nombres de las carabelas de Colón.

En 1.920 se inició la construcción de una gran base aérea en Puerto Belgrano, en 1.921 se creó la escuela de aviación y en 1.924 se estableció una nueva base aérea en Punta del Indio. Fuerte Barragán pasó a ser aeródromo satélite de la base de Punta del Indio, donde funcionaron dos escuelas una de aviación y otra de aero-estación hasta que después fue suprimida. En 1.936 se creó la Dirección General de Aviación Naval de las que dependen todos los órganos aeronavales. La aviación civil, privada, oficial. Se organizaron aeródromos, cuerpos de mecánicos, asociaciones populares escuelas de aeronáutica, también una escuela de pilotaje, la sociedad anglo-argentina de aviación tenía una escuela de Longchamps.

El centro pro-aviación civil tuvo su aeródromo y escuela de pilotaje en Villa Lugano.

En 1933 se reunió en Córdoba la primera conferencia nacional de aviación que presidió el psiquiatra y especialista en medicina de aviación Rafael Hernández Ramírez, se presentaron más de cien tabajos importantes sobre temas relativos a la aeronáutica, y desde entonces se realizan conferencias de esa naturaleza.

La universidad Nacional de Córdoba creó en 1.934 la carrera de ingeniería aeronáutica en tiempos del rectorado de S. Novillo Corvalán, aprovechando la proximidad de los laboratorios y talleres de la Fábrica Nacional de Aviones y Motores.

Andrés Pedraza

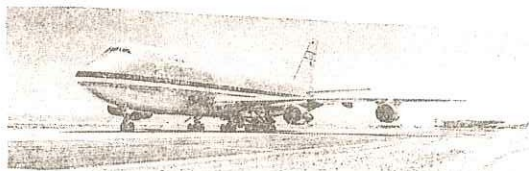
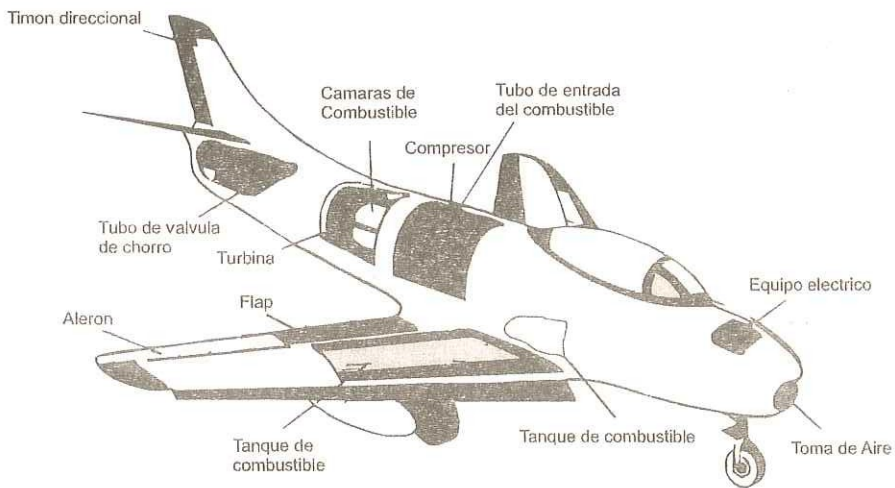
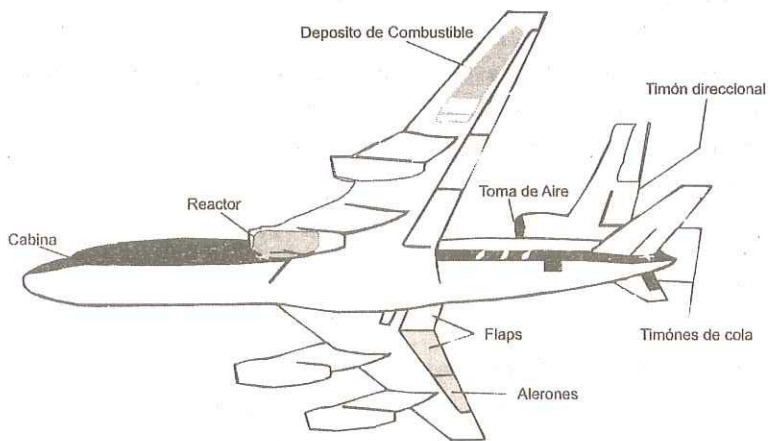
Piloto de gran prestigio de la aviación argentina (1.915-2.000) contratado por la Flota Aérea Mercante Argentina, que luego fue Aerolíneas Argentinas. Piloto presidencial en los gobiernos del Gral Pedro Aramburu, Dr. Arturo Frondici y José María Guido.

En 1.940 se casó con la aviadora Susana Ferrari Billinghamurst.

Julio César Benvenuto

Nació en la ciudad de La Plata provincia de Buenos Aires el 4 de julio de 1.961 y falleció en General Rodríguez el 11 de marzo de 2.007.

Realizó estudios de aviación en Estados Unidos y participó en numerosos torneos y competencias internacionales. Falleció al precipitarse la aeronave que piloteaba durante una exhibición.



En el momento de su puesta en servicio, el Boeing 747 supero ampliamente la capacidad de los demas aviones didecados al transporte de pasajeros.-
Pag. 40

CLASIFICACION DE LOS AVIONES

Los aviones pueden agruparse según la función para la que han sido concebidos. Pueden distinguirse aviones comerciales, de aplicación militar y deportivos.

Aviones comerciales. Son aparatos que emplean las compañías dedicadas al transporte de viajeros o carga. Generalmente se establecen tres niveles según la capacidad y la amplitud de la zona, a la que extiende su acción. Independiente de estos tres grupos, se considera la categoría de los aviones privados, los de primer nivel son intercontinentales, de gran capacidad, que enlazan puntos en travesía trasatlánticas como el Boeing 747-300 Jumbo que transporta 600 pasajeros. Los de segundo nivel se emplean en transportes nacionales o intercontinentales que tienen una capacidad hasta 300 pasajeros. Aviones de tercer nivel se emplean como transportes regionales de corto alcance en la gama de cien plazas.

La aviación particular empleada por persona o compañías privadas con capacidad de diez plazas.

Aviones militares. Pueden clasificarse en: de transporte, de vigilancia aérea, (dotados de un sistema de radar para exploración del espacio aéreo) de transporte (de uso moderno, puede llevar hasta 120 toneladas de carga útil.

Los aviones estratégicos de gran autonomía. Los de caza aviones polivalentes, utilizados tanto en acciones de reconocimiento armado, como de bombardeo o interceptación.

Aviones deportivos. Comprende un conjunto de aeroplanos que incluyen avionetas o aviones ligeros y ultraligeros, son monomotores o bimotores convencionales que pueden emplearse en vuelo acrobático, levantamientos topográficos, fumigaciones, fotografías aéreas. Los ultraligeros son planeadores a los que se les adapta un motor su finalidad es el vuelo de recreo.

Aunque el avión está diseñado para volar, se requieren medios para la transición entre la superficie de la tierra, el agua y el aire diferenciándose los trenes de aterrizaje, acuaticaje y de patines (para aparatos que operan sobre hielo).

El tren puede ser fijo o retráctil, con rueda de cola o de morro. En algunos hidroaviones en tren está constituido por el propio fuselaje complementado por flotadores en los extremos de las alas.

El motor más común es el de pistones, también el rotativo, el de turbina y el de retropropulsión. Los dos primeros son utilizados en la propulsión a hélice, el de turbina con mayor potencia, se aplicasen las turbohélices. Los materiales de construcción de motores deben soportar hasta 1.500°C de entrada en turbina. Se han empleado aleaciones de níquel cobalto y acero inoxidable procesadas

mediante técnicas como prensado isostático en caliente.

La cabina de un avión es el lugar en que se recoge la información necesaria para regular y conducir el vuelo. Detectores, sensores y receptores son alimentados continuamente con datos que son presentados al piloto. Son instrumentos básicos el tablero incluye la brújula y los dispositivos que funcionan por efecto Pitot postulado, que regula la velocidad de las corrientes gaseosas se trata de velocímetro, el indicador de velocidad vertical y el altímetro (mide la velocidad con respecto a la masa de aire en cuyo seno se mueve el aeroplano. El indicador señala la velocidad vertical si el avión realiza desplazamientos verticales o efectúa vuelo horizontal.

El altímetro mide la altura del avión con respecto al nivel del mar. El sistema de gestión recibe datos de diferentes fuentes, como los motores sincrónicos de los giroscopios vertical y horizontal, unidades analógicas, tales como los instrumentos de vuelo y el piloto automático. El empleo de computadoras reduce el trabajo de cabina en un 60% por o que la tripulación puede dedicar más tiempo y atención al entorno.

La utilización de los controles aerodinámicos ha de efectuarse de forma coordinada y en muchos casos simultáneos para lograr sin brusquedades progresivos de cambio.

Todas las maniobras de despegue y aterrizaje de los aviones se realizan en los aeródromos civiles o militares, además de los hangares talleres de reparación, depósitos de combustibles, restaurantes, salas de espera, servicios de aduanas, almacén de equipaje y mercancías, oficina postal y telegráfica, torre de mando que da la salida a los aviones, avisos a los pilotos, señales luminosas.

La plataforma de embarque y desembarque de pasajeros, calles de rodaje para el tránsito de los aviones, en el extremo de la pista se disponen señales en el área de aproximación.

Para que el piloto pueda distinguir desde el aire las características del terreno donde aterrizará se disponen de señales con las balizas de color blanco y anaranjado que indican obstáculos, o para comunicar información aeronáutica (las banderas señalan obstáculos).

Esfuerzo, sacrificio, constancia, valentía, y disciplina implicó la apertura de rutas comerciales en el sur argentino, donde hombres y máquinas enfrentaron a un ambiente hostil y sin soporte logístico, algunas veces el viento era tan intenso, que impedía avanzar a los aviones, para decolar eran retenidos por el personal de tierra mediante cuerdas y al soltarlas el avión prácticamente decolaba solo, el motor no era necesario para ejecutar esa maniobra.



Alfredo Agneta



Mario Luis Olezza



Guillermo Hillcoat



Raúl Pateras Pescara



Benjamin Matienzo



Edmundo Osvaldo Weiss



Miguel Fitz Gerald



Isla Malvinas: su sitio de
descanso



Eduardo Bradley

Aviadores argentinos destacados

Alfredo Agneta

Nació en Córdoba en 1.887, conoció el manejo de los distintos tipos de aviones, fue el primero en realizar un vuelo en un monoplaza uniendo El Palomar con Rosario.

En varias ocasiones hizo demostraciones de acrobacia sobre el Parque Independencia. Poseía el récord de altura logrando 2.500m..

Murió tras un accidente aéreo, sus restos descansan en Rosario.

Aarón de Anchorena

Nació en Buenos Aires el 5 de noviembre de 1.877 en la estancia Anchorena este destacado aviador pionero en el Río de La Plata y productor agropecuario en Uruguay.

Falleció en 1.965.

Daniel Manzotti

Nació en Mendoza en 1.949 fue un aviador militar que se desempeñó durante la guerra de las Malvinas, muriendo en una acción de combate contando solo 33 años.

Guillermo Hillcoat

Piloto pionero de la aviación argentina, nació en la localidad bonaerense de América el 19 de agosto de 1.895.

En 1.924 unió Buenos Aires con Lima, siguiendo la misma ruta que la expedición libertadora del General San Martín.

En 1.925 intentó unir Buenos Aires con Nueva York misión que no pudo cumplir por problemas técnicos.

Fue jefe de la División de Vuelo de Aerolíneas Argentinas hasta 1.960. Falleció en Lisboa (Portugal).

Mario Luis Olezza

Aviador militar argentino, nació en Buenos Aires en 1.929.

Realizó el primer vuelo transpolar transcontinental.

Llegó al Polo Sur y de allí continuó hacia el norte en vuelo transpolar.

Fue ayudante del Secretario de Aeronáutica y Jefe de Prensa de la Fuerza Aérea.

El 2 de Abril de 1.971 se retiró de la Fuerza con el grado de vicecomodoro.

Fue Presidente del Aeroclub Argentino, Director de Radio Nacional, poeta, escritor, periodista, locutor radial su pasión fue volar.

En 1.977 falleció en un trágico accidente de aviación en el Conurbano bonaerense.

Raúl Pasteras Pescara

Nació en Buenos Aires en 1.890, fue abogado, e inventor especializado en hidroaviones, helicópteros también en motores compresores.

Durante la segunda guerra mundial, trabajó en equipos para energía eléctrica en Portugal.

Falleció en París en 1.966.

Miguel Fitz Gerald

Fue el primer argentino en volar a las Islas Malvinas y plantar la Bandera Nacional, en 1.964 piloteando un Cessna.

De regreso a Buenos Aires sus amigos y compañeros lo recibieron como héroe, ese festejo popular impidió a la Fuerza Aérea, suspender su matrícula de piloto fue únicamente apercibido.

La Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile informó que partes del avión y restos óseos de sus tripulantes fueron encontrados por turistas, en la parte chilena de Tierra del Fuego esto pertenece a la Fuerza Aérea Argentina el bombardero cuatrimotor Avro Lincoln, que intentaba completar el trayecto del Río Gallegos a Ushuaia.

Historiadores locales y la Dirección General de Aeronáutica investigan las circunstancias del accidente, las partes del avión están disgregadas en una extensión de unos 300 metros. Familiares de las víctimas solicitan a los Presidentes argentino y chileno para la repatriación de los cuerpos y que se

hagan los análisis para determinar las identidades.

Edmundo Osvaldo Weiss

Nacido en la localidad bonaerense de Temperley, extendió durante varios meses sus estudios militares recibiendo el sable y las alas de aviador.

En 1.946 fue elegido por sus aptitudes profesionales para desempeñarse como piloto de la Fábrica Militar de Aviones.

Al año siguiente fue uno de los responsables de la transferencia tecnológica con la compra de los Gloster Meteor.

En Inglaterra visitó la fábrica De Havilland, en un día realizó los vuelos en los cuatro modelos de la factoría, uno de ellos reactor sin preparación previa de entrenadores, doble comando. Por esta hazaña recibió felicitaciones del ministro del aire inglés y fue merecedor de sendas notas en las famosas revistas Flying y Reader Digest. .

No tiene momentos libres en su labor profesional, todo momento disponible lo aprovecha para volar aviones a reacción.

En 1.950 fue designado como piloto para realizar el vuelo inaugural del Pulqui II ese día 10 de junio, inscribió al país como el cuarto en el mundo en poseer la alta tecnología de alas en flecha.

Durante los enfrentamientos de setiembre de 1.955, fue enlace fiel del General Perón. Fue a Córdoba llevando órdenes a guarniciones leales, porque su avión fue ametrallado por un Gloster rebelde voló entre los árboles del Río Segundo salvando el derribo de su indefensa máquina.

Desde la Base Aérea Militar de El Palomar, fue encarcelado en el barco Washington y pasado a retiro forzoso en 1.956 su única culpa la "lealtad al régimen demorático".

A los 72 años, falleció en el barrio Nueva Córdoba el 19 de julio de 1.991.

Eduardo Bradley

Fue un precursor y benemérito de la Aviación Argentina, nació en la ciudad de La Plata el 9 de abril de 1.887. Muy joven obtuvo el brevet de aeronauta. Se propuso cruzar la Cordillera de los Andes en un aeróstato inflado con hidrógeno. Estudios previos de los vientos de altura, establecieron que la hazaña debía cumplirse desde Chile hacia la Argentina.

El 24 de junio de 1.916 Bradley acompañado de Zuolaga dispuso la partida del globo, que se elevó sobre Santiago sin dificultad, sus ropas de abrigo eran

comunes, se registró una altura de 8.100m y una temperatura de 30° C bajo cero. La aventura duró tres horas y media, aterrizando en una ladera del Cerro de la Cepa- Uspallata (Mendoza). La proeza dio lugar a festejos populares, agasajos recibiendo Medalla al Mérito del Gobierno de Chile, Medalla de Oro del Poder Ejecutivo Nacional Argentino.

Luego se orientó hacia la aviación comercial de Gerente de la Compañía NYRBA, pionera de los vuelos interamericanos, Presidente de Pan-American-Argentina, integrante de la dirección de "Aerovías Argentinas". En 1.929 se convirtió en el primer pasajero de Pan-American, Buenos Aires-Miami.

El 4 de mayo de 1.951 falleció en Buenos Aires y sus restos descansan en el Cementerio de la Recoleta.

Daniel Manzotti

Aviador militar argentino que se desempeñó durante la Guerra de las Malvinas muriendo en una acción de combate.

El capitán Manzotti nació en Mendoza el 19 de marzo de 1.949.

En 1970 ingresó en la Escuela de Aviación Militar en Córdoba de donde egresó en la Escuela de Aviación Militar en Córdoba de donde egresó como alférez, fue destinado a la V Brigada Aérea de donde realizó un curso de adiestramiento con aviones Douglas tipo de avión que piloteaba cuando realizó su último vuelo. En 1982 se produjo la Guerra de las Malvinas, en un combate librado el 21 de mayo en el estrecho de San Carlos los pilotos argentinos derribaron cuatro aviones británicos, hundieron tres fragatas y dañaron otras seis. Los Douglas con su cargamento de bombas tenían menor movilidad que los Harrier británicos. Tratando de impedir un desembarco en la bahía de San Carlos, el avión piloteado por Manzotti fue alcanzado por un misil enemigo que dio fin a su vida contando sólo 33 años.

Tenía el grado de 1er. teniente siendo ascendido a capitán post-mortem.

Sus restos dispersos descansan en las Malvinas.

Una escuela secundaria de su provincia recibió su nombre.

Los Aviadores y el Tango

Cuando en el final del siglo XIX el tango comienza a tomar su cariz definitivo, es tan grande el fervor que produce en el pueblo, ya que en los arrabales, como en las clases acomodadas, que nadie con conocimientos musicales, simples aficionados, profesionales y hasta las señoronas de su casa, dejó de componer su tanguito.

Con referencia unicamente a los que han sido editados, son tantos los títulos, que recorriendo una buena parte de ellos, observamos que casi no han quedado tema sin abordar.

El juego, el deporte, nombres de mujeres, flores, los medicamentos, la política personajes que tuvieron sus "15 minutos" de reconocimientos hechos destacados de Argentina y el mundo. La Marina, el Ejército y sobre muchos temas más. Por eso y por lo que significó su nacimiento, su rápido desarrollo y el aura de héroes, que con justicia se le adjudicó a sus impulsores, no podía faltar el homenaje a la aviación, y sus pilotos.

Algún periodista los llamó "los locos del aire". Títulos que les fueron dedicados, sus autores y un breve comentario sobre los aviadores más destacados que dejaron en la historia misma del tango como Osvaldo Fresedo (obtuvo su brevet de piloto N° 231 en 1.923) su instructor fue Eduardo Olivero considerado entre "los locos del aire" a quien el maestro le dio algunas lecciones de bandoneón. Se organizó una carrera aérea en la ciudad de La Plata, donde participaron aviadores extranjeros, Fresedo ganó y recibió un cheque de \$ 2.000. El brigadier María Zuloaga en su libro "Victoria de las alas" expresa "Fresedo fue uno de los pilotos destacados en esos difíciles comienzos".

Fresedo afirmó que en una oportunidad Olivero con una máquina de no más de 4 metros de largo, batió el récord de altura, se llamaba "La Ratona", así llamé a un tanto mío estrenado y grabado en 1.923 dedicado a Olivero aunque en la partitura figura "Dedicado a la Compañía Argentina de Aeroplanos".

Amadeo Canale escribió un tango dedicado a "Los soñadores del aire", estrenado por Azucena Maizani en el tercer baile de los aviadores en el Teatro Opera.

Osmar Maderna fue piloto civil y obtuvo su brevet sólo un año antes de su muerte, el 28 de abril de 1.951 su máquina junto a otro avión sobrevolaban la ciudad de Lomas de Zamora, cerca del Parque Municipal las alas se rozaron y cayeron desde 200 metros de altura.

Siempre el cielo fue para él una gran atracción lo prueban los títulos de algunas de sus composiciones “Concierto de luna” “Lluvia de estrellas” “Luna de plata” con Miguel Calo” “En tus ojos de cielo”.

A Jorge Newbery gran protagonista de la aviación argentina, Roberto Firpo le dedicó el tango “De pura Cepa”. Arolas el Vals “Tu sueño” Pedro Data “El aeroplano” Vals.

El capitán Vicente Almandos Almonacid, fue héroe de la primer guerra mundial, el primero en cruzar la Cordillera de los Andes en vuelo nocturno, impulsor de la aviación comercial, le dedicaron dos tangos con su apellido Almonacid uno de Agesilao Ferrazzano y el otro de Humberto Tallone, el vals “A Chile de noche” de Emilia Baddia de Burugua y “Vuelo nocturno” de Domingo Salerno. Benjamín Matienzo que voló 1.135 kilómetros desde Buenos Aires a su provincia nativa Tucumán, falleció intentando un cruce de la cordillera de los Andes, tiene tres tangos en su honor, con el título “Matienzo”, uno de Ubelino Toranzo lleva como subtítulo “Perdido en las cumbres” y de los dos restantes uno pertenece a Domingo Salerno y el otro es de Alfredo de Rosa.

Pedro L. Zanni, comodoro nacido en Pehuajó, fue profesor e instructor en 1.914 con un monoplano cubrió 640 kilómetros desde El Palomar (Buenos Aires) a Villa Mercedes (San Luis), tiene varios temas dedicados Zanni-Beltrame de Elio Retti, “El Gato” de Atilio Cattaneo apodo por las presuntas siete vidas del gato, ya que salió ileso de numerosos accidentes.

Bartolomé Cattáneo italiano, que perteneció a la fuerza aérea argentina, el tango “Cattaneo” cuya partitura decía “Al intrépido e insigne aviador”, “El descanso” de Luis S. del Curto.

“Barógrafo” tango de Roberto Firpo, en homenaje a Horacio Anasagasti presidente del Aero Club Argentino. “Triste fin” de Amelia R. Benvenuto consagrado a los infortunados aviadores Enzo Giovannardi, Mario Sarmiento y José Santorelli.

“Desengaño” de Francisco y Juan Canaro dedicado a Emilio Poli.

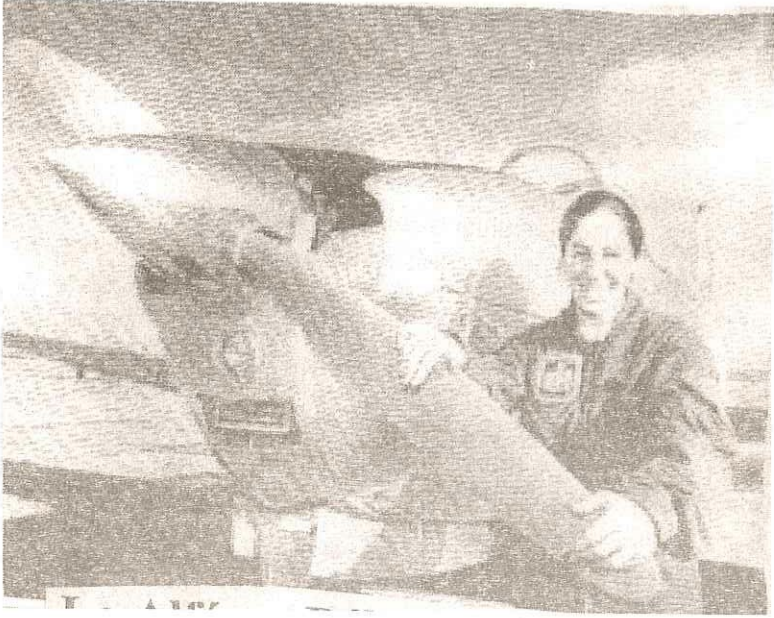
“Triunfo de aviación” gran marcha aeronáutica de Eugenio Barone, “Pájaro de oro”, “Comandante Franco” ambos en honor al comandante Ramón Franco que lideró el raid de hidroavión “Plus Ultra”.

Myriam Stefrod





Carolina Lorenzini



La Alférez Debora Pontecorvo



Susana Ferrari Billinghurst



Argentina: Amalia Figueredo

La mujer en la Aeronavegación Argentina

Desde 1.910 la mujer comenzó a interesarse en la aeronavegación.

En ese año, Alicia García Uriburu, en 1.911 lo hizo Raquel Cabrera Bernet, luego realizó giras por el interior de país Amalia Figueredo.

En 1.916 con la patente de piloto Enriqueta Fruchard de Jarlet, dedicándose después al paracaidismo.

La atracción de la mujer fue cada vez mayor.

Myriam Steford

Una extranjera que piloteaba avionetas y sobrevolaba las posesiones del padre de su esposo, el 26 de agosto de 1.931 en su predilecto avión “Chingolo” se estrelló en los campos de Marayes (provincia de San Juan). El desconsolado esposo Don Raúl Barón Biza, hizo construir en su estancia “Los Cerrillos” provincia de Córdoba, un monumento en homenaje a su bella esposa. Un obelisco de más de ocho metros de altura de hormigón armado, se dice que bajó 16 metros de hormigón se encuentran las joyas de Myriam, en un tubo de cristal que reposa en el interior de un cofre: un famoso diamante, “Cruz del Sur” de 45 kilates, numerosas pulseras, anillos, prendedores etc.

En el interior del mausoleo se lee la siguiente inscripción VIAJERO RINDE HOMENAJE CON TU SILENCIO, A LA MUJER QUE EN SU AUDACIA, QUISO LLEGAR HASTA LAS AGUILAS”.

Fue inaugurado el 26 de agosto de 1.933. Un olivo al lado de un pedestal se encuentra el motor del avión y bajo las sombras de esa planta fueron enterradas las cenizas de su esposo Don Raúl Barón Biza.

Este obelisco lo ven, quiénes circulan por el camino provincial que une la ciudad de Córdoba con Alta Gracia.

Carolina Elena Lorenzini

Nació el 15 de agosto de 1.899 en el entonces Cuartel 8 luego empalme San Vicente y hoy ciudad de Alejandro Kora, provincia de Buenos Aires, fue la séptima de ocho hermanos, sus padres José Lorenzini y Luisa Piana.

Desde su juventud se destacó en varios deportes, salto, pelota, remo, jabalina,

hockey, campeona de atletismo. Su verdadera vocación fue la aviación, en 1931 comenzó su carrera en el Aero Club de Morón, el curso de instrucción, después de dos años, obtuvo el brevet de piloto civil. Se dejó cultivar por la alta acrobacia, son piruetas en el aire junto con su maestro Santiago Germano, dieron espectáculos en la Argentina, participando en competencias en Brasil y Uruguay.

Recibió el carnet de piloto de aviador civil internacional.

Logró el récord nacional femenino 5.381 metros de altura, recibiendo innumerables relicitaciones y homenajes, la Aviación Militar le otorgó una medalla de oro, que llevaba junto a su reloj pulsera la tarde de su trágica muerte.

Con su avión fue la primera mujer que cruzó el Río de La Plata, sorteando la bruma en los terrenos cercanos a Carmelo donde aterrizó a puro pálpito, la máquina no tenía brújula.

Intervino en numerosas carreras de regularidad venciendo a destacados pilotos. Muy solidaria, llevó en su avión a los niños afectados de tos convulsa procurando alivio en las alturas.

Se la llamó "La aviadora gaucha" vestía bombachas criollas, botas y campera de cuero. A su dormitorio lo adornaba con mantas indias, arcos, flechas, boleadoras, espuelas etc.

La intensa vida de esta pionera de la aviación femenina, tuvo su fin en la tarde del 23 de noviembre de 1.941 en el Aeródromo de Morón cuando realizaba una maniobra acrobática durante el homenaje a una delegación de aviadoras uruguayas.

Eran las 16 horas de ese domingo, cuando se elevó en una máquina recién preparada, no era la que tenía asignada, realizó varias maniobras acrobáticas y al entrar en un looping invertido, perdió el control de la nave y no pudo lograr nuevamente el vuelo horizontal, el avión fue a caer detrás de los hangares.

Sus restos descansan en San Vicente.

La huella que marcó en la historia de la aviación femenina argentina, será imborrable con el transcurso del tiempo.

Susana Ferrari Billinghamurst

Marcó un hito en la aviación argentina fue la primera mujer que obtuvo la licencia comercial en la República Argentina en el año 1.937.

Nació en Buenos Aires y falleció en Salta (1.999).

Sobrina del aviador Lisandro Billinghamurst, nieta de Mariano Billinghamurst político, empresario, introductor del tranvía inglés en Buenos Aires.

Prima de Guillermo Billinghamurst presidente del Perú.

Esposa del aviador argentino Comandante Andrés Pedraza.

En 1940 voló un anfíbio Sikorsky desde Panamá a Argentina.

Fue testigo presencial del accidente mortal de su amiga y célebre aviadora Carola Lorenzini.

El día de la Revolución de 1.943 tomó protagonismo en la Casa Rosada en pro de los derechos de la mujer.

Ese mismo año junto con otras aviadoras realizó un vuelo al Uruguay en representación oficial del Estado Argentino.

Amalia Figueredo de Pietra

Nació en la ciudad de Rosario (provincia de Santa Fe) el 18 de febrero de 1.895. Muy joven se trasladó a Villa Lugano en los alrededores del aeródromo su sueño era ser piloto y en 1.914 después de varios años de estudio obtuvo el título anhelado. Las exhibiciones públicas fueron numerosas cosechando anhelado. Las exhibiciones públicas fueron numerosas cosechando admiración y popularidad.

En 1.915 inició un raid entre Buenos Aires y su ciudad natal Rosario, donde llevó a cabo diversos vuelos, fue la primera mujer que voló sola en un avión obteniendo su brevet en 1.910.

De regreso a Buenos Aires, su actividad aérea se redujo debido a su casamiento con el señor Alejandro Carlos Pietra, terminando su carrera aeronáutica. Al cumplirse el cincuentenario de la obtención del brevet, el Ministerio de Aeronáutica le hizo entrega el brevet de "Aviador-Militar" "honoris- causa". La Cámara de Senadores de la Nación, rindió solemne honra a la primera aviadora argentina. En 1.968 la aviación civil uruguaya, la honró otorgándole el brevet de ese país.

En 1.970 por Ley 18.559 se le confirmó el título de la Precursora de la Aeronáutica Argentina.

Falleció en la ciudad de Buenos Aires el 8 de octubre de 1.985 a los 90 años de edad.

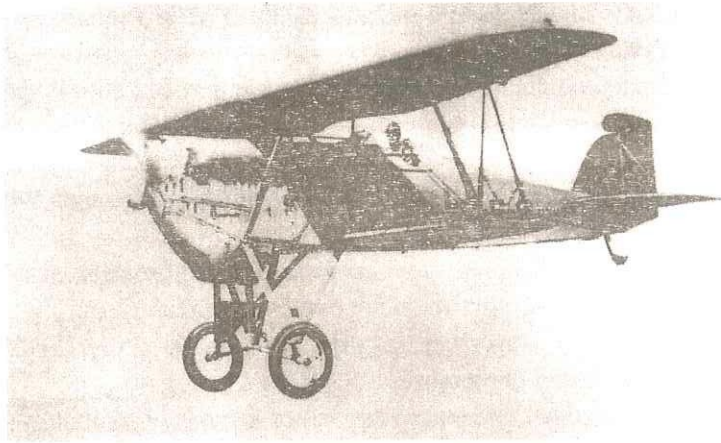
En la Escuela Militar de Córdoba -Débora Pontecorvo- Primera mujer Aviadora Militar Argentina (Alferez).

Enfrentó con serenidad y decisión el primer momento cumbre de un aviador, el primer vuelo sin la compañía del instructor que da confianza y seguridad.

Tiene las cualidades y el donaire de la mujer argentina, está preparada para cumplir su sueño y pondrá sus mejores esfuerzos para lograrlo.

Entusiasta Alferez del aire tiene la mira de pilotear aviones de combate, pero es cautelosa y debe salvar varias vallas previamente. Su bautismo oficial fue a bordo de un avión Mentor en la Escuela de Aviación militar de Córdoba.

Tiene 24 años de edad y se convirtió en la primera mujer que recibió el distintivo de su piloto aviador militar, en un hecho histórico que tuvo lugar en la Escuela de Aviación Militar de Córdoba.



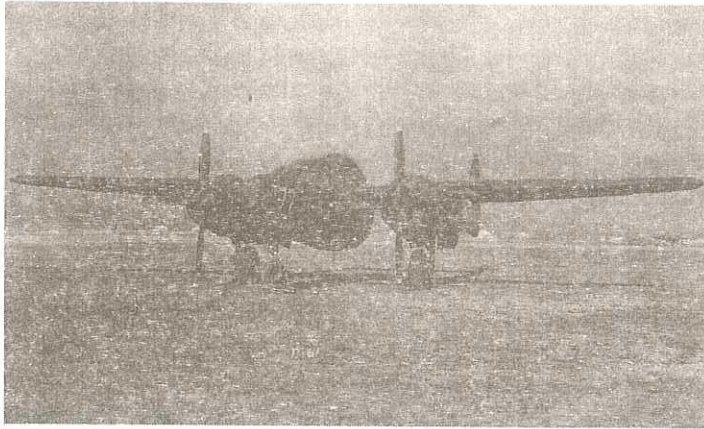
BOEING FB

La serie FB fue el primer gran éxito de Boeing a la hora de acceder al creciente mercado de los aviones de combate para portaaviones.



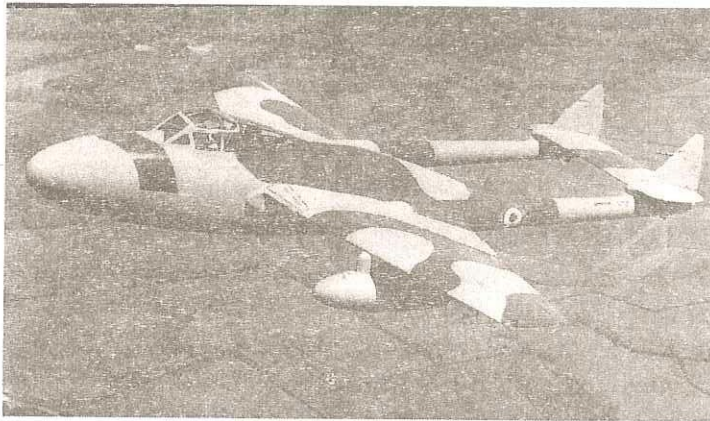
AERO A.204 / A.304

Una evolución sencilla del avión ligero de transporte A.204 que ofrecía unas prestaciones tan solo modestas



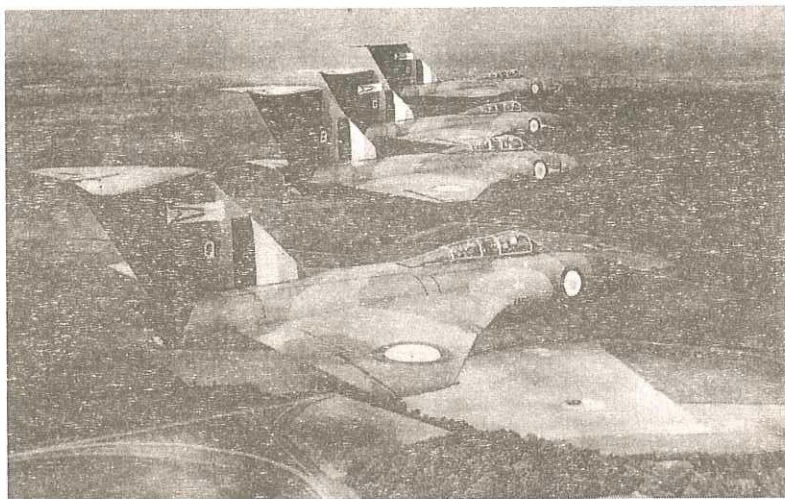
NORTHROP P-61 BLACK WINDOW

El P-61 Black Widow ofrecia unas carateristicas formidables para misiones de caza nocturna y ataque nocturno.-



DE HAVILLAND VAMPIRE

Las carateristicas clave del Vampire eran su sencillez basica y su excelente maniobrabilidad.



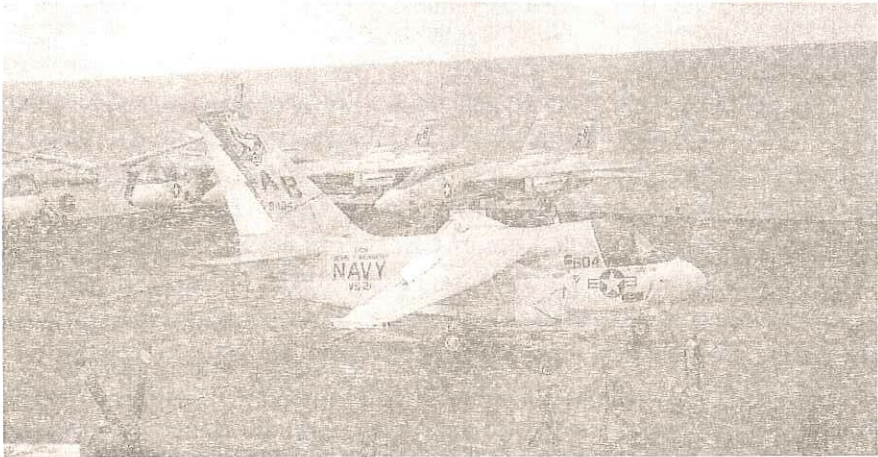
GLOSTER JAVELIN

El Javelin ofrecía unas prestaciones útiles para su época, pero estuvo plagado de problemas durante toda su vida útil.-



BOING - H 47 CHINOOK

A pesar de su antigüedad, el Chinook ha incorporado avance técnico y actualmente dispone de unos motores bastante más potentes.



LOCKHEED MARTIN / S-3 VIKING

A pesar de su reducido tamaño y su limitado peso, el S-3 Viking proporciona unas grandes prestaciones para misiones anti-submarinas desde portaaviones

Aeroposta Argentina

Después de la primera Guerra Mundial, un industrial francés Pierre George Latécoere vislumbró que la aviación podía ser beneficiosa para la humanidad. En 1.918 fundó la compañía aérea "Lignes Ariennes Latecoere" para unir Francia con América del Sur. En 1924 y 25 se hacen vuelos de reconocimiento en Brasil y Uruguay..

En 1927 la empresa vende sus acciones al industrial Marcel Boilloux Lafont y la compañía pasa a ser "Compagnie Aeropostale Generale" más conocida como "Aeropostale". Con anterioridad la Dirección de Correos y Telégrafos de Argentina había realizado contrato con la empresa "Latécoere" para transportar correspondencia desde nuestro país hacia Europa a instancias el Capitán VICENTE ALMANDOS ALMONACID, destacado aviador riojano. Cuando el traspaso de la empresa francesa se realiza a Boilloux Lafont éste solicitó a Almonacid creara una compañía subsidiaria con sede en Buenos Aires.

Almandos Almonacid acepta, compra terrenos en General Pacheco (entre las calles Marcos Sastre, San Martín y Gral Pacheco, Ruta 197) esta operación se realiza durante la presidencia de Don Torcuato de Alvear. Almonacid propone que la compañía estuviera integrada por personal y elementos nacionales.

Desde 1.927 la "Aeroposta Argentina Sociedad Anónima" estuvieron en calle Reconquista 240 (actualmente se encuentra parte del Banco Central). Se iniciaron vuelos de reconocimiento, abriendo la ruta hacia Paraguay. Los servicios regulares se inauguraron en 1929 partiendo del aeródromo de Pacheco con dos aviones uno a cargo de Vachet y otro a cargo de Selvetti, pero lamentablemente en 1.931 este servicio dejó de funcionar. En 1.928 hasta 1.931 se realizaron vuelos a Chile efectuando escala en Mendoza. Rufino Luro Cambaceres realizó vuelos a la Patagonia entre Bahía Blanca y Comodoro Rivadavia, en 1.931 se inauguró el tramo con escalas en Puerto Deseado, San Julián, Santa Cruz hasta Río Gallegos, además se realizaron vuelos de exploración y estudio por la precordillera en Lago Argentino, Lago Viedma y el San Martín hasta Ushuaia.

En 1.937 la Aeroposta obtuvo una nueva concesión por 10 años, adquirió nuevos aviones y extendió la línea desde Buenos Aires hasta Río Grande y T. del Fuego se utilizó el aeródromo de Quilmes, el de Pacheco quedando éste como Base principal y talleres de la empresa, las oficinas fueron trasladadas al local de Avenida de Mayo 560. Aeroposta funcionó hasta 1.946 y se creó las "Sociedades Mixtas de Aeronavegación" con participación Estatal. En 1.950

al unificarse la administración de todas las empresas mixtas se crea Aerolíneas Argentinas.

Tras los pasos de la Aeropostale

Por Sergio Baroni

“Recordando los primeros servicios aeropostales en América Latina, más conocidos como correo del sur, el pasado 28 de octubre arribó al Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini (Ezeiza) un hidroavión P.B.Y. Catalina pintado con los colores que usaba la empresa Air France en la década del 50, los logotipos e isotipos de los patrocinantes y asociados. El vuelo conmemorativo se inició en Toulouse (Francia) haciendo las siguientes escala: Casablanca, St. Louis (Senegal), Isla F. Noronha, Natal, Río de Janeiro, S. Pablo, Montevideo, Buenos Aires, Mendoza, Chile, Toulouse fue el lugar donde un 25 de diciembre comenzaron las pruebas de vuelo con destino a Barcelona en un avión Salmson 2A2 propiedad de Pierre Georges Latécoere fundador de la compañía Lignes Aeriennes Latécoere con vistas a unir Francia- Africa- América del Sur. En 1924 y 25 se siguieron realizando vuelos de estudio llegando a Dakar como preludio del cruce hacia el continente sudamericano. En 1927 Latécoere vende acciones a su compatriota Marcel Bouilloux Lafont transformando la empresa en “Compagnie Generale Aeropostale” extendiendo los vuelos desde Buenos Aires al interior del país, Paraguay, Chile se creó luego “La aeroposta Argentina S.A., la primera sede estuvo en calle Reconquista 240 bajo las órdenes del capitán VICENTE ALMANDOS ALMONACID héroe de la primera guerra mundial en los cielos de Francia enrolado en la Legión Extranjera en 1914”.

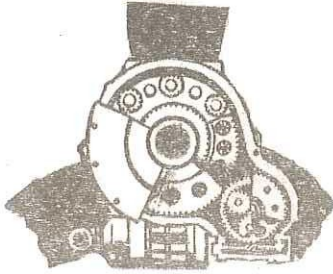
Pioneros del aire

Los comienzos de la aviación en la Argentina están ligados a la presencia de pioneros franceses en la navegación aérea, se formaron en ese país como expertos aviadores el Capitán VICENTE ALMANDOS ALMONACID y CARLOS MARTIN NOEL.

En 1.930 se condujo la primera correspondencia directa por vía aérea entre Francia y Argentina, a bordo de un trimotor efectuando travesías trasatlánticas. No podemos dejar de mencionar que LADE (LINEAS AEREAS DEL ESTADO) contra sus servicios en la Patagonia con el propósito de lograr la efectiva integración de la zona más austral del país, Comodoro Rivadavia e Islas Malvinas reafirmando nuestra soberanía sobre el archipiélago.

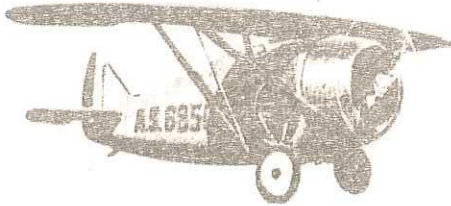
Se cuenta con 362 aerodromos públicos, 24 de los cuáles ostentan la categoría de internacionales y con 225 empresas aerocomerciales autorizadas, habiéndose producido durante el año 1.997 más de ochocientos mil movimientos de aeronaves que cruzan los cielos de la patria argentina, esto nos permite pronosticar un futuro promisorio en el desarrollo aerocomercial de la República Argentina.

Antoine de Saint- Exupéry (autor de El Principito): Sus tres pasiones la aviación, la literatura y la amistad, en su viaje a la Argentina visitó Bahía Blanca, Comodoro Rivadavia, San Antonio Oeste, Trelew, donde se inspiró para escribir sus libros "Correo del Sur" y "Vuelo Nocturno" decía con frecuencia". Es necesario crear lazos entre los hombres" (Nació en Lyon- Francia murió en acción en 1.944). Argentina mantiene viva su gratitud por la contribución de los hombres de la aviación y se une al resto de la humanidad en la admiración que inspiran sus verdaderas proezas.

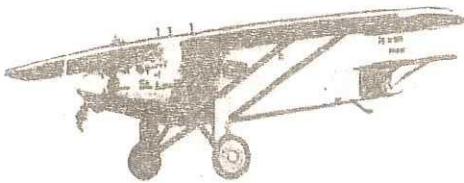


1924- Aplicacion de la helice de paso variable con el consiguiente aumento de rendimiento, especialmente a gran altura. La variacion del paso de la helices consiste en la ventaja de dar a las palas distintas inclinaciones. El paso cambia con la variacion de la velocidad, pero puede ser regulado por el piloto quien, en modelos posteriores tendra la posibilidad de la puesta "en bandera" de la

helice en caso de detenimiento del motor: se lo logra orientando las palas en una posicion que ofrezca al menor resistencia al avance. En sucesivos perfeccionamiento tecnicos se obtiene la "inversion del paso", utilizada durante el aterrizaje para frenar el avion.-



1924 - Utilizacion del tren de aterrizaje retractil, con un considerable aumento de la velocidad



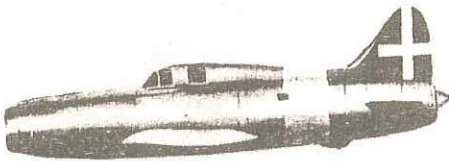
1927- El Norteamericano Carlos Lindberg cruza el atlantico norte. Un año antes, el español Ramon Franco había atravesado el Atlantico sur, de Africa a Brasil.-



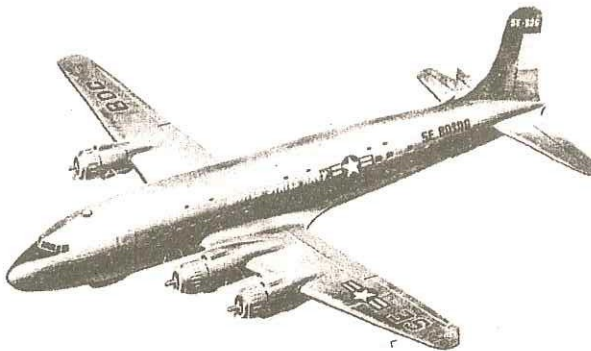
1934- Francisco Agello vuela con un hidroavion a la velocidad de 709 km. por hora, registro aun no superado por hidroaviones accionados con motor de piston.-



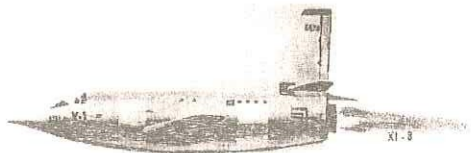
1935 - La compañía estadounidense Douglas construye los DC-3, llamados luego comunmente "Dakota", bimotores capaces de transportar, con toda comodidad, hasta 20 pasajeros.-



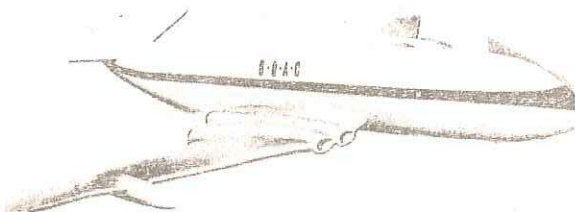
1940 - El Italiano Campini construye un avion de reaccion provisto de un compresor. Es de motor que este modelo funcionaba por motor de piston, del tipo convencional.



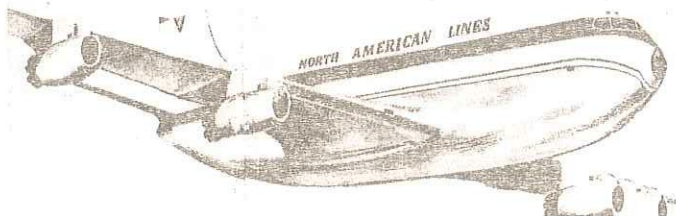
1941 - En Inglaterra se construye el primer avion de reaccion impulsado por turbina de gas.



1947 - Charles Yeager volando en el avion cohete Bell X-1 supera la velocidad del sonido llegando hasta los 1.610 km./hs.



1949 - La compañía De Havilland construye el Comet DH-106, primer avion de pasajeros provisto de motores de reaccion. Con sus 800 km./hr., el comet supero ampliamente en velocidad, a todos los otros aviones comerciales que habian salido a la luz anteriormente.-



1958 - Se ponen en servicio en las rutas intercontinentales, gigantescos, aviones de reaccion para pasajeros. Entre los mas grandes figuran el Douglas DC-8 y el Boeing 707. He aqui sus caracteristicas mas importantes: pasajeros transportados: 124; velocidad de crucero: 950 km./h.; cuatro reactores "Rolls Royce" que desarrollan un empuje de 70.000 libras (31,7 Ton.) y consumen alrededor de 6.000 kilogramos de carburante por hora de vuelo.-



1956 - El Piloto Frank Everest vuela en un avion cohete a la velocidad de 3.200 km./hr.

Adelantos

El hombre conquistó poco a poco los dominios, primero la tierra, luego el mar y por último el aire.

Distancias enormes, que requerían semanas y meses de viaje en carreta, hoy se hacen en poco tiempo, trenes con poderosas locomotoras o en elegantes y rápidos automóviles o colectivos.

Las travesías por mar, que antes duraban largo tiempo constituyendo casi una aventura, actualmente se efectúan en cómodos vapores que en pocos días salvan las distancias.

Lo más asombroso fue la conquista del aire. Ya no son únicamente las águilas y cóndores los únicos que surcan las grandes alturas mostrando la jested del vuelo. El avión poderosa ave mecánica, cruza océanos, pasa sobre las más altas cumbres, en vuelos sorprendentes a imitación de los verdaderos maestros del vuelo: los pájaros.

Actualmente son los medios de transporte más veloces.

La conquista del aire, es la más gloriosa que realizó el genio humano.

En el año 2.004 se presentó en Francia el avión más grande del mundo, (Airebus A 380) que tiene dos pisos, capacidad para 555 pasajeros con gimnasio, casino, bares, y muchas comodidades más.

El primer avión que será impulsado con energía solar dará la vuelta al mundo en el año 2.010.

Aviones de pasajeros

Una obra maestra de la técnica

El gran avión de pasajeros, es una de las obras maestras de la técnica moderna donde las personas deben respirar donde no hay oxígeno en la misma proporción y densidad que sobre la tierra, gozar de una temperatura agradable, deben comer, dormir, vivir de manera óptima (dentro de un tubo de acero lanzado a través del espacio a una gran velocidad. Se requiere prodigios en materia técnica, meses de cálculos y pruebas para proyectar un inmenso avión, tiempo para construirlo, insumiendo el trabajo de millares de obreros especializados y altamente calificados, con suficiente experiencia personal en cada uno de los trabajos específicos que deben realizar en grandes talleres de la planta

constructora de aviones y grandes sumas para la construcción.

Características del avión "Douglas" D.C.8

Dispone de: Un aparato de radar para ver a una distancia de más de 250 km otro aparato o una perturbación atmosférica.

Rueda doble anterior del sistema de rodado.

Cabina de dirección con cinco hombres encargados de guiar el avión. (Comandante, copiloto, oficial de radio, de navegación e ingeniero mecánico).

Salón de bar, sala delantera, cocina, baños.

Primera clase de lujo, los asientos tienen los respaldos reclinables y pueden convertirse en cómodos lechos.

Salón para la clase de turismo (debajo el piso de la cabina un gran depósito para equipajes, encomiendas, correo) con baños y cocina y el timón de dirección. Las comunicaciones internas se hacen por teléfonos y mediante el radio teléfono se comunican constantemente con los aeropuertos de partida y destinos del avión.

Para las personas que por cualquier motivo no pueden estar alejados de sus tareas por varios días, el avión es el vehículo ideal, después de solucionar los asuntos que motivaron su viaje, podrá embarcarse de nuevo regresando a las pocas horas, reintegrándose a sus actividades.

Paralelamente a la aviación civil, se desarrolló la aviación militar potente y mortífera, en la Argentina por las características morfológicas del terreno, se emplea aviones para la fumigación de campos librándolos de plagas.

Los progresos de la aviación se suceden con demostrada frecuencia se debe a la genial e impotente labor de muchos científicos y técnicos aeronáuticos, al valor puesto por los aviadores, al descubrimiento y aplicación de materiales más resistentes y más aptos para satisfacer mayores exigencias a que son sometidos durante el vuelo de potentes aviones..

Actualmente inmensos aviones llegan y parten desde el modernísimo aeropuerto internacional de Ezeiza (Buenos Aires) uniendo a todo el mundo, portadores de civilizaciones, costumbres, idiomas, intercambio generoso y de gran valor para la humanidad.

Viajando en avión

La duración del viaje es extraordinariamente reducida y con mayor comodidad. Las maletas blandas y livianas son las más adecuadas, un factor importante es el poco peso, existen limitaciones tanto en los vuelos nacionales con internacionales.

Se permite a cada pasajero llevar consigo un abrigo, bolso de viaje y accesorios necesarios para niños o enfermos.

La azafata, también llamadas "asistentes de vuelo", se ocupan de pasajeros a bordo, es la única persona a quien hay que dirigirse en caso de necesidad (sus condiciones indispensables son: Optima constitución física para afrontar largos y fatigosos turnos a bordo cambios de clima sin que el organismo se resiente, buena presencia, discreción y sencillez. Absoluto dominio de los nervios para mantener la serenidad en los pasajeros. Paciencia y amabilidad mostrándose siempre solícita y cortés con todos los pasajeros.

Decisión asegurar la disciplina a bordo mostrándose cortés pero enérgica).

Para quien desee viajar con animales debe cumplir con todos los requisitos que determinan las compañías aéreas.

A bordo del avión se venden cigarrillos, cigarros, whisky, perfumes, cremas etc. a bajo precio porque el avión es zona de "puerto franco".

El servicio de las comidas está perfectamente organizado, ofreciendo siempre lo mejor, sabrosas y variadas, bebidas de toda clase a disposición de los pasajeros. Durante el vuelo se informa velocidad media del avión, altura en que vuelan, temperatura, probable llegada, diferencia de hora.

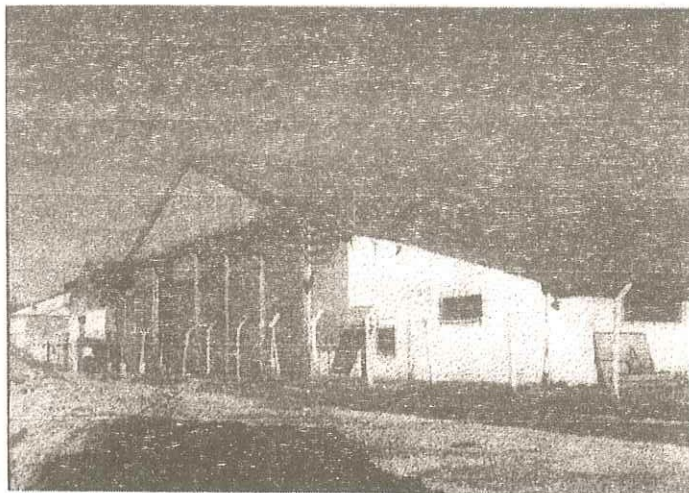
En los vuelos internacionales, al llegar, el equipaje es sometido a control por el personal de la aduana.

Un servicio a la altura de sus necesidades



Aerolíneas le ofrece el exclusivo servicio de Executive Jet, un avión pensado para vuelos ejecutivos con capacidad para 20 pasajeros, dos oficinas, amplios sillones y diez asientos clase busines.

Disponible para vuelos charter empresariales con refinados y exclusivos servicios de a bordo.



uno de los viejos hangares de aeroposta argentina en la localidad de "El talar"
(gral. Pacheco)

Aerofila 2000

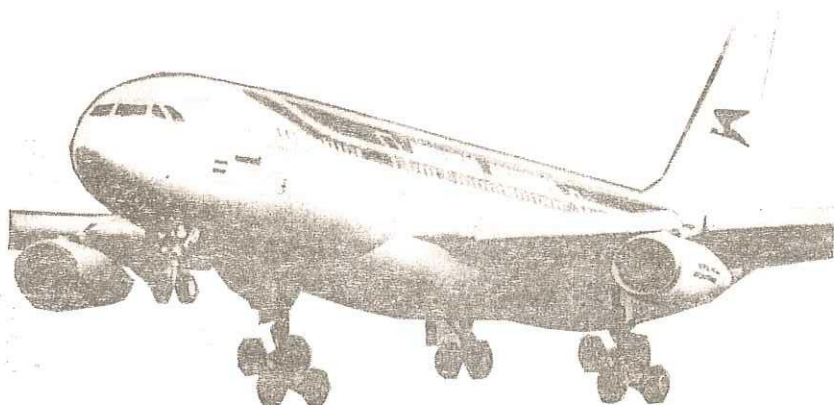


Valores: 0.75 pesos / Viñetas: Avion late 25, 50° aniversario record mundial saltos en paracaidas. / Diseños: ignacio Uriburu / Tirada: 204.000 ejemplares / Formato: 44 x 34 mm. / Perforado: 14 / Dia de emision: 30 de Octubre de 1999.



Sobre emitido en 1969, para el 40° aniversario del vuelo.

MODERNA AERONAVE





Disfrute de Aerolíneas Executive Jet, un innovador servicio diseñado para dar una respuesta acorde a sus necesidades.

Aerolíneas Argentinas

Hace más e 50 años, Aerolíneas Argentinas surca los cielos llevando la bandera de la patria a todos los aeropuertos del mundo.

En 1.929 cuando se creó Aeroposta, el correo aéreo cubrió regularmente la escala a Posadas y luego a Mendoza después se estableció el servicio a Comodoro Rivadavia y Río Gallegos.

Los primeros DC 3 que se incorporaron a la Aviación Litoral Federal Argentina (ALFA) posibilitaron la organización de la Flota Aérea Mercante (FAMA) comenzando los vuelos intercontinentales.

El impulso y organización del Ingeniero Enrique Bermudez fue uno de los clarovidentes, interesó a la Superioridad paa afrontar con éxito su ambicioso plan de transporte aéreo adecuadas. Afortunadamente todo se concretó el DC3 pudo cubrir el cabotaje desde Humahuaca e Iguazú hasta el extremo sur bajando por el litoral.

Aerolíneas tuvo dos cargueros que regularmente cubrieron vuelos a lo largo de la precordillera hasta Lago Argentino, pernoctaban en Río Gallegos llegando hasta Usuhuaia, transportando alimentos frescos para las escalas de Tierra del Fuego y de regreso trasladaban madera para la calefacción en Río Gallegos.

Otro multiplicador para el negocio de Aerolíneas Argentinas fue DC 4 que fue destinado a las rutas de los países vecinos como Santiago de Chile, Lima, Santa Cruz de la Sierra, San Pablo, etc.

El DC 6 con instrumentos de precisión, calefacción controlada, constituyendo una embajada itinerante de relieve en todo el mundo. A fines de la década del 50 se incorporó el Comet 4, no tenía hélices, extraordinaria máquina que revolucionó la aviación comercial. La viabilidad del plan elaborado por Aerolíneas Argentinas, se concretó con la decisión del Señor Presidente de la Nación Dr. Arturo Frondizi que al presentarle el informe y razones verbales del Directorio, el Jefe del Estado escuchó con especial interés, guardó silencio y luego dijo "Compraremos 6 aviones Uds y Aerolíneas pagarán las unidades, no quiero trueques ni convenios" así se hizo, colocándose en marcha un plan de operaciones de la primera línea aérea regular jet en el mundo, surgieron los

primeros comandantes jet en la historia de las empresas aéreo comerciales. El vehículo de hoy, el fantástico Jumbo 747, el público iba a Ezeiza para presenciar el espectáculo de su despegue.

Eficientes Boeing 737, los más modernos MD88 y los actuales Aerobus A 340 con vuelos directos a Los Angeles, centro de comunicaciones vital con el oeste de Estados Unidos y que se extiende a Oriente.

Admiración y gratitud a todo el personal dependiente de Aerolíneas Argentina que son disciplina multiplican sus esfuerzos en esta noble compañía mensajera de capacidad, empeño y laboriosidad que generosamente llevan en sus alas metálica el abrazo fraterno a todos los países del orbe.

Bienvenido a bordo



Muchas gracias por brindarnos el placer de su compañía a bordo de uno de los aviones de Aerolíneas Argentinas. Como es bien sabido las aeronaves comerciales modernas son muy confortables y confiables.

Todos los vuelos especialmente los de duración mayor de tres horas, pueden hacerse más llevaderos si se sigue un serie de recomendaciones que detallamos a continuación.

a) Debido a posible interferencia con el equipo de navegación de la aeronave, está prohibido utilizar aparatos electrónicos durante el carreteo, despegue, descenso y aterrizaje. El uso de equipos transmisores y teléfonos celulares no está permitido a bordo. Mientras no causen interferencias, si podrá utilizar durante el vuelo juegos electrónicos de C.D. y D.V.D. Por favor, siga las instrucciones de la tripulación.

b) Durante todo el vuelo, se ofrece sin cargo un servicio de bar con bebidas con y sin alcohol, cuya variedad depende de la duración del vuelo.

c) No coloque bultos de mano de modo que impidan el libre movimiento de las piernas.

d) Unos sencillos ejercicios pueden servir para reducir la sensación de cansancio y pesadez en las piernas. Por ello, le aconsejamos ponerse de pie, flexionar los brazos y piernas, e incluso dar ocasionalmente un pequeño paseo por la cabina en aquellos momentos en que el servicio al resto de los pasajeros no se vean afectados y las condiciones del vuelo lo permitan, prestando especial atención a la señal de "Cinturones" y a las instrucciones de la tripulación.

e) Relájese, controle su respiración, intente disminuir el número de inhalaciones y expiraciones. Llene completamente sus pulmones y luego trate de que el tiempo de salida del aire sea mayor que el de entrada.

f) Escuche música tranquila, clásica o new age que tienden a relajar su mente y el cuerpo. Le recomendamos nuestra programación en los Boeing 747, Airbus A 310 y A 340 canales 3, 5, 6 y 8.

g) Distráigase con un buen material de lectura, como nuestra revista de a bordo, que le proporciona imágenes de calidad y excelentes textos, o todo aquello que pueda servirle como pasatiempo: manualidades, crucigramas, dibujos etc.

También puede recurrir a las visualizaciones de lugares y escenas agradables.
Piense en el futuro y en el lugar de destino.
(Gentileza de Personal de Aerolíneas Argentinas- La Rioja)

La flota

Boeing 747 / 400
 Aerolíneas Argentinas (*)
 Longitud / Length: 70,67 m
 Butacas / Seats: 42 Business + 379 Turista
 Envergadura / Wingspan: 64,94 m
 Nº de unidades / Nº of aircraft: 3
 Autonomía de vuelo / Range: 13.500 km



Boeing 747 / 200
 Aerolíneas Argentinas (*)
 Longitud / Length: 70,51 m
 Butacas / Seats: 46 Business + 346 Turista
 Envergadura / Wingspan: 60,64 m
 Nº de unidades / Nº of aircraft: 6
 Autonomía de vuelo / Range: 12.000 km



Airbus A340 / 200
 Aerolíneas Argentinas (**)
 Longitud / Length: 59,42 m
 Butacas / Seats: 32 Business + 217 Turista
 Envergadura / Wingspan: 60,34 m
 Nº de unidades / Nº of aircraft: 4
 Autonomía de vuelo / Range: 14.600 km



Airbus A310 / 300
 Aerolíneas Argentinas (**)
 Longitud / Length: 45,89 m
 Butacas / Seats: 18 Business + 175 Turista
 Envergadura / Wingspan: 43,90 m
 Nº de unidades / Nº of aircraft: 2
 Autonomía de vuelo / Range: 8.700 km



Boeing 737 / 500
 Aerolíneas Argentinas (*)
 Longitud / Length: 31 m
 Butacas / Seats: 8 Business + 100 Turista
 Envergadura / Wingspan: 28,89 m
 Nº de unidades / Nº of aircraft: 8
 Autonomía de vuelo / Range: 4.399 km



MD-81 / MD-83 / MD-88***
 Longitud / Length: 45,10 m
 Butacas / Seats: 8 Business + 140 Turista
 Envergadura / Wingspan: 32,90 m
 Aerolíneas Argentinas: 2
 Austrat: 11
 Autonomía de vuelo / Range: 4.800 km



Boeing 737 / 300
 Aerolíneas Argentinas Cargo (*)
 Autonomía de vuelo / Range: 4.399 km
 Longitud / Length: 33,40 m
 Envergadura / Wingspan: 28,90 m
 Carga / Cargo: 46000 lbs / 3945 cubic ft
 Nº de unidades / Nº of aircraft: 1



Boeing 737 / 200 (*)
 Longitud / Length: 30,48 m
 Butacas / Seats: 8 Business + 100 Turista
 Envergadura / Wingspan: 28,35 m
 Nº de unidades / Nº of aircraft:
 Aerolíneas Argentinas: 19
 Austrat: 7
 Autonomía de vuelo / Range: 4.000 km



(*) Fabricado por The Boeing Company en Seattle, Estado de Washington (EE.UU.) / Manufactured by The Boeing Company in Seattle, Washington (USA).

(**) Fabricado por el consorcio Airbus Industrie, en el que participan Alemania, España, Francia y Reino Unido. / Manufactured by the Airbus Industrie consortium formed by Germany, Spain, France and the United Kingdom.

(***) Fabricado por Boeing en Long Beach, California (EE.UU.) / Manufactured by Boeing in Long Beach, California (USA).

Aeroposta Argentina

Al Capitán Vicente Almandos Almonacid, reconociendo sus méritos por la fundación y posterior desarrollo de Aeroposta Argentina es decir el verdadero inicio de nuestra aviación comercial, resolvió en una reunión de directorio, presidida por el Ing. Arturo Lavallol, colocar su retrato en el Salón de Acuerdos, lo que así se hizo. Posteriormente en otra reunión, presidida por el Comandante Juan J. Guiraldes, se dispuso bautizar un avión con su nombre, designación que recayó en el avión Douglas D.C. 4 matrícula L.V.- A.H.Y.

En su provincia natal frente a la entrada del anterior aeropuerto el 17 de noviembre de 1.956 se erigió un monolito dedicado a su memoria, el que fue trasladado el 20 de mayo de 1.954 a su actual emplazamiento frente al nuevo aeropuerto en oportunidad de inaugurarse este último.

Posteriormente, a iniciativa de la Junta de Historia y Letras de La Rioja, acta N° 100, se solicitó al Poder Ejecutivo Nacional el nombre de Vicente Almandos Almonacid para el aeropuerto de esa capital, lo que así fue dispuesto por el Comando en Jefe de la Fuerza Aérea y determinado por nota el 24 de agosto de 1.972, fecha desde la cual se lo denomina "AEROPUERTO LA RIOJA-CAPITAN VICENTE ALMANDOS ALMONACID".

Airebus A380 el avion más grande del mundo

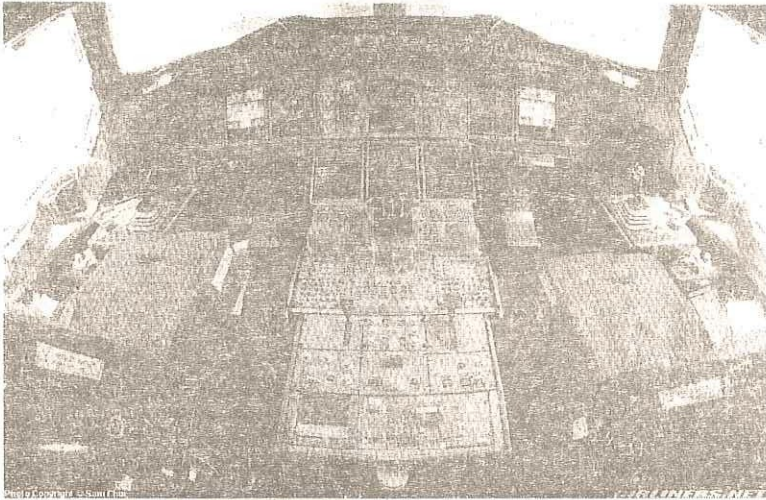
Carateristicas:

Longitud total 239 ft. 73m, 24, 1m, Diametro del fuselaje 7,14m

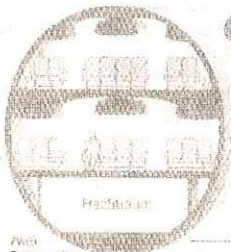
Ancho maximo de la cabina piso principal: 6.58m/ piso superior 5.92m

Longitud de la cabina 49.90m Envergadura 79.8m, superficie de sustentacion (referencia) 845m, Repliegue de alas (25 % cuerda alas) 33.5 grados

Distancia entre ejes 30.4m, Via del tren de aterrizaje 14,3m Numero tipico de pasajeros 555



Comparación del Airbus A380 con un Boeing 747-400.



Zwei
Decks über
die gesamte
Basisspannweite

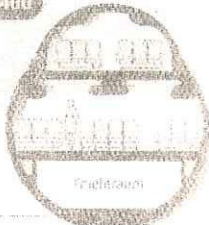
Airbus A380

Boeing 747-400

72,7m	Länge	70,7m
79,8m	Spannweite	64,9m
ca. 8,8m	Rumpfhöhe	bis 7,0m
855	Passagiere	416
14.800 km	Reichweite	13.450 km

Querschnitte

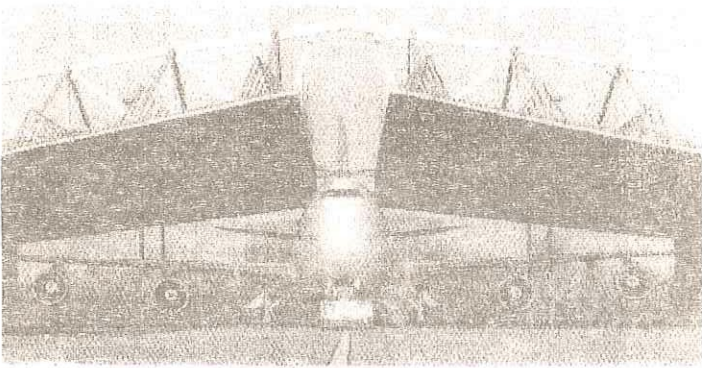
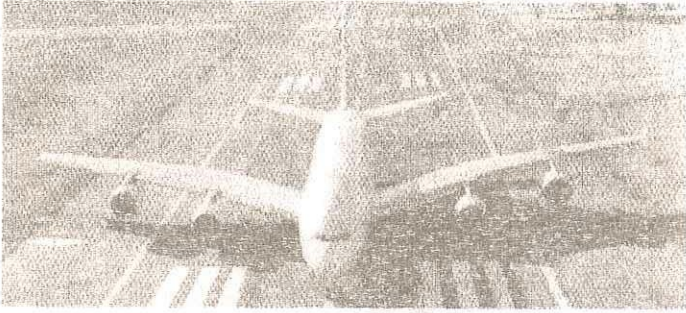
jeweils in der Drei-Klassen-Version

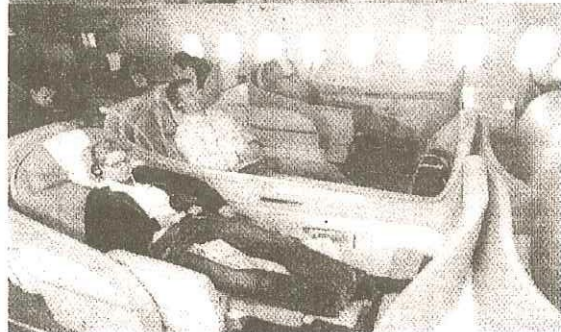
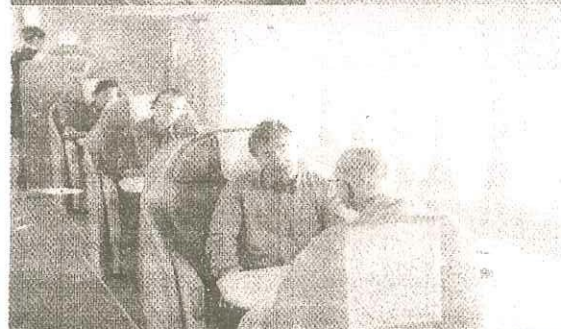


versteckt im Teil mit Oberdeck

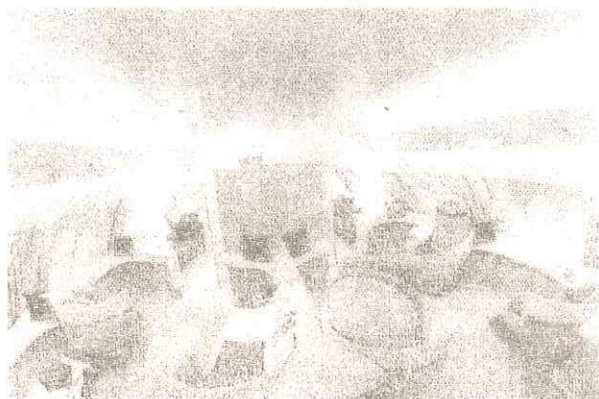


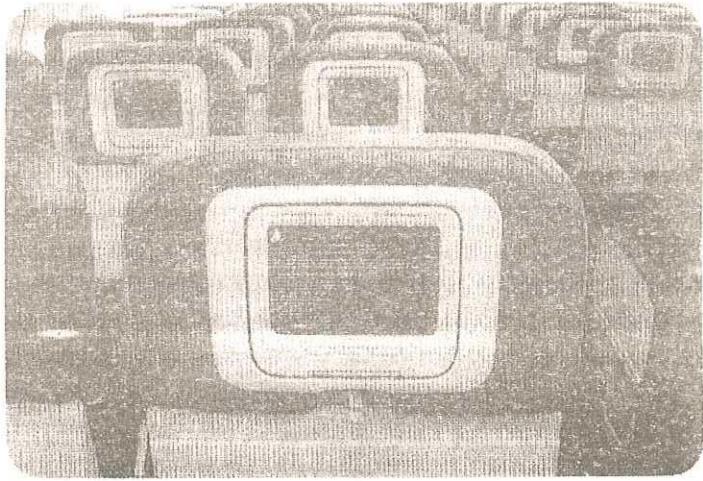






La comodidad es lo mejor en esta nave.





Bibliografía

- 1- Archivo Histórico de la Provincia de La Rioja (Libros Autógrafos de Leyes y Decretos N° 1.876- 1.879).
- 2- Historia de las Intervenciones Federales en el País- de Sommarive. Editorial Ateneo- Buenos Aires 1.931- pág. 51-62).
- 3- Enciclopedia Universal Ilustrada- Europeo- Americana Tomo VI y XXV. Barcelona- Hijos de J. Espasa- Editores 1.964
- 4- Enciclopedia Hispánica Volumen 11 Barcelona - Barsa Internacional 1.990.
- 5- Gran Enciclopedia Argentina Tomo I y IV- Diego A. de Santillán. Edivar- Editores- Tucumán 826- Buenos Aires 1.956-1.958.
- 6- Gran Obra Grupo Océano. Edición Dolry- Carlos Sampayo. Impreso en Barcelona- España.
- 7- Enciclopedia Escolar- Editorial Milanesat- Barcelona- España.
- 8- Argentina- Historia para pensar de E. Cristina Rina, María Elisa Winter- Kapelus Editor 1.997. Buenos Aires.
- 9- E.Labor- Editorial Labor S.A. Barcelona- 1960.
- 10- Los Vicente Almandos Almonacid- Juan Aurelio Ortíz- Talleres Gráficos "El Independiente"- La Rioja- 2.001.
- 11- La Rioja y sus Historiadores. Armando Raúl Bazán, pág. 13.
- 12- Historia de La Rioja. Armando Raúl Bazán. Edit. Plus Ultra. Viamonte 1.755- Buenos Aires.
- 13- Ritmo y Línea de Joaquín V. González- Talleres Gráficos Argentinos- de R.J. Rosso. Buenos Aires 1.933.

<u>Indice</u>	Paginas
Alas Valientes	01
Prólogo	03
Palabras de la autora	04
Icaro	05
Aviación	16
El Cóndor Andino	36
Aviación Argentina	41
Clasificación de los aviones	49
Aviadores argentinos	53
Los aviadores y el tango	60
La mujer en la aeronavegación argentina	64
Aviones evolución	68
Aeroposta argentina	69
Tras los pasos de la Aeropostale	70
Pioneros del aire	74
Adelantos	76
Viajando en avión	83
Aerolíneas Argentinas	85
Bienvenido a bordo	88
Aeroposta argentina	97
Bibliografía	

Impreso en
RIOJAGRAF Impresiones
Tel.: 03822-460618
Cantidad de ejemplares 100
Año 2009