

VUELO NEWBERIANO

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

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

Año 8

Nº 71

2022



ADAGIO:

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

Jorge Alejandro Newbery, 09 de abril de 1909

Índice / contenido

• E F E M E R I D E S AERONAUTICA	Pag. 04
• La Aviacion Naval en las Malvinas	06
• El destacamento Naval Thule	09
• PRECURSORES: Charles Lindbergh	18
• Extraordinaria historia del Ha. “Buenos Aires”	20
• Cronicas de la Avicion Civil Argentina	25
• Los CAPRONI en la Historia Aeronautica	27
• Mision de la Aviacion Italiana en 1919	28
• PIONEROS: Louis Bleriot	31
• El Catalogo-Principal herramienta de un Coleccionista	39

¡DESEAMOS QUE LE AGRADE SU CONTENIDO !

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

Aguardamos sus comentarios ;!!

++++++



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

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

**STOP the
WAR!
PLEASE!**





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

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

La "unidad olvidada" de la Guerra de Malvinas

[infobae](http://infobae.com)

De prosperar una iniciativa en el Congreso, el Apostadero Naval Malvinas, centro logístico del conflicto en el Atlántico Sur, será reconocido como la Primera Unidad Naval creada en suelo malvinense el 2 de abril de 1982. Sus integrantes luchan desde hace 36 años para que se conozca un capítulo clave e ignorado de esa guerra



Por [Loreley Gaffoglio](http://LoreleyGaffoglio.com)

Ver mas <https://www.infobae.com/sociedad/2018/07/22/la-unidad-olvidada-de-la-guerra-de-malvinas/>

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Lúpín N° 500 y Malvinas

Nos memora [Pablo Marcelo Arbeletche](http://PabloMarceloArbeletche.com)

Este dibujo pretende dos homenajes.>>>

- El primero a todos los héroes de Malvinas los que cayeron y volvieron. Mas allá de la locura de la guerra, muchos argentinos realizaron en las Malvinas hechos realmente heroicos, que nosotros quizás no valoramos porque los opaca las terribles ineptitudes que en ella se desarrollaron, pero no permitamos que estos se pierdan. Hoy veía en el History Channel un documental que se llama "1982 La Guerra desde el Aire", que trata sobre el accionar de la Fuerza Aérea Argentina y la aviación de la Armada, y solamente tengo una frase que decir: ¡¡¡QUE HUEVOS TUVIERON ESOS PILOTOS ARGENTINOS EN ENFRENTARSE A TAN DESIGUAL DUELO TECNOLÓGICO!!! Perdón la vulgaridad...
- El segundo homenaje es para *la revista Lúpín!* Revista infantil llena de sanos valores, de alta moralidad y buena intención que no pudo ver el N° 500. Lo hacemos posible en esta tapa imaginaria.



Efemerides Aeronautica

Abrazo con todo mi corazón a la Aviación Naval Argentina... nadie defiende lo que no ama y, nadie ama lo que no conoce.... [Pablo Marcelo Arbeletche](#)

11 DE FEBRERO 1916

DÍA DE LA CREACIÓN DE
LA AVIACIÓN NAVAL



Ministerio de Defensa
Argentina

Fotoclick Avión de Austral en la Estación Aeronaval de Río Grande



Imagen de un avión de la empresa Austral, en la Estación Aeronaval de Río Grande en el año 1965. En la fotografía, captada por Jorge Osvaldo Di Campi, se visualiza en la cola del avión, un dibujo gigante de un pingüino. También se observan algunos edificios de la Base Aeronaval de Río Grande.

(Material cedido por Eduardo Premoli)



Imagen de la Estación Aeronaval de Río Grande, tomada a mediados de la década de 1960.

(Fotografía: Eduardo Premoli)



Imagen tomada en la Estación Aeronaval de Río Grande, en el año 1965. Un grupo de amigos posan para la fotografía (de izquierda a derecha): Tulio Herrera, desconocido, Leopoldo Olmo (primer Director de la Casa de Tierra del Fuego en Buenos Aires), Eduardo Premoli y en cuclillas, Lauro Olmo. (Material cedido por Eduardo Premoli)

La Aviación Naval en las Malvinas.

Fundación Histarmar

Nos memora [Pablo Marcelo Arbeletche](#)



19 de febrero de -1940

Tres hidroaviones Consolidated, integrantes de la Escuadrilla de Patrulleros, al mando del Teniente de Navío Salustiano Mediavilla, sobrevolaron las Islas Malvinas. Los hidroaviones salieron de Puerto Deseado y utilizaron como punto de recalada las islas Salvajes, situadas al noroeste de aquel archipiélago. Ése fue el primer vuelo llevado a cabo por la Aviación Naval en las Malvinas.

22 DE ENERO DE 1940 EL PRESIDENTE CASTILLO ORDENA QUE UNIDADES DE LA ARMADA ARGENTINA

PONGAN PROA A MALVINAS

Enviado por Rafael L. Sgueglia - 2012

<http://www.histarmar.com.ar/.../22-1-1940-VueloaMalvinas.htm>

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Aterrizaje de Fitzgerald en Malvinas

Miguel Lawler Fitzgerald ([Buenos Aires, Argentina](#), 8 de septiembre de 1926 - [Ibíd.](#), 25 de noviembre de 2010)² fue un piloto civil [argentino](#) de origen [irlandés](#) que entre varias proezas, en los [años 60](#) realizó dos viajes aéreos a las [islas Malvinas](#), administradas por el [Reino Unido](#) pero reclamadas por la Argentina. Sus acciones tuvieron el propósito de reivindicar la soberanía argentina sobre el archipiélago

El 8 de septiembre de 1964, con su pequeño avión [Cessna 185](#) matrícula LV-HUA y bautizado «[Don Luis Vernet](#)», Fitzgerald voló hacia las islas Malvinas desde la ciudad de [Río Gallegos](#) y aterrizó en la pista del [hipódromo](#) de [Puerto Stanley](#). Enarboló una [bandera argentina](#), y exigió infructuosamente ser recibido por el gobernador británico, para reclamarle por la soberanía argentina sobre el archipiélago. Luego emitió una protesta y regresó al continente antes de ser atrapado por las fuerzas del orden locales.

En ese entonces, muchos pilotos argentinos tenían la idea de volar hacia las islas para flamear la bandera argentina. Fitzgerald tomó su decisión en forma secreta. Habló con el [diario La Razón](#) para tener cobertura periodística, pero a su director no le interesó la historia. Entonces, habló con el [diario Crónica](#), que si se interesó y le ofreció cubrir los gastos si también viajaba un fotógrafo del diario, pero Fitzgerald lo rechazó. Para el viaje, un amigo suyo y presidente del [aeroclub](#) de [Monte Grande](#), le prestó el Cessna y le financió el combustible

Partió del Aeroclub el 6 de septiembre hacia a Río Gallegos. De allí voló a las islas, sin hoja de ruta y solo con cálculos propios para no ser captado por los radares. Aterrizó en las islas el 8 de septiembre, colgó la bandera argentina en un alambrado del hipódromo y entregó a unos locales una proclama pidiendo que se la remitan a su gobernador. Luego una gran cantidad de isleños lo escoltaron hasta su partida hacia el continente. En la capital malvinsense solamente estuvo unos 15 minutos

Fitzgerald narró así su aventura:

Varias veces hube de desistir de mi intento de volar hasta las Malvinas por diversas circunstancias. Si hubiera anunciado mi intención, declarándola en la hoja de vuelo, no habría sido autorizado a salir. El mismo día que cumplí los treinta y nueve años besé a mi mujer y a mis hijos me encaminé hacia el avión «Cessna 185», cuyos asientos habían sido sustituidos por tanques de combustible y en el que había un equipo de radio y un teléfono. Con provisiones de chocolate y café levanté vuelo hacia Río Gallegos,

capital de la [provincia de Santa Cruz](#), siguiendo en seguida y en línea recta hacia el archipiélago malvino, que se halla a quinientos cincuenta kilómetros.

Navegando entre nubes, advertí algunos claros que me permitieron fijar la situación de las islas, orientándome entre la [isla Gran Malvina](#) y la [isla Soledad](#) cuando vi el [canal de San Carlos](#). La bandera británica ondeaba sobre la residencia del gobernador, mostrándome la dirección de los vientos, cosa que aproveché para aterrizar, después de describir varios círculos sobre la población. Tomé tierra en un campo de carreras de caballos...

Inmediatamente icé la bandera argentina en un poste. Llegaron cinco personas que me preguntaron en inglés si deseaba o necesitaba algo. Les dije que solo queda entregarles un pliego que llevaba destinado al representante del gobierno británico en el archipiélago. Así lo hice. Diez minutos después levanté nuevamente el vuelo para dirigirme a Río Gallegos. Estaba cumplido mi anhelo. Mi vuelo había sido registrado por Gran Bretaña. Si así no hubiera sido, habría tenido que repetirlo, no por animosidad contra el país ocupante sino en defensa de lo argentino. Por otra parte, todo lo tenía previsto; hasta que me hubiesen arrestado. Para esa coyuntura también tenía un plan de fuga en la misma avioneta. Olvidaba decir que el episodio había tenido un curioso prefacio: horas antes de emprender el vuelo, los habitantes de las Malvinas habían escuchado por las principales radioemisoras de Buenos Aires un mensaje que decía:

«[Isleños](#): no se asusten. No les haremos daño. Nuestras fuerzas llegan a la una de la tarde.»

Exactamente a esa hora yo aterrizaba entre ellos.

El mensaje entregado al gobernador británico decía:

Yo, Miguel Fitzgerald, con todo el derecho que me da ser ciudadano argentino, les exigo que se retiren de las Islas Malvinas.

A su regreso, Fitzgerald fue recibido por una multitud que se había reunido en el [aeródromo metropolitano de Buenos Aires](#), que lo saludó como a un héroe. Iba a ser sancionado por la [Fuerza Aérea Argentina](#), que iba a retirarle su licencia de piloto, pero ante las masivas expresiones de apoyo al piloto, el presidente [Arturo Illia](#) decidió anular el castigo. Miembros del [Movimiento Nacionalista Tacuara](#) lo subieron a un [jeep](#) y lo llevaron a dar vueltas por toda la ciudad.

Tras su llegada, el diario Crónica fue el único que vendió ejemplares, ya que cubrió la noticia con el titular «*Malvinas: hoy fueron ocupadas*». Hasta ese momento los [kioscos](#) de diarios compraban los periódicos. A partir de allí, los kiosqueros y repartidores comenzaron a pedir que se acepte la devolución de los ejemplares no vendidos, quedando en consignación



XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

AEROMODELISMO

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

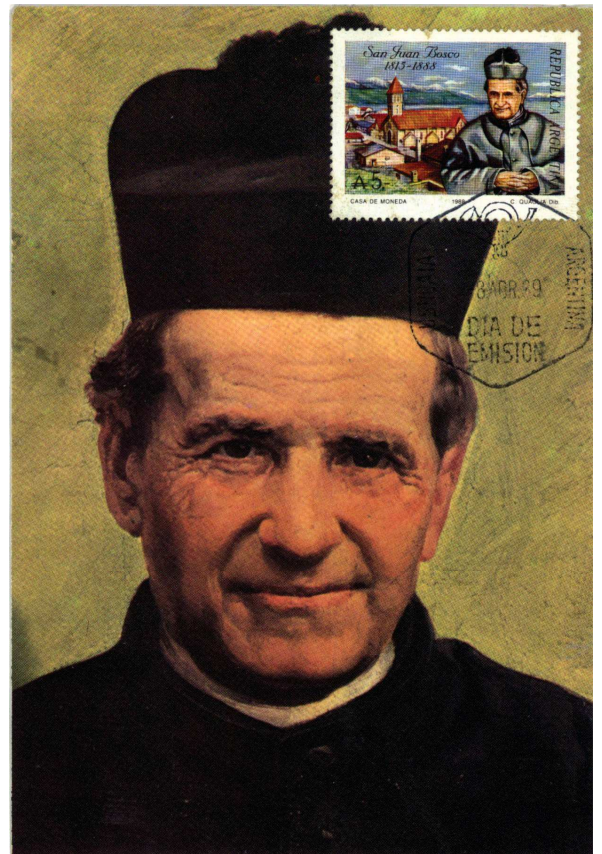
- **FLYING SCALE MODELS 2019-12** (62 Pags color) Peso 13.6 MB
- **MODEL AIRPLANE NEWS 2019-02** (54 Pags.color) Peso 12.1 MB.

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

Pídalas a: jorgecasalia8@gmail.com

SAN JUAN BOSCO (1815 - 1888)

por Eduardo Premoli



El destacament naval Thule

Eduardo Premoli



Fig. 1: sobre amb mata-segells del D.N. Thule. Data: 25 de desembre de 1956.

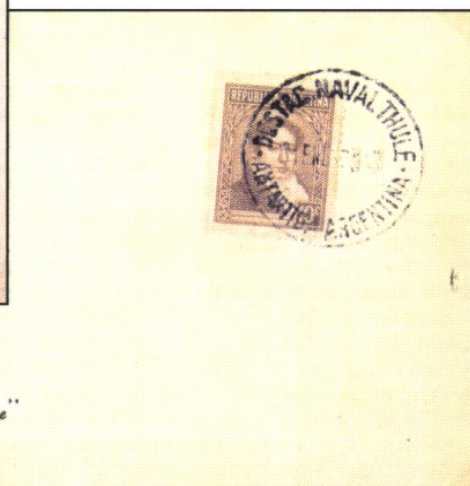


Fig. 2: sobre amb mata-segells del D.N. Thule. Data: 1 de gener de 1957.

Les illes Thule del Sud constitueixen l'extrem sud de l'arc tectònic format per les illes Sandwich del Sud, en els 59° 27' de latitud sud i 27° 15' de longitud oest.

Foren descobertes i batejades pel capità James Cook el 1775 durant la seva volta al món amb els vaixells *Resolution* i *Adventure*.

Es troben habitades per llops, lleopards i elefants marins, foques de Weddell, pingüins, albatros, petrells i gavines. La vegetació, extremadament pobra, consisteix en líquens i molsa, i la terra està formada en sa major part per restes de lava volcànica, recoberta per una espessa capa de guano d'un gruix superior al mig metre.

L'Armada Argentina va intensificar els seus estudis i coneixements de les illes a partir de 1950. El seu interès es justificava en els drets d'Argentina sobre l'herència territorial rebuda d'Espanya i per la proximitat del territori, més proper a les illes que cap altre país.

Durant la Campanya Antàrtica Anual de 1951-1952, comandada pel capità de navili Emilio Díaz, les illes foren visitades per les fragates *Hércules* i *Sarandí*, i al llarg dels anys següents i en diverses ocasions s'instal·laren balises, es duren a terme experiments i es feren observacions científiques.

En el decurs de la 19a

Campanya Antàrtica, duta a terme entre novembre de 1954 i març de 1955, el trencaglaç de l'Armada Argentina *General San Martín* va recalcar en l'illa Morrell, la més austral de les Sandwich, on la seva tripulació va instal·lar un refugi.

Dues campanyes més tard, en la de 1956-1957, i amb la

idea d'establir una base en el mateix lloc, desembarcaren qui aleshores era el guàrdia marina Ricardo Hermelo i els ràdio operadors Manuel Ahumada i Juan Villafañe, qui romangueren en l'illa durant dos mesos aproximadament, fins que una erupció volcànica en la zona en va obligar l'eva-

cuació i els va impedir complir correctament la seva missió.

Els expedicionaris, juntament amb els equips necessaris, foren traslladats a bord del trencaglaç i, entre el material, hi figurava el mata-segells postal sol·licitat per les autoritats navals a la Secretaria d'Estat de Comunicacions.



Fig. 3: sobre amb el primer mata-segells de l'E.C.C. Uruguay

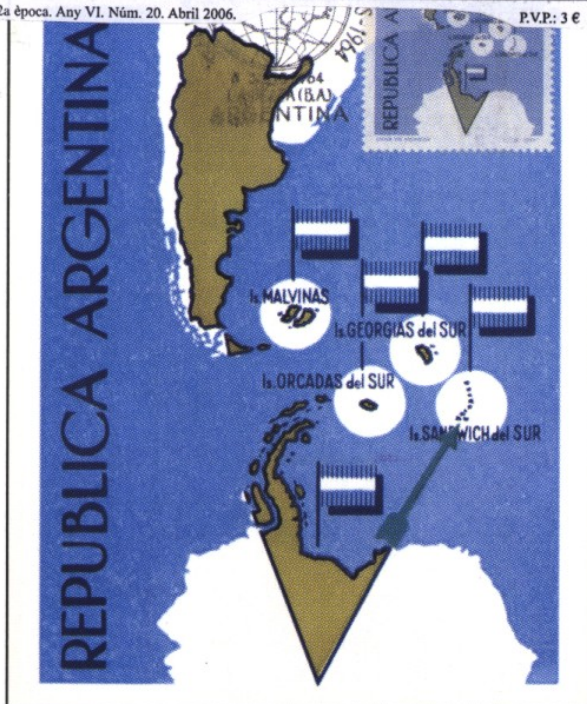


Fig. 4: estampació del primer mata-segells.

A bord del trencaglaç viatjava el membre del Servei Meteorològic Nacional, el llicenciat José Valentín Komar, qui escrigué una carta a la seva dona dins un sobre en què destaca el mata-segells en qüestió, sobre el que es pot llegir "DESTAC. NAVAL THULE - ANTARTIDA ARGENTINA" i la data "25 Dic. 56".

Hagueren de transcórrer uns 20 anys perquè la base projectada es convertís en realitat.

En efecte, durant la

Campaña d'Estiu de 1976-1977, comandada pel capità de navili Isidoro Paradelo, fou instal·lada la base que aleshores es va denominar *Estación Científica Corbeta Uruguay*.

En aquesta ocasió, es va subministrar a la base un mata-segells similar als utilitzats en les bases antàrtiques amb el qual es mata-segellaren les peces enviades pels col·leccionistes.

Arribats a aquest punt, cal comentar que en els seus ini-

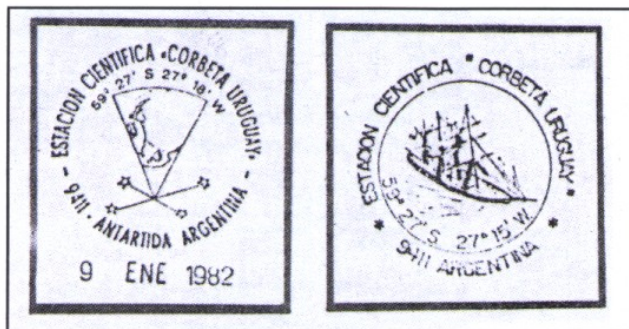


Fig. 5: segon mata-segells subministrat, l'utilització del qual es desconeix.

cis la base fou considerada com antàrtica, motiu pel qual tant el mata-segells del Destacament Naval Thule, com el primer de la nova E.C. Corbeta Uruguay duen en els seus texts la llegenda "ANTARTIDA ARGENTINA".

Posteriorment, en establir-se fefaentment que la base es trobava fora dels límits del Sector Antàrtic, el servei de correus va modificar la llegenda en rebre el 30 de novembre de 1981 una notificació signada pel capità de navili César Trombetta, comandant de l'*Agrupación Naval Antártica*, on es deia: "*Referente a la última de las nombradas dejo constancia que por su ubicación geográfica, no debe figurar como antártica en ninguna publicación relativa a esta actividad*".

El nou mata-segells que aleshores es dissenyà fou il·lustrat amb una imatge de la històrica nau que dóna nom a la base, i amb les llegendes: "*Estación Científica Corbeta Uruguay, 9411 Argentina*", i les coordenades corresponents.

El servei de correus féu dos mata-segells que lliurà a les autoritats navals el 8 de febrer de 1982.

Passada la guerra de l'Atlàntic Sud, les illes Sandwich també foren ocupades per les forces armades britàniques, que les consideren una dependència de les Illes Malvines, el 22 de juny de 1982. En un acte sense cap dret ni motiu destruïren totalment les instal·lacions de la base argentina. Com a conseqüència, amb data de 5 d'agost de 1982 el comandant, capità de navili José Amauri Ferre, s'adreçà a les autoritats postals posant en coneixement seu que com a resultat de l'acció bèl·lica havia de considerar-se perdut el material pertanyent a l'oficina radiopostal que existia en aquell assentament, i demanà per tant que s'eximís al corporal principal Víctor Nieva Ferreyra de lliurar els mata-segells i l'import dels segells que li havia lliurat la Secció Filatèlica.

Per aquest motiu, i llevat de les cancel·lacions de mostra



Fig. 6: refugi Teniente Esquivel, erigit el novembre de 1954.



Fig. 7: Foto presa en l'E.C.C. Uruguay el febrer de 1981.

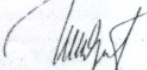
AGROPACION NAVAL ANTARTICA

ESTACION CIENTIFICA CORBETA URUGUAY

-----Adjunto se elevan las correspondencias particulares enviadas a esta Estación a fin de ser mataselladas.-----

-----Se informa que las correspondencias NO mataselladas se debe al cumplimiento de órdenes vigentes a partir de mes de Diciembre de 1980.-----

ISLA MORRELL, 28 de Febrero de 1981.



HECTOR IGNACIO LAZARTE
Cabo Principal Ociones.
A Cargo de ex-Estafeta

T. L. Nº 333 / 26 / 10 / 81 GE. CO. FILATELIA

Nº 369 / 81
Letra: COAA, DLAAgrupación Naval Antártica
Comandante

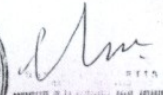
BUENOS AIRES, 30 de Noviembre de 1981

SEÑOR GERENTE:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud., a tenor del oficio COAA, SFE Nº 185/81, a fin de comunicarle que el Cabo Principal M.R. 341.393 ESTEBAN SENOSIAIN se desempeñará como Encargado de la Oficina Radiopostal del Destacamento Naval "ORCADAS", y el Cabo Principal M.R. 335.342 VICTOR NIEVA FERREYRA será el Encargado en la Estación Científica "CORBETA URUGUAY", en las Islas SANDWICH DEL SUR, siendo sus coordenadas 59° 27' S y 27° 15' W.

Referente a la última de las nombradas dejo constancia que por su ubicación geográfica, no debe figurar como antártica en ninguna publicación relativa a esta actividad.

Saludo a Ud. atentamente.

AL SEÑOR GERENTE DE EXPLOTACION
DE LA EMPRESA NACIONAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS
Ing. ALDO SANTIAGO IRRERA
S / / D

Fig. 8: Nota referida a peces no mata-segellades.

Fig. 9: Ubicació geogràfica de la base.

Nº 3/7 /82
Letra: COAA, DLA

BUENOS AIRES, 5 de Agosto de 1982.-

SEÑOR GERENTE:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. para poner en su conocimiento que con motivo de la ocupación por parte de las Fuerzas Armadas Británicas de la Estación Científica "CORBETA URUGUAY", Grupo Thule del Archipiélago de las Islas Sandwich del Sur, hecho ocurrido el día 29 de Junio próximo pasado, se ha dado por perdido en acción de guerra el material perteneciente a la Oficina Radiopostal instalada en dicho asentamiento.

Por lo expuesto, solicito se exceptúe de la entrega de los matasellos y el importe por las estampillas retiradas oportunamente de la sección Filatelia por parte del Cabo Principal VICTOR NIEVA FERREYRA, responsable de la Oficina mencionada.

Solicito asimismo, que informe a este Comando acerca de la resolución adoptada.

Saludo a Ud. atentamente.-



AL SEÑOR GERENTE DE EXPLOTACION
DE LA EMPRESA NACIONAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS
Ing. ALDO SANTIAGO IRRERA

Fig. 10: pèrdua del material postal en acció de guerra.

fetes per la Secció Filatèlica, no se sap si existeixen sobres cancel·lats amb aquest darrer mata-segells.

Des dels seus inicis, tot allò referit a la instal·lació d'aquesta base fou totalment secret, i fins i tot durant el seu funcionament semblava que hi hagués disposicions o ordres que impedissin, per raons que desconexim, que la correspondència fos mata-segellada.

Això es desprèn d'allò que va manifestar el corporal principal de Comunicacions, Héctor Ignacio Lazarte, a càrrec de l'estafeta, qui en una nota dirigida a les autoritats postals des de l'illa Morrell amb data de 28 de febrer de 1981, senyala: "Adjunto se elevan las correspondencias particulares enviadas a esta Estación a fin de ser mataselladas"; i hi afegeix a continuació: "Se informa que las correspondencias NO mataselladas se debe al cumplimiento de órdenes vigentes a partir del mes de Diciembre de 1980".

Amb la intenció d'aclarir tant com fos possible tot allò rela-

cionat amb la creació d'aquesta base, el juliol de 1983 ens dirigirem al Departamento de Estudios Históricos Navales i hi sol·licitarem informació. Aleshores, el capità de fragata Aldo N. Canceco, el seu cap en aquells moments, ens transcriu la informació preparada pel contra-almirall Laurio H. Destéfani, a propòsit d'una consulta semblant feta poc temps abans. Diu Destéfani: "Pareciera que hubo sólo una instalación extraoficial del Destacamento cuando este se terminó, dado su carácter de secreto y mediante una resolución del Comandante en Jefe de la Armada, Almirante D. Emilio Massera". Una mica més endavant, afegeix: "No hubo decretos o estos fueron secretos y aún no fueron liberados para conocimiento público". Acaba dient: "Inclusive la primera información sobre la Base Científica Corbeta Uruguay, se me ordenó realizarla parcialmente en una audición de televisión de fines de 1977, dado el carácter reservado de la instalación".

IN MEMORIAN

***El reciente 4 de enero, ha fallecido EMILIO JORGE,
el hijo mayor de nuestro gran amigo y
compañero editorial ARISTIDES DOMINGUEZ;
Era un experto en informática y un entusiasta
piloto, que también producía importantes
simuladores de vuelo.***

+ Q.E.P.D. +

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

AEROFILA YA, INFORMA DE NUEVO

Luego de varios tramites jurídicos legales y administrativos, un grupo de "heroicos" aerofilatelistas, han reencaminado los pasos institucionales de la otrora magnifica y universalmente reconocida AEROFILA.

El animo, las inspiraciones y voluntades y la reconocida responsabilidad de sus fervorosos constituyentes, auguran una intensa y fructífera actividad, que les obligan los excelentes antecedentes que supieron forjar, otros GRANDES de la AEROFILATELIA ARGENTINA, como lo fueron; A. Bousquet(+); A. Ketchian(+); A. Nonis(+)
y varios mas que sabran marcar constantemente ese grato recuerdo

El 1 de Febrero de 2021 se conformó una comisión directiva para volver a la actividad a la Sociedad Aerofilatélica argentina AEROFILA la cual esta constituida de la siguiente manera:

Presidente: **Diego Sadowski**

Vicepresidente: **Carlos Gustavo Cotlier**

Secretario: **Edmundo Mario Zanini**

Prosecretario: **Pablo Marcelo Arbeletche**

Tesorero: **Isidoro José María Antih**

Protesorero: **Ulises Juan José Zapata**

Vocal 1: **Guillermo Miguel Díaz Romero**

Vocal 2: **Guillermo Agustín Pettigiani**

Vocal 3: **Miguel Emilio Ravignani**

Vocal suplente 1: **José Campoy Fernandez**

Vocal suplente 2: **Jorge Armando Casalia**

Órgano fiscalización 1: **Fernando Enrique Trabucco**

Órgano fiscalización 2: **Jorge Enrique Barbero**

Órgano fiscalización suplente: **Adolfo Benjamín José Prunotto**

La Historia Aeropostal Argentina, estará nuevamente en el conocimiento y difusión merecida y la Aerofilatelia Argentina seguirá encaminándose para nuevos logros filatélicos, apoyando y buscando la colaboración de todos sus magnificos adherentes practiantes

Estan reabiertos los registros de socios

Comuníquese al mail: diego.sadowski@gmail.com



Estimados Miembros
y Amigos:

Se reenvía nuevamente para conocimiento el Calendario Anual de Actividades 2022, con las modificaciones a saber:



1. se agregó fecha 05 de Sep, Tema "Creación de la Aeroposta Argentina", Orador Prof Pablo Marcelo ARBELETCHÉ.
2. Se Completó fecha 07 de Sep, Tema "Dia de la Aviación de Prefectura Naval", Orador Lic Pablo Adrian VAZQUEZ.
3. Se modificó fecha 19 de Ene, Tema "Felix Origone", Orador Prof Jorge SACCHI.

Atentamente Gerardo Miguel Gimenez
Instituto Nacional Newberiano
Miembro Correspondiente

CICLO DE ACTIVIDADES INN 2022

- **19 ENERO**, TEMA: "FELIX ORIGONE", ORADOR: SUBOF PR FAA JORGE SACCHI - DELEG SAN LUIS.
- **26 ENERO**, TEMA: "LORENZO EUSEBIONE", ORADOR: ENZO MAXIMILIANO LUCERO ARIAS, DELEGACIÓN SAN MIGUEL DE TUCUMÁN.
- **1 MARZO**, TEMA: "MUERTE DE JORGE ALEJANDRO NEWBERY", ORADOR: DR LUIS JORGE RODRÍGUEZ VICEPRESIDENTE 1RO DEL INN.
- **20 MARZO**, TEMA: "CRUCE NOCTURNO DE LOS ANDES POR VICENTE ALMANDOZ ALMONACID", ORADOR: ING MARIO BATTAGION, DELEGACIÓN: MENDOZA.
- **13 ABRIL**, TEMA: "LUIS CANDELARIA", ORADOR: Phd DR ALVARO SEQUERA DUARTE, PRESIDENTE INN DELEGACIÓN COLOMBIA.
- **14 ABRIL**, TEMA: "DIA DE LA AVIACIÓN DE LA POLICÍA FEDERAL ARGENTINA", ORADOR: SR CRIO INSP AVIADOR ENRIQUE DI MARTINO SECRETARIO DEL INN.
- **30 ABRIL**, TEMA: "PEDRO ZANNI Y SU VUELTA ALREDEDOR DEL MUNDO" ORADOR: DR ANGEL OSCAR CROCE, TESORERO DEL INN, DELEGACION LOMAS DE ZAMORA.
- **4 MAYO**, TEMA: "DÍA DE LA AVIACIÓN NAVAL", ORADOR: ALMIRANTE CARLOS CAL.
- **17 MAYO**, TEMA: "DÍA DE LA ARMADA ARGENTINA", ORADOR: CAPITAN NAVIO (R) VGM JUAN JOSE MEMBRANA.
- **27 MAYO**, TEMA: "NACIMIENTO DE JORGE ALEJANDRO NEWBERY", ORADOR: DR ALBERTO GELLY CANTILLO. PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS "JUAN MANUEL DE ROSAS", VICEPRESIDENTE DE LA ACADEMIA JORGE CHAVEZ DARTNELL.
- **29 MAYO**, TEMA: "DIA DEL EJERCITO ARGENTINO", ORADOR: CRL LUIS BENARDI.
- **13 UNIO**, TEMA: "NACIMIENTO DE JORGE CHÁVEZ DARTNELL", ORADOR: LIC ROBERTO MARTÍNEZ, VICEPRESIDENTE 2DO DEL INN
- **22 JUNIO**, TEMA: "1ER CRUCE DE LOS ANDES EN GLOBO", ORADOR: CTE VGM CARLOS RODRÍGUEZ
- **1 JULIO**, TEMA: "DIA DEL HISTORIADOR", ORADOR: CTE MY AV SALVADOR ROBERTO MARTÍNEZ, PRESIDENTE DEL INN.
- **20 JULIO**, TEMA: NACIMIENTO DE ALBERTO SANTOS-DUMONT", ORADOR: DR HERNÁN LONGONI.
- **28 JULIO**, TEMA: "DIA DE LA GENDARMERIA NACIONAL ARGENTINA", ORADOR: CTE MY AV SALVADOR ROBERTO MARTÍNEZ, PRESIDENTE DEL INN.
- **10 AGOSTO**, TEMA:"DIA de la FUERZA AÉREA ARGENTINA",ORADOR:COM NESTOR G.PADILLA.
- **5 SEPTIEMBRE**, TEMA: "DIA DE LA CREACIÓN DE LA AEROPOSTA ARGENTINA", ORADOR: PROF. PABLO MARCELO ARBELETCHÉ, DELEGACION TRELEW -CHUBUT.
- **5 SEPTIEMBRE**, TEMA: "DIA DE LA BIBLIOTECA NACIONAL AERONÁUTICA", ORADORA: PROF. DOÑA LAURA ACEBAL.

- **7 SEPTIEMBRE**, TEMA: "DIA AVIACIÓN DE PREFECTURA NAVAL ARGENTINA", ORADOR: LIC. PABLO ADRIÁN VAZQUEZ.
- **25 SEPTIEMBRE**, TEMA: FABRICA MILITAR DE AVIONES, ORADOR: LIC CARLOS RAVAZANNI.
- **8 OCTUBRE**, TEMA: "DIA DE LA AVIACIÓN DE GENDARMERIA NACIONAL", ORADOR: CTE MY SALVADOR ROBERTO MARTÍNEZ.
- **23 OCTUBRE**, TEMA: "DIA de FUERZA AÉREA DEL BRASIL", ORADOR: PROF ANTONIO LAS HERAS.
- **17 NOVIEMBRE**, TEMA: "DIA DE LA AVIACIÓN DE EJERCITO", ORADOR: CAP JORGE CORTELEZZI.
- **24 NOVIEMBRE**, TEMA: "DOBLE CRUCE", ORADORA: SRA CRISTINA VEGA

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Patrona de la Fuerza Aérea de Argentina
y del INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO
La Virgen de Loreto o Nuestra Señora de Loreto
es una advocación mariana católica,
su festividad se celebra el 10 de diciembre



¡Feliz día de Nuestra
 Señora de Loreto,
 Patrona del
 Ejército del Aire!

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

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



aire-aire sigue basándose en los AIM-9L y M Sidewinder de corto alcance y desarrollados hace 40 años, mientras que para ataque aire-superficie no cuentan con ningún tipo de armamento inteligente.

Siendo uno de los últimos dos operadores militares del A-4 Skyhawk, hoy se ha vuelto muy complicado conseguir repuestos y, cuando se consiguen, es a precios muy altos, lo que encarece su operación.

EL PAMPA COMO STOP GAP

Mientras tanto, como medida transitoria hasta la compra del reemplazo de los Mirage, la VI Brigada Aérea cuenta con seis F4E4 IA 63 Pampa III, a los que se sumará al menos uno más en 2022. Si bien es un entrenador avanzado, con una capacidad limitada de ataque, cuentan con un full glass cockpit con tres pantallas multifunción, un HUD y una computadora de misión bastante avanzadas, a los que se espera sumar pronto el datalink que se está implementando en el Bloque 2 del avión. Así, las tripulaciones pueden mantener cierto grado de entrenamiento y operar con tecnologías mucho más modernas que las de los Mirage. De todas maneras, la capacidad del Pampa III contra otros aviones de caza es extremadamente limitada.

Dada la situación de los A-4AR, la fuerza planea, luego de comprar un primer escuadrón de doce aviones para la VI Brigada Aérea, poder avanzar en un segundo lote para equipar a la V Brigada Aérea y, eventualmente, un tercero para recuperar alguna de las unidades de caza que han desaparecido, como los escuadrones X y 55 de Río Gallegos y Mendoza, respectivamente.

Más allá de la necesidad de incorporación de aviones de combate nuevos, la fuerza necesita avanzar en muchas otras cuestiones, comenzando por mejorar la infraestructura de las bases y adecuarla a las necesidades actuales. Por otro lado, se debe incorporar armamento moderno (previsto ya en la negociación

con China) tanto aire-aire como aire-tierra, pods de designación de blancos, reconocimiento y guerra electrónica, y un datalink que pueda instalarse en los demás aviones de la fuerza. También se debería avanzar en la incorporación de aviones AEW&C y de guerra electrónica, así como UAV y otras capacidades que permitan tener una fuerza efectiva para la protección del espacio aéreo.

LA ARMADA Y LOS SUPER ETENDARD

En el caso del Comando de Aviación Naval (COAN), la situación es más dramática, ya que no posee ninguno de sus aviones operativos. La 2ª Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque es la única unidad de su tipo que se mantiene en el comando, habiendo incorporado en diciembre de 1981 los primeros cinco, de un total de catorce, Dassault Super Etendard. En 2011 la flota remanente de once aviones quedó en tierra por falta de presupuesto y desde entonces se empezó a negociar la compra de un lote de doce Super Etendard Modernisé (SEM) que Francia daría de baja. El plan era usar los equipos de dichos aviones, que tenían poca vida remanente en sus células, en los Super Etendard originales, que tenían mucha vida por delante. Así, se modernizaría a bajo costo a los aviones argentinos.

La falta de decisión política y de presupuesto retrasaron dichos planes, mientras que la Armada de Francia dio de baja el modelo y mantuvo preservados solo cinco ejemplares, que finalmente fueron vendidos a la Argentina en 2017. Pero los problemas siguieron, ya que se demoró más de un año en transportarlos a la Argentina, a donde llegaron a comienzos de 2019. Los aviones ahora habían pasado mucho tiempo fuera de servicio y muchos componentes estaban vencidos, lo que implicaba un gran trabajo y presupuesto para ponerlos en servicio de nuevo.

A esto último se sumaron las trabas británicas a vender la potencia para los asientos eyectables y la expulsión de la cúpula de la cabina, algo que no se pudo resolver hasta enero de 2022.

Se han conseguido presupuestos de empresas alternativas, pero con costos muy altos, por lo que el gobierno argentino aun no ha tomado una determinación. Si bien se ve muy poco probable que los aviones vuelvan a volar, la Armada Argentina continúa intentando recuperarlos, ya que es muy poco probable que el gobierno nacional acepte avanzar con un reemplazo y se pondría definitivamente la capacidad de ataque aeronaval.

En este sentido, el Ministerio de Defensa de Argentina debería analizar si conviene mantener la capacidad de ataque en el COAN o, como hoy ocurre en casi toda América Latina, transferir esa responsabilidad a la Fuerza Aérea, para lo cual esta última debería adaptar su doctrina, equipamiento y entrenamiento.

BOLIVIA

En 2017 la Fuerza Aérea Boliviana dio de baja sus últimos Lockheed T-33 Silver Star, siendo el último operador militar del mundo del tipo entrenador. La fuerza había buscado por mucho tiempo reemplazar a sus F-86 Sabre, que por muchos años fueron el eje de aviación de caza, pero los recursos de presupuesto lo impidieron. La antigüedad de los T-33 también llevó a que en la primera década del nuevo milenio se acelerara el proceso para buscarles un reemplazo, analizándose diversos modelos, pero especialmente los entrenadores a reacción. Luego de haber mostrado mucho interés en el LA-63 Pampa, ofrecido ya desde los años '80, en 2007 seleccionaron al Aero L-139 ALCA checo, pero la compra debió ser cancelada cuando Esta-

dos Unidos no aprobó la venta de los componentes fabricados en su país. Cuando era claro que el acuerdo, por el L-139 no iba a prosperar, en 2008 el gobierno boliviano inició negociaciones con la firma CAIFC para la compra del entrenador Hongdu K-8W y en 2009 se firmó un contrato por la compra de seis aeronaves y un completo equipo de apoyo terrestre por un total de 57,8 millones de dólares, incluyendo un simulador de vuelo de última generación, dos motores de repuesto, dos vehículos Freco producidos en China con un sistema de riendo terrestre KTS-2009BW para conectar a la computadora de los aviones y un sistema de instrucción multimedial interactivo (IMI) para pilotos y mecánicos.

Los aviones fueron asignados al Grupo de Aviación de Caza 34 (GAC-34) basado en Cochabamba, el cual estaba operando los PC-7 que fueron destinados al GAC-32. A pesar de que se estudió la posibilidad de comprar un segundo lote para reemplazar a los T-33 del GAC-31, no hubo más negociaciones concretas para comprar más K-8, principalmente, a las pobres prestaciones del modelo en operaciones en altura, que impiden que sean desplegados a la ciudad de La Paz y otras zonas del altiplano boliviano.

Esto llevó a que, desde 2012, haya interés en el Hongdu L-15 Fish con, con capacidad supercónica, pero finalmente no se concretó una compra y desde 2017 los K-8 son los únicos jets de combate de la Fuerza Aérea Boliviana, quedando cinco operativos, luego de que uno se estrellara en marzo de 2021.



+15 Libros de la Primera Guerra Mundial Gratis [PDF]

Los acontecimientos históricos de talla mundial siempre son imprescindibles de conocer por cualquier persona. Por eso, decidimos reunir una serie de libros sobre la Primera Guerra Mundial en formato PDF, tomando en cuenta su relevancia y los profundos cambios sociales, económicos y políticos que se desprendieron de ella.

Si deseas estudiar la complejidad de este gran conflicto bélico no te puedes perder nuestra colección de libros sobre la [Primera Guerra Mundial](#), los cuales puedes descargar al instante y de forma gratuita.



<https://infolibros.org/libros-primer-guerra-mundial-gratis-pdf/?fbclid=IwAR3k0tw3NM2Lv-Qx7-laLwLfR7ZmvLLrBV0-IDOcOpu6VSrn6moLjtJBgbE>

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Serie Aeronaval #40 info: [Jorge Nuñez Padin](#)

"Dassault Super Etendard/SEM"

En Cdte. Espora bajo un cielo encapotado, una sección reforzada de Super Etendard, lista para un nuevo turno de vuelo. En primer plano el 0753/3-A-203 que tomó partes en los ataques contra el "Sheffield" y el "Atlantic Conveyor"; detrás el 0758/3-A-208 que realizó el primer enganche sobre la cubierta del ARA "25 de Mayo" (Jorge Nuñez Padin)



[#aviacionnaval](#) [#aviacionnavalargentina](#) [#armadaargentina](#) [#sem](#)
[#superetendardmodernise](#) [#sue](#) [#fuerzasaeronavales](#) [#ea32](#)

Conflicto Bélico de MALVINAS

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

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

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

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

VALOR DEL CONJUNTO **BASE \$ 800=** Pedidos a : acfarg@gmail.com

LAS MALVINAS SON ARGENTINAS

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

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

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

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

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

TEMA: *Conflicto austral con Gran Bretaña*

SUGERIMOS PARA SU LECTURA LA OBRA

MALVINAS, GEORGIAS y SÁNDWICH DEL SUR

Del Contralmirante (RS) LAURIO H. DESTEFANI - 1982
Es el relato histórico mas serio y responsable al respecto

SI DESEA ADQUIRIRLA ESCRIBA A: alfarg@gmail.com

PRECURSORES

Charles Lindbergh

Charles Augustus Lindbergh ([Detroit, Michigan](#); [4 de febrero de 1902](#) - [Kipahulu, Hawái](#); [26 de agosto de 1974](#)) fue un aviador e [ingeniero estadounidense](#). En 1927, alcanzó la condición del primer piloto en cruzar el [océano Atlántico](#), de oeste a este, uniendo el [continente americano](#) y el [continente europeo](#) en un vuelo sin escalas en solitario; anteriormente una pareja de aviadores británicos ([Alcock y Brown](#)) había llegado desde [Terranova](#) hasta [Irlanda](#) en 1919, pero no hasta el continente europeo.¹ El vuelo enlazó [Nueva York](#) y [París](#), a más de 6000 km de distancia y Lindbergh obtuvo por ello el [premio Orteig](#), de veinticinco mil dólares de la época. En 1954, ganó el [Premio Pulitzer](#) de literatura con su obra *Spirit of St. Louis*, un relato sobre su famoso vuelo. Murió en 1974.



Lindbergh nació en [Detroit, Michigan](#), en el seno de una familia de inmigrantes [suecos](#). Su madre era profesora de química y su padre ejerció la política; más tarde, fue congresista y, desde su tribuna, mostró su oposición a la entrada de los [Estados Unidos](#) en la [Primera Guerra Mundial](#). Muy pronto, el joven Charles comenzó a mostrar interés por las máquinas. En [1922](#), abandonó sus estudios de [ingeniería mecánica](#), se unió al programa de entrenamiento de la escuela de vuelo y mecánica de la Nebraska Aircraft Corporation en [Lincoln](#), donde realizó su primer vuelo el 1 de abril de 1922 como pasajero en un biplano [Lincoln-Standard "Tourabout"](#) pilotado por Otto Timm.¹² Posteriormente, compró su propio avión, un Curtiss JN-4 *Jenny*. En [1924](#), comenzó a entrenar en el cuerpo aéreo del ejército de los Estados Unidos. Tras finalizar primero de su promoción, trabajó como piloto civil en la línea de correo de San Luis en los años 20.



<<< **Sello conmemorativo del vuelo de Lindbergh, con la imagen del "Espíritu de San Luis"**

Decidió optar por un premio de veinticinco mil dólares ofrecido en [1919](#) por el filántropo francés nacionalizado estadounidense Raymond B. Orteig para el primer piloto que realizara un vuelo trasatlántico sin escalas entre [Nueva York](#) y [París](#). En su monoplano de un solo motor Ryan NYP (un Ryan M-2 modificado), bautizado como «[Spirit of St. Louis](#)», Lindbergh despegó del aeródromo

Roosevelt ([Long Island](#)) el [20 de mayo](#) de [1927](#) y, tras un vuelo de treinta y tres horas y treinta y dos minutos, aterrizó en el aeropuerto de [Le Bourget](#), cercano a París. A bordo del [Spirit of St. Louis](#), Lindbergh recorrió dieciséis países de América Latina entre el 13 de diciembre de 1927 y el 8 de febrero de 1928. Conocido como «*Good Will Tour*», incluyó paradas en México (donde también conoció a su futura esposa, Anne, la hija del embajador estadounidense Dwight Morrow), Guatemala, Honduras Británica, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, la Zona del Canal, Colombia, Venezuela, Santo Tomás, Puerto Rico, República Dominicana, Haití y Cuba, cubriendo 9,390 millas (15,110 km) en sólo ciento dieciséis horas de vuelo. En el Spirit of St. Louis fue pintada la bandera de cada país que visitó; en Honduras la pintó el joven Carlos M. Gálvez Banegas.

Posteriormente, se convirtió en asesor de [aerolíneas](#) comerciales. Charles Lindbergh pilotó también el primer vuelo oficial de la línea aérea [Mexicana de Aviación](#)

En [1932](#), el [secuestro y posterior asesinato de su hijo de veinte meses, Charles Lindbergh Jr.](#), atrajeron el interés nacional e internacional. Un carpintero de origen [alemán](#) llamado [Bruno Hauptmann](#) fue declarado culpable y condenado a muerte.

La familia Lindbergh se trasladó a Europa en [1935](#) y Charles pudo estudiar la organización y funcionamiento de las fuerzas aéreas de varios países. A su regreso a Estados Unidos (1939), recorrió el país dando conferencias en contra de la guerra y declarándose partidario del [aislacionismo](#) estadounidense. Además, se declaró partidario de [Adolf Hitler](#) —quien incluso llegó a condecorar a Lindbergh en persona— y de los [partos selectivos](#), por lo que fue obligado a dimitir de sus cargos.⁴ No obstante, durante la [Segunda Guerra Mundial](#) actuó como civil de las compañías fabricantes de aviones y llevó a cabo misiones de combate, llegando incluso a efectuar derribos de aviones japoneses en el [océano Pacífico](#) y en [Europa](#) al servicio de las fuerzas aéreas estadounidenses, con lo que logró recuperar algo de su imagen pública.

Posteriormente, Lindbergh dedicó el resto de su vida a la preservación del medio ambiente, al rescate de animales en peligro de extinción y a realizar importantes descubrimientos arqueológicos y antropológicos.⁴

Finalmente, retirado junto con su esposa en Hawái murió de cáncer el 26 de agosto de 1974



Nos recomienda [Pablo Marcelo Arbeletche](#)

NO DEJES DE VISITAR ESTE BLOGS...

<http://parbeletche-corresponsal-naval.blogspot.com/>

La extraordinaria historia de un hidroavión argentino, el HR- 5 ó el E-17...el “Buenos Aires”

Unió por primera vez Nueva York con Buenos Aires en 1926, al mando de Eduardo Olivero y donado a la Armada Argentina, donde prestó servicios como hidroavión escuela.

Unió por primera vez Nueva York con Buenos Aires en 1926, al mando de Eduardo Olivero y donado a la Armada Argentina, donde prestó servicios como hidroavión escuela.

Durante 1986 llegó a mis manos, por obra de la casualidad, una revista de la serie “Todo es Historia”, más precisamente el número de septiembre de ese año. En su interior había un artículo denominado “A 60 años de los vuelos del Plus Ultra y del Buenos Aires” escrito por el señor Julio A. Luqui Lagleyze.

El artículo recordaba sintéticamente el desarrollo de esos dos extraordinarios raids aéreos que con destino hacia nuestro país, se cumplieron durante el año 1926.

Duggan y Olivero durante una escala en BRASIL >>

Al hablar del “Plus Ultra”, que al mando de Ramón Franco entre el 26 de enero y el 10 de febrero de ese año había unido por primera vez España (Puerto de Palos) con Argentina (Buenos Aires) se lamentaba, que el Gobierno Nacional de entonces, hubiera autorizado su envío de regreso a España.



Las razones para que el hidroavión Dornier WAL (Ballena en alemán) hiciera ese viaje desarmado eran dos, restaurarlo dada su profunda corrosión y que esa nación pudiera construir una réplica. Hoy sabemos que el avión fue copiado y restaurado al detalle en ese país, o sea que nosotros recibimos (teóricamente) de regreso un “Plus Ultra restaurado” y España obtuvo una copia fiel que exhibe con orgullo en el Museo de Aviación de Cuatro Vientos, próximo a la ciudad de Madrid.

Sin embargo cuando se refería al “Buenos Aires” citaba textualmente un párrafo del libro Historia de la Aviación Naval (Contralmirante Pablo Arguindeguy 1981) que dice:

...”Aceptada la donación por la Marina fue asignado a la Base Aérea de Puerto Belgrano como avión de reconocimiento. Operó allí entre 1928 y 1934, cuando fue dado de baja. Se lo denominó HR-5”... Y se preguntaba: ¿Nadie pensó en guardarlo como reliquia? En que manos ¡Señor! están las reliquias de la Patria...”

En ese momento y dada mi juventud ,luego de ver como dejábamos sin control ni iniciativas el material que había regresado del conflicto por las Islas Malvinas en el cual tuve el honor de volar, me dije a mi mismo “es una historia que se repite” y el tiempo siguió transcurriendo a mucha velocidad en mi vida profesional.

Llegó entonces el año 1996, yo estaba destinado como Comandante en la Escuadra Aeronaval N° 2 en la Base Aeronaval Comandante Espora y tuve la suerte de poder sumarme al desarrollo del Museo de la Aviación Naval, que con el esfuerzo de muchos, fundamentalmente del entonces Comandante de la Fuerza Aeronaval N°2 Capitán de Navío Roberto Curilovic, el Capitán de Navío (Re) Félix Médiçi, el Capitán de Fragata Julio Pacheco y el Suboficial Mayor (Re) Núñez y su Grupo de suboficiales voluntarios, concretó su apertura ese mismo año, de manera completa y de acuerdo a las últimas tendencias museológicas. Algo había comenzado a hacer, para subsanar esa asignatura pendiente que la vida había colocado en mi singladura.

Cual sería mi sorpresa al finalizar ese mismo año, cuando me comunicaron que la superioridad había decidido conferirme el honor de ser nuevamente Comandante de Escuadra durante 1997, mi Comandante paralelo sería el Señor Capitán de Fragata Roberto Sylvester, profesional cabal con el que había compartido una gran parte de mi carrera como Aviador Naval.

El Capitán Sylvester fue quien una mañana de abril me avisó que un amigo de su infancia era nieto de un Suboficial Piloto y su madre, oriunda de la zona, hija del mismo Suboficial quería donar al Museo, recientemente inaugurado, los objetos que habían pertenecido a su padre.

La mañana del encuentro se presentaba muy pesada por razones del servicio, pero dada la situación y los antecedentes de la gestión era imposible para mí posponerla. Llegué al lugar de la reunión, la Sala de Situación de la Fuerza, unos minutos antes de lo previsto y acompañado de los dos Tomos de la Historia de la Aviación Naval del Contralmirante Arguindeguy, para poder ubicarme rápidamente en ese momento del pasado al que esa familia nos haría regresar...

Al verlos entrar sentí una cálida conmoción interior, la señora mayor pero de sonrisa amable y juvenil estaba visiblemente emocionada, su hijo de mi edad o algo menor muy afable y con cara de "gringo trabajador" me dio un apretón de manos que me tranquilizó, no iba a ser esa una reunión más de las que uno luego se olvida.

Comenzó esta señora su relato y supe entonces que era hija del Suboficial Segundo Aeronáutico Gustavo Van de Genachte, piloto de hidroaviones que había fallecido el 16 de febrero de 1935 en un accidente de aviación, dando instrucción en la Ría de Puerto Belgrano. Acto seguido y muy tiernamente como si fuera su tesoro más preciado, colocó sobre la mesa de la reunión un par de sobres de papel madera de donde comenzaron a fluir los documentos que despertaban sus recuerdos. Las cartas de pésame de las autoridades navales, las fotos de uniforme de su padre, las cintas de gorras que había utilizado, la dragona de su espada y al final un recorte de los diarios de la época, particularmente uno de "La Nueva Provincia" de la ciudad de Bahía Blanca, que narraba la tragedia ocurrida y mencionaba que se había perdido para siempre el avión de Olivero, Duggan y Campanelli, se había caído el "Buenos Aires".

Sesenta y dos años después de ocurrido el accidente, el mismo avión se encargaba de explicarme a través de manos dilectas, cuales habían sido las circunstancias que decidieron su final.

Teníamos en ese momento una explicación valedera de porqué existía una maqueta muy antigua en el Museo de la Aviación Naval de un hidroavión que tenía la matrícula HR-5, era el recuerdo del "Buenos Aires" y su paso por la Armada. Maqueta de la cual existe una réplica similar en el Museo Naval de la Nación en el Tigre.

. El pasado 13 de agosto a las 16:01 hs se cumplieron 80 años desde el momento en que el "Buenos Aires" y su tripulación: Olivero, Duggan y Campanelli alcanzaron la gloria y quedaron inmortalizados en la historia, al ser el suyo el primer avión que unió Nueva York con Buenos Aires, abriendo para la naciente actividad aerocomercial esa ruta de comunicación y progreso.

Eduardo Olivero en su libro "Impresiones" escrito en 1927, narra: "... que el Buenos Aires había recorrido 14.570 kilómetros en 109 horas y 54 minutos de vuelo efectivo a una velocidad promedio de 132 km/h, cumpliendo 40 escalas en 50 días..."

El vuelo había sido preparado en absoluto secreto y el avión elegido era un hidro SAVOIA S-59, la fábrica debió construirlo con gran celeridad ya que el comienzo del viaje se había fijado para el 24 de mayo de 1926 desde el aeródromo naval de Miller Field en la costa de New Jersey frente a la isla de Manhattan

El raid fue extraordinario para la época ya que fue una iniciativa privada, financiada por la familia Duggan de Buenos Aires y cuyo hijo se desempeñaría como copiloto de Olivero. Debió afrontar todas las vicisitudes de quien abre una ruta nueva por primera vez, no se conocían aeródromos ni puntos de apoyo, en función de las capacidades y limitaciones del avión se debió planificar donde se colocarían los abastecimientos y donde los repuestos de manera preventiva, se debieron tramitar los permisos de sobrevuelo y las recaladas previstas e informar de todo ello a nuestra Cancillería.

Luego de atravesar muchísimas vicisitudes, ese 13 de agosto de 1926, cargados de gloria cumplieron con el objetivo que se habían propuesto dos años antes, ser los primeros aviadores en unir NUEVA YORK con BUENOS AIRES.

Al ir pasando los días, luego que se aquietase en el ánimo popular la conmoción de tamaña aventura, empezaron nuestros pilotos a preguntarse que hacer con el avión, ¿qué destino darle?.

Decidieron, de común acuerdo, donárselo al Presidente de la Nación para que le fijara destino. Es así que Duggan luego de enviarle la carta con el ofrecimiento inicial al Dr. Torcuato Alvear, el 09 de diciembre de 1926 recibe la respuesta del Ministro de Marina Contraalmirante Domecq García que expresaba:

"Señor Bernardo Duggan,

Con referencia de la nota dirigida por Ud. Al Exmo. Señor Presidente, relacionada con la donación al Gobierno del avión Buenos Aires, en el que Ud. llevó a cabo, en compañía del Capitán Olivero, su memorable raid Nueva York-Buenos Aires, tengo el agrado de expresar a Ud. que el aparato



donado será recibido por el Servicio Aeronáutico Naval y que será utilizado desde luego, conduciéndose en vuelo a la Base Naval de Puerto Belgrano.

En consecuencia y al agradecer el generoso donativo, participé que por la repartición respectiva se tomarán las medidas convenientes en el sentido que dejo constancia.

Saludo a Ud, con mi mayor consideración.

Fdo: M. Domecq García

El "Buenos Aires" fondeado frente a la Escuela de Aviación Naval (1934)>>>

Cabe aclarar que para ese entonces la Aviación Naval de la Armada sólo tenía diez años de existencia institucional y su Escuela de Aviación sólo cuatro en Puerto Belgrano.

Luego de varias discusiones criteriosas donde se analizó la situación técnica del avión, la Armada decidió enviarlo embalado

y por ferrocarril hasta Puerto Belgrano, donde fue recibido en los primeros días del mes de enero de 1927. Allí se lo recorrió y se lo puso en línea de vuelo primero como parte de la Escuadrilla de Reconocimiento con la matrícula HR-5

Había volado por primera vez desde la ría de Puerto Belgrano el 20 de julio de 1927.

Este avión era un modelo SAVOIA S-59, pesaba 2.950 kgs y tenía una velocidad de crucero de 198 km/h podía ascender hasta 5.200 m y su autonomía promedio era de 6 hs dependiendo de la carga útil. Su único motor era un modelo LORRAINE-DIETRICH de 12 cilindros en V refrigerado a agua y con una potencia máxima de 450 HP, que impulsaba una hélice cuatripala.

Sobre esta planta propulsora comentaba el piloto Olivero, al diario LA NACION luego de su arribo a Buenos Aires:

..."El aparato ha sido excelente; el motor ha funcionado maravillosamente. No se le ha tocado un solo tornillo desde que iniciamos el raid y eso que ha funcionado durante más de 8000 kms con nafta para automóviles de la peor calidad. ¿Cómo hemos de quejarnos de nuestro hidroavión? Es magnífico y tengo la impresión de que con cualquier otra marca no habríamos adelantado ni un solo día de vuelo"...

La disposición interior del SAVOIA le permitía acomodar a los tres tripulantes en dos cabinas que tenían comunicación interior, sus instrumentos de vuelo era muy elementales siendo el más preciso el compás de vuelo.

Luego de su incorporación a la Base de Puerto Belgrano en enero de 1927 y ante las pruebas de operación en aguas abiertas que habían resultado poco satisfactorias, se resolvió asignarle tareas como hidro de entrenamiento de la Escuela de Aviación Naval, para lo cual se lo rematriculó como E-17, sigla que conservó hasta el fin de su vida útil, el 16 de febrero de 1935.

Durante su vida operativa alcanzó 450 hs de vuelo sobre el mar. Según los informes oficiales, la práctica que debían cumplir eran amerizajes de distinto tipo y en uno de ellos estando próximo a la superficie del mar entró en tirabuzón y se destruyó casi totalmente, tanto el alumno como el instructor fallecieron producto del impacto y fue rescatado con graves heridas el cabo mecánico.

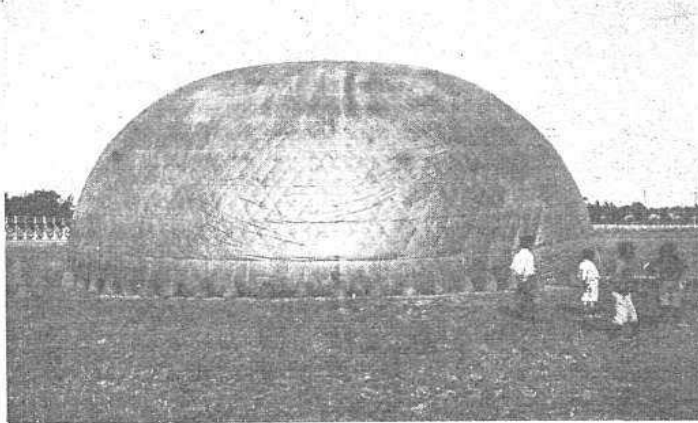
El piloto alumno era el Alférez de Fragata Alberto Goffre, había nacido el 02 de agosto de 1910 en la ciudad de Mendoza e ingresado a la Armada el 01 de mayo de 1925 como parte de la Promoción 57 de la Escuela Naval Militar. El 02 de febrero de 1932 había egresado como Guardiamarina.

El 30 de septiembre de 1934 comenzó su curso de vuelo en Puerto Belgrano como parte del décimo Curso de la Escuela de Aviación Naval y el 04 de octubre de ese año había sido ascendido a Alférez de Fragata, era soltero.



**La AEROFILATELIA,es CULTURA
AERONAUTICA
DEFIENDA Y DIFUNDA ESTE CONCEPTO DIDACTICO Y
REAL**

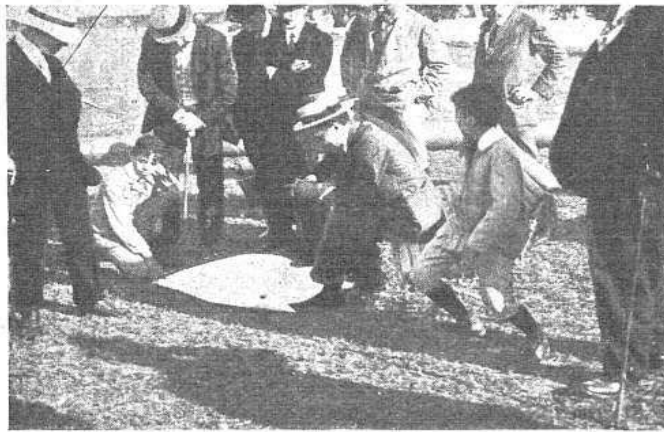
Una ascensión en globo



El globo «Pampero», del señor Aarón Anchorena, inflado hasta la mitad



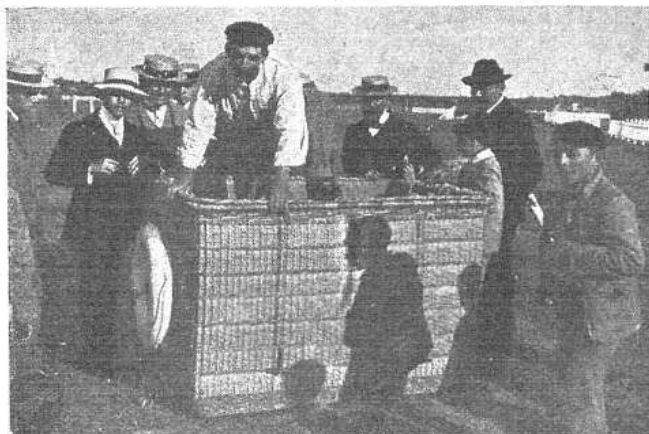
El ingeniero Jorge Newbery, compañero de ascensión del señor Anchorena



Los señores Newbery y Anchorena consultando un plano



El señor Aarón Anchorena en la Sportiva



El encargado de alistar la barquilla



Bajando las bolsas de arena para que el globo pueda recibir el gas

Fot. de CARAS Y CARETAS.

De la Revista "Caras y Caretas"

RELATO SOBRE COHETERÍA ARGENTINA

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

Roberto Jorge Martinez

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

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

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

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

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

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

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

Pero, es necesario releerlo y ubicarnos en tiempo y lugar

Luego le cabe a cada uno las connotaciones que correspondan

Aristides Dominguez nos informa

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

<https://youtu.be/SdL55HWNPRM>

CRONICAS DE LA AVIACION CIVIL ARGENTINA

INCENDIO DEL HANGAR DE JAMES HONOR EN SAN FERNANDO

Quienes tenemos por costumbre investigar hechos ocurridos en el pasado aeronáutico de nuestra aviación civil argentina, muchas veces solemos toparnos con verdaderas sorpresas, que luego de ser estudiadas en archivos y otras fuentes documentales, nos sirven para dar luz sobre acontecimientos que pasaron prontamente al olvido, y no llegaron a ser conocidos por nuestros contemporáneos –simplemente– porque nadie se ocupó de divulgarlos periódicamente.

Intento rescatar del olvido aquellos hechos que por desconocidos unos, o demasiado recordados otros, forman parte de lo que hizo (y hace) a la historia de nuestra aviación civil argentina...

Durante mis primeros estudios en los archivos del Registro Nacional de Aeronaves (RNA), de la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad (DNA), mi objetivo inicial fue completar un archivo fotográfico de todas las aeronaves que se matricularon en nuestro país, para luego integrarlo a otro mucho más completo, complejo y digitalizado. Entonces, empecé por los "Registros R". Estos registros de aeronaves comenzaron a tener vigencia a partir del año 1928, y se mantuvieron hasta 1938, cuando fueron reemplazados por los actuales, los "LV".

Las matrículas que fueron registradas durante la vigencia del sistema mencionado, llegaron a ser 363.

De esas 363, muchas correspondían a aeronaves que ya habían volado en nuestro país sin haber sido registradas; algunas, muy pocas, habían tenido "matrícula nacional R-XXXX (cuatro letras)", que quedó cancelada al establecerse el nuevo sistema.

Muchas aeronaves, también, se destruyeron o fueron desactivadas antes de la fecha de entrada en vigencia del "nuevo registro R".

Sintéticamente: las aeronaves de uso civil que había en nuestro país, debieron recibir una matrícula, habiéndose determinado, que las estatales usarían las matrículas

correspondientes a números de la primer centena, precedidos por la letra R, identificativa de nacionalidad (La R se asignó a la República Argentina...), y las privadas, números posteriores a 100.

Durante el período de vigencia de este sistema de matriculación, se utilizaron 363 registros. Cuando se dispuso la adopción del actual sistema de registro "LV - XXX (tres letras)", que entró en vigencia en julio de 1938, todas las aeronaves cuyas matrículas no habían sido canceladas, fueron rematriculadas.

Mientras hacía copias fotográficas de los archivos, agendé en tablas todos los datos de cada aeronave, de las 363 registradas "R", y tomé nota de las sucesivas matrículas que recibieron las que "sobrevivieron" y pasaron a ser "LV". Por curiosidad comencé a investigar en detalle algunas cosas que, en base al trabajo que hacía, llamaron mi atención...

Había observado, que se repetía en muchos registros una leyenda, agendada en forma de observación: destruido el 25/11/1937, o destruido en San Fernando en la fecha citada, o destruido en el incendio del hangar de Honor el 25/11/1937.

En base a esa referencia, comencé a investigar –específicamente– qué había ocurrido en esa fecha, y encontré datos realmente interesantes, que (a mi entender) justifican este artículo.

"NO SE ESTABLECIERON LAS CAUSAS DEL INCENDIO DEL HANGAR DE SAN FERNANDO"

Así fue el titular del diario El Mundo ("Diario moderno, cómodo, sintético"), del viernes 26 de noviembre de 1937, y completó la información del día anterior que presentó la noticia así: "OCHO AVIONES CIVILES DESTROYADOS-CALCULANSE EN 200.000 PESOS LOS PER-



JUICIOS", y la subtituló "Valiosas máquinas aéreas se perdieron en el siniestro".

El hecho fue relatado periodísticamente así: "Esta mañana, a hora temprana, se declaró un voraz incendio en un aeródromo privado ubicado en las afueras de la localidad de San Fernando, calculándose que los perjuicios suman varios cientos de miles de pesos, pues ocho aviones fueron arrasados en pocos minutos por las llamas, sin que los esfuerzos de los bomberos voluntarios que acudieron inmediatamente sirvieran para contener el voraz elemento".

EL HANGAR DESTRUIDO

"A doscientos metros aproximadamente de la estación San Fernando del Ferrocarril Central Argentino, sobre el costado izquierdo del camino pavimentado a Don Torcuato y General Pacheco, estaba instalado un hangar de 50 metros por 25, de zinc, que fue destruido por las llamas".

"Allí se guardaban varios aviones de propiedad particular y otros, destinados a la enseñanza del pilotaje. De ellos, únicamente dos aeroplanos pertenecientes a la Shell Mex, estaban asegurados".

EL INCENDIO

A las 7,30, aproximadamente, encontrábase en el interior del galpón el sereno del hangar, Marcos Juan Acerbo, llegando poco después uno de los primeros operarios, el carpintero Carlos Dionellia, conversando ambos breves minutos. Este último se dirigía a los fondos del hangar, cuando en el ángulo Este se levantó una gran llamarada, cuyo origen aún permanece ignorado, siendo la causa del pavoroso siniestro, que tan importantes pérdidas ocasionó.

La lengua de fuego hizo presa de uno de los aviones y en contados instantes se propagó a las demás máquinas, resultando inútiles todos los esfuerzos realizados por el sereno Acerbo y el carpintero Dionellia para sofocar las llamas. Los nombrados solo atinaron a retirar del hangar incendiado un avión Fairchild que se encontraba cerca de la puerta de entrada. Dicha máquina resultó con el ala izquierda consumida por el fuego, y su reparación requerirá la colocación de un nuevo entelado.

Un agente de la policía caminera que efectuaba un patrullaje por las inmediaciones advirtió el fuego en un extremo del hangar y solicitó telefónicamente los servicios de los bomberos voluntarios de San Fernando. Quince minutos después llegaron cuatro dotaciones de bomberos, que tendieron varias líneas de mangueras. Todo el hangar y las ocho máquinas aéreas que no fue posible retirar a tiempo ante la violencia del fuego, ardió consumiendo en poco más de media hora. Los bomberos trataron de aislar el fuego, y sobre todo, que éste no alcanzara a un surtidor de nafta situado en las cercanías. Logrado lo anterior, la tarea se redujo a extinguir el incendio en el cobertizo, dándose por terminadas las tareas a las 10,40 horas.

El fuego redujo a cenizas a ocho aviones que se encontraban en el hangar, un camión que era propiedad del señor L. Breyler, todas las instalaciones de pintura y barnizado mecánico, además de todos los elementos que servían para la reparación de las máquinas. Apenas pudo ser salvado de la inclemencia otro automóvil –además del Fairchild ya mencionado– que resultó con escasos deterioros y chamuscaduras en la carrocería.

LAS PERDIDAS

"Aunque los propietarios de los aeroplanos incendiados no han justipreciado todavía en forma detallada el monto de las pérdidas sufridas en el siniestro, se calcula que el monto de los daños es superior a 200.000 pesos, no existiendo seguros más que sobre dos aeroplanos. En cuanto al cobertizo, quedó reducido a escombros".

EL SUMARIO

"La policía de San Fernando se hizo cargo de la instrucción del sumario, disponiendo el Comisario, señor Antonio Nigoul, la investigación técnica correspondiente para establecer las causas que originaron el pavoroso incendio.

El personal que se hallaba al cuidado del hangar al producirse el fuego fue detenido en el primer momento, pero recobró su libertad después de comprobarse que nada conocían del siniestro".

LOS AVIONES DESTRUIDOS

Cuando el incendio fue finalmente sofocado, pudo establecerse la identidad de las aeronaves que se destruyeron por completo...develándose así, para mí, el interrogante que me había planteado desde que comencé ésta mi investigación. Pero, también, descubrí algo más, que contaré luego...

Desaparecieron entre cenizas:

R155 De Havilland Moth, tuvo el número de fabricación 695 y motor Gipsy. Había recibido su matrícula el 4ABR1930, cuando se registró a nombre del señor Donald Bideleux. Cuando se destruyó, era propiedad del señor Christiansen.

R238 Waco RNF, tuvo el número de fabricación 3633 y motor Warner Scarab de 125 HP, cuyo número de serie era 1016. Recibió su matrícula el 9AGO1933, al ser inscripto como propiedad de Rodolfo y Osvaldo Altgelt, finales de los años.

R241De Havilland Fox Moth, identificado con el SN 4070, equipado con un motor Gipsy Major de 130 HP, número de

serie 5241. Había sido inscripto como propiedad de Shell Mex, al ser matriculado el 25SEP1933 (el "Gavilán de Plata").

R245 Curtiss C2 Robin, número 40 de serie. Tuvo un motor Challenger de 185 HP, número de fabricante fue el 80. Lo registró el señor James Honor como de su propiedad al matricularlo, el 11OCT1933.

R254 Curtiss Robin, número de serie 22. También tuvo un motor Challenger de 185 HP, número 83. Lo había registrado como su propiedad, el 12ENE1934, el señor José Rubio Panza, pero la crónica del incendio identificó a su dueño como "señor Meyer".

R273 Curtiss Robin. Tuvo un motor J 65 Whirlwind, de 170 HP, identificado con el número 11521 R5. Fue matriculado el 25MAR1935 y registrado a nombre del señor Pablo Wegner, YPF, de Comodoro Rivadavia.

R278 Saunders & Roe- SARO- identificado como 206 B. Tuvo un motor Hermes II de 120 HP, cuyo número de serie fue 246. Esta aeronave había poseído matrícula británica G-AADE, la que se le canceló al haberse registrado en nuestro país, el 31MAY1935, a nombre de Luis Acuña.



R326 De Havilland Dragonfly, número 4537. Este biplano bimotor tenía motores Gipsy Major de 130CV, identificados con números de fabricante 8425 y 8726. Shell Mex Argentina LTD lo registró como su propiedad el 24DIC1936 ante el Registro de aeronaves.

FENIX?

La aeronave que fue retirada a tiempo del hangar y de esa manera no se destruyó –de manera de los ocho aviones que “dejaron de existir”- fue el Fairchild modelo 24, apodado “San Carlos”. Estaba matriculado como R274 desde el 5ABR1935, y registrado a nombre del señor Rodolfo Altgelt (uno de los propietarios del R238, que se quemó). Tenía un pequeño motor radial de 125 HP, número de fabricación 925.

Los daños que tuvo esta aeronave le permitieron “sobrevivir”, de manera que, después de restaurados sus daños, volvió al servicio activo. Y cuando perdió vigencia el sistema de registros “R”, se le asignó la marca de nacionalidad LV y la matrícula DCA...y por tantas cosas de nuestros registros, con la determinación de asignar a planeadores y motoveleros las “primeras letras” D y E de las tres componentes de matrícula, fue “rebautizado” LV-FAF. Con esa identificación final y definitiva, se accidentó el 26JUL1956, resultando con daños cuantificados en el 80%. En esa oportunidad, era conducida por el piloto Adolfo Eduardo Augusto Reize, en práctica de instrucción durante un “vuelo solo”, se precipitó a tierra en Miramar, Buenos Aires, sufriendo heridas graves su piloto, que obró con imprudencia, provocando el accidente. El último propietario de este Fairchild F-24 fue Jorge José Ferrero, de Capital Federal, a cuyo nombre estaba incripta la aeronave cuando el RNA canceló su matrícula el 21JUN1968.

DESCUBRI TAMBIEN... la historia del LV-AAA que nunca llegó a ser tal, porque se destruyó siendo R103. Se le asignó una matrícula que nunca “usó”...porque a la fecha de entrada en vigencia del nuevo sistema de registro, la aeronave ya no existía como tal !!! Esta vez, pasó algo similar.

Por desintelencias (¿?), falta de “información cruzada” diríamos ahora, siete de las ocho aeronaves que se destruyeron totalmente durante el incendio del “Hangar de Honor” (Por James Honor, su explotador o arrendatario), recibieron una matrícula nacional “LV” por más que este sistema entró en vigencia en 1938, y que, lógicamente, nunca utilizaron. Al R155 se le asignó la matrícula LV-OAA, al R238 la LV-GBA, al R241 la LV-HBA, al R245 la LV-LBA, al R273 la LV-CCA, al R278 la LV-HCA, y al R326 la LV-GBA.

El curioso orden aleatorio de asignación de matrículas LV-XXX (Marca de nacionalidad, guión, tres letras por matrícula) que se utilizó en los primeros períodos de vigencia de este sistema, el actual, como así también, qué matrículas recibieron las aeronaves que “sobrevivieron” al período de vigencia del anterior registro “R”.

MORALEJA-ENSEÑANZA-REFLEXION...

Podemos, ahora, remontarnos hasta nuestros días?. Seguimos encontrando hangares que, a la hora de finalizar las actividades de vuelo del día, se abarrotan con aeronaves. Los más duchos en el “arte del valet parking aeronáutico” guardan bajo techo toda una flota de aeronaves, conocedores ellos del oficio a las maravillas: “...acá va el Luscombe, ahí atrás el Centurión; atrás de todo va el Cessnita, porque no lo vamos a sacar mañana, porque va a entrar en inspección. Al Cherokee lo ponemos acá, que tiene alas bajas...”

Atrás de todo, cerca del sector pintura, quedó el motito del “pibe que se queda hasta tarde”,...y el auto de xxx va a quedar adelante, hasta mañana nomás, porque vuelve temprano del vuelo con los diarios...

En 1937, se perdieron bienes irrecuperables, ...se perdieron 8 aeronaves...!!! Ese siniestro...se pudo haber evitado con prevención?

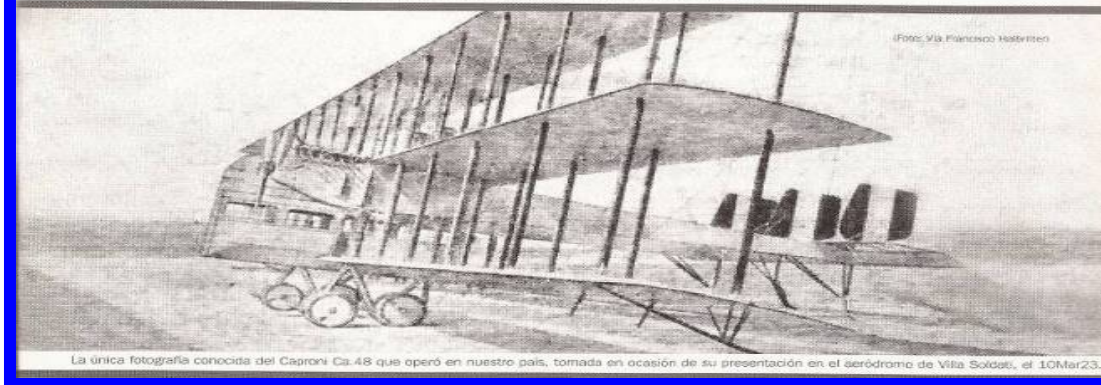
Podemos pensar, al menos un rato, en todo esto, mientras encontramos otra historia par contar...



1919 -Caproni Ca5 de la Mision Italiana -



Uno de los Caproni Ca.5 de la Mision Italiana, fotografiado a mediados de 1919 en el aeródromo de El Palomar.



La única fotografía conocida del Caproni Ca.48 que operó en nuestro país, tomada en ocasión de su presentación en el aeródromo de Villa Soldati, el 10Mar23.

Marzo de 1923 -Caproni Ca 48 que opero en nuestro país

Los Caproni en la Historia Aeronautica

Giovanni Battista Caproni era originario de [Arco](#), en aquel entonces parte del [Imperio austrohúngaro](#). Después de completar sus estudios; licenciado en Ingeniería Civil en [Múnich](#), electrotécnica en [Lieja](#) e Ingeniería Aeronáutica en [París](#), decide dedicarse a la construcción de aeronaves en Italia, ya que su familia tenía una firme tradición [irredentista](#).

El primer avión que construyó efectuó su primer vuelo el 27 MAY 1910 en Cascina Malpensa, donde inició su actividad como diseñador aeronáutico. Allí fundó con su hermano Federico Caproni la *Società d'Aviazione Fratelli Caproni*. El nombre y la sede de la empresa cambiaron varias veces en los años siguientes.

A fin de 1910, Giovanni Caproni se mudó a [Vizzola Ticino](#), año siguiente inició producción en serie Mientras tanto, Caproni había fundado la *Escuela de Aviación Caproni* y empezó a incrementar el prestigio de esta a nivel internacional. En aquel entonces el [Caproni Ca.11](#) marcó el récord nacional de velocidad y el [Caproni Ca.12](#) marcó el récord internacional de velocidad. Al mismo tiempo, el Caproni Ca.12 inició el transporte aéreo de pasajeros en Italia el 22 ABR1912, llevando a una persona al [Lido de Venecia](#). Al enfrentarse a dificultades económicas en 1913, Giovanni Caproni cede administración de su empresa al [Regio Esercito](#) y queda como director técnico de esta

En la Primera Guerra Mundial

Un Ca.33 del Ejército del Aire de Francia.>>>

Con la entrada de Italia a la guerra en 1915, el Regio Esercito decide iniciar la producción en serie del Caproni Ca.31 con ayuda de la S.S.A.I (*Società per lo sviluppo dell'Aviazione in Italia*; Sociedad para el desarrollo de la aviación en Italia), sociedad formada por banqueros, empresarios y senadores. Esta modernizó y amplió la fábrica de Vizzola, y construyó nueva fábrica en la vía Mecenate de Taliedo, en las afueras de [Milán](#), en lo que más tarde sería el [Aeropuerto de Milán-Linate](#); las naves industriales son empleadas por la RAI para instalar platós televisivos.

En 1917, Giovanni Caproni cede la administración de su empresa a su hermano Federico y esta cambia su nombre a *Società Italiana Caproni*, con fábricas en Vizzola Ticino y Taliedo. En 1929, cambió nuevamente su nombre a *Aeroplani Caproni s.a.*

Durante el período de entreguerras y la Segunda Guerra Mundial

Con el final de la Primera Guerra Mundial y el cese de posibilidades de desarrollar y producir bombarderos, Caproni inició la reconversión de sus bombarderos trimotores en [aviones de pasajeros](#). De hecho, Giovanni Caproni fue uno de los primeros en intuir el potencial del transporte de pasajeros.²

En el período de entreguerras entró a trabajar en la Caproni el ingeniero [Rodolfo Verduzio](#), contratado por Giovanni Caproni como diseñador de aeronaves, para llegar a ser el principal diseñador de la empresa.

Al inicio de 1918 la empresa firmó un contrato con la Officine Meccaniche Reggiane, que después fue cancelado en la década de 1930. Según este contrato, la Officine Meccaniche Reggiane debía construir 300 bombarderos biplanos trimotores de las series [Caproni Ca.44](#), [Ca.45](#) y [Ca.46](#). Debido a retrasos en la producción, solo se ensambló un bombardero en la fábrica de Reggio Emilia con piezas de diversas fábricas.

Entre décadas de 1920 y 1930, la Caproni se consolidó en mercado italiano e internacional. Entre adquisiciones más importantes del período figura la firma Isotta Fraschini Motori S.p.A.. Entre proyectos desarrollados de forma independiente por varios socios, algunos diseñadores como [Secondo Campini](#), [Luigi Stipa](#), [Ercole Trigona](#) y el ing. Chiodi hallaron en la Caproni recursos y experiencia para concretar sus ideas.

En 2da mitad década de 1930, la Caproni se benefició con la experiencia de tres diseñadores: [Giovanni Pegna](#), que antes trabajo en la firma [Piaggio](#), entró a trabajar en Reggiane; [Cesare Pallavicino](#), que renunció a la [Breda](#) y trabajo en la Caproni Bergamaschi y [Raffaele Conflenti](#), era director técnico en la [SIAI-Marchetti](#) después de haber trabajado en la [CAMS](#) y la [CANT](#). Por la compra de la Isotta Fraschini en 1932 y de Società Motori Marini G. Carraro, la Caproni extendió su actividad al sector de embarcaciones y motores marinos.

En 1935 se inauguró fábrica de aviones en [Predappio](#), el pueblo natal de [Benito Mussolini](#), su ubicación fue muy importante desde el punto de vista propagandístico; otro factor que influyó en elección del lugar fue su proximidad a [Forlì](#), que antes de la II Guerra Mundial era el aeródromo militar más grande de Italia: de hecho, los aviones más grandes eran ensamblados en el aeródromo. Además de las instalaciones industriales, se construyó en Predappio un edificio para albergar las oficinas de la Caproni y alojar a los ingenieros. La fábrica llegó a tener 1.400 trabajadores. Parte de la fábrica de Predappio estaba situada dentro de una galería excavada en la montaña, que le ofrecía protección en caso de ataque aéreo enemigo. Después de estar cerrada por un largo período, la galería fue reabierto en 2015 y pasó a ser la sede del laboratorio *Ciclope* (acrónimo en inglés de *Centre for International Cooperation in Long Pipe Experiments*), especializado en el estudio de las turbulencias y ofreciendo sus servicios a la industria aeroespacial.

Igual que otras industrias italianas, el armisticio del 8 SEPT 1943 representó el fin de programas de desarrollo de nuevas aeronaves. En el norte de Italia, el control de industrias pasó a manos de los alemanes y la producción fue destinada para cubrir las necesidades militares de la Alemania nazi



Misión de Aviación Militar Italiana en América del Sur - 1919-

En los primeros meses posteriores al final de la Primera Guerra Mundial, el gobierno italiano, de acuerdo con los gobiernos de las naciones de Argentina, Chile, Paraguay y Uruguay, envió una Misión de Aviación Militar a América del Sur, cuyo éxito superó las expectativas.

La Misión italiana fue la primera en llegar a América del Sur, seguida por las misiones de otras naciones europeas; los italianos fueron pioneros gracias a la numerosa y significativa comunidad de inmigrantes italianos, que favoreció las excelentes relaciones diplomáticas y comerciales entre Italia y éstos Países. El objetivo de la iniciativa fue transferir el conocimiento científico, el progreso industrial y los desarrollos organizativos adquiridos por la aviación italiana a las naciones involucradas.

Así fue que el 13 MAR 1919, un grupo selecto de pilotos jóvenes desembarcaron en Buenos Aires; eran ases de la aviación precedidos en el extranjero por la fama ganada con hazañas atrevidas en los cielos de batalla. Junto con ellos, también desembarcaron más de veinte aviones puestos a disposición por las principales industrias aeronáuticas Ansaldo, Caproni, Fiat, Macchi, etc.; los aviones se habían desmantelado al inicio y se embarcaron en dos barcos, para ser ensamblados como llegaron a su destino.

Estos fueron los mejores aviones y motores con un diseño totalmente italiano: los rápidos y confiables aviones de reconocimiento SVA 5, los aviones de combate Ansaldo A1 Balilla, los poderosos bombarderos Caproni cuyas dimensiones y capacidad permitían la conversión en cómodos aviones de pasajeros, los hidroaviones Macchi M7 elegantes en su perfil y adecuados para bajar en lagunas, ríos y mar.

Facilitados por la proximidad de las dos ciudades capitales a orillas del Mar del Plata, los pilotos italianos compitieron entre sí volando sobre el agua en el inmenso estuario: Luigi de Riseis, Antonio Locatelli, Silvio Scaroni, Sargento Merola, solo por nombrar algunos, varias veces hicieron resonar el rugido de los motores de sus aviones, dando vueltas sobre los techos de las casas de Montevideo, a veces anunciados por mensajes telegráficos en otras ocasiones con acciones repentinas para provocar el efecto sorpresa.

La mayor expresión de la presencia de la Misión de Aviación Militar italiana de 1919 en Uruguay fue la participación en la fiesta nacional del Jura de la Constitución el 18 de julio con una formación aérea acrobática en el cielo de Montevideo. Emoción y orgullo impregnan las numerosas cartas escritas a los aviadores por ciudadanos uruguayos de origen italiano.

En hoja filatélica >>>

se reproducen los ejemplares más interesantes de la flota aérea de la Misión: dos aviones terrestres, el Ansaldo A1 Balilla y el trimotor Caproni armado con una ametralladora, y un hidroavión Macchi M7. Se proponen los tres aviones en vuelo con sus hélices girando y llevando la insignia tricolor de la bandera italiana pintada en la superficie inferior de las alas, en la escarapela lateral y en la cola. En el costado del fuselaje del Ansaldo A1 Balilla es visible un escudo de armas rodeado por dos largas cintas ornamentales. Este emblema de colores brillantes con obvio valor simbólico fue pintado en los costados de solo unos pocos ejemplares valiosos

En él se representa al santo patrón de la ciudad de Génova, San Jorge matando al dragón, y las cruces rojas sobre fondo blanco pintadas en las cintas ornamentales reproducen el emblema de la antigua y gloriosa República Marinera de Génova.

Con esta referencia explícita, la empresa Ansaldo quería recordar el profundo vínculo con la ciudad de



Génova, donde la empresa tenía su sede administrativa y una de las plantas de producción industrial del avión.

Fuente: Associazione culturale italiana "Le Muse"

Texto: Marina Aurora Silvana Brezza

Traducción: Joaquín Esteban Quintiliano

La restauración de la imagen fotográfica original del piloto Luigi de Riseis, procedente del archivo privado italiano de Riseis, fue realizada por el estudio fotográfico Stefano Pistelli.

Detalles Técnicos

Fecha de emisión: 01/11/2019

Código: 2019.40.H

Valor: \$ 140 (\$70 + \$70) pesos

uruguayos

Diseño gráfico: Arq. Daniel

Pereyra

Tirada: 5.000 hojas filatélicas

Hoja compuesta por 2 sellos



XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Importante Biblioteca Aeronautica

**ACFA, liquida por cuenta/orden de familiares
Colega especialista de la provincia de Misiones
recientemente fallecido**

**Mas de 800 titulos del tema
Historicos, Documentales, Academicos
Mayormente Ediciones europeas de alta calidad
de impresión y estado impecable**

A costos muy reducidos sobre el mercado

Solicite listas, si no las ha recibido

Al mail acfarg@gmail.com

Para los amantes al aeromodelismo

sugiere Chavon G

REVISTA MODELLISTICA INTERNACIONAL ONLINE

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

CON LA MEJOR INFORMACION DEL TEMA

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

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

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

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

jorgecasalia8@gmail.com

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

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

MUY BUEN MATERIAL

Importantes OFERTAS

Solicite información

Sin compromiso a

jorgecasalia8@gmail.com

MATERIAL FILAT. POSTAL SOBRE AEROFILATELIA

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

AEROFILATELIA

COLECCIONISTAS Y ESPECIALIZADOS

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

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

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

Conmemoraciones / servicio postal

Helicópteros / Aerostatos

Consúltenos por temas

Sin compromisos, preparamos selección a ofertar

acfarg@gmail.com

UN VERDADERO PIONERO DE LA AVIACION

Louis Blériot

Louis Charles Joseph Blériot (Cambrai, Francia, 1 de julio de 1872 - París, Francia, 2 de agosto de 1936) fue un pionero de la aviación en sus facetas de piloto, fabricante y diseñador de aeronaves.

Blériot se graduó de la École Centrale de Paris en artes y negocios; comenzó en la fabricación de faros para automóviles.¹ Para 1900 se enfocó en el diseño y manufactura de las primeras aeronaves, experimentó con prototipos con potencia de dos caballos de potencia. En 1903 se unió en sociedad con el pionero de la aviación Gabriel Voisin y formaron la *compañía Blériot-Voisin* pero la alianza duró poco y se disolvió en 1906. Entonces comenzó a construir aviones de diseño propio y voló sus propios modelos, entre ellos el Blériot en sus series IV (del cual no logró éxito), y el VIII de 40 caballos de potencia en el que voló entre las localidades



7177 B M. BLÉRIOT. THE FIRST MAN TO FLY THE CHANNEL. ROTARY PHOTO. E.C.

de Toury y Aternay en octubre de 1906.¹ Con el Blériot XI alcanzó la fama; era este un monoplano con un motor Anzani de 25 CV con el que el 25 de julio de 1909 realizó el primer viaje sobre el Canal de la Mancha

El Daily Mail de Inglaterra había ofrecido en aquel año la cantidad de 1000 libras a quien cruzara por primera vez el estrecho que separa Inglaterra de Francia. Esto le motivó a diseñar su famoso monoplano con el que pudo previamente realizar un viaje de 36 min y 55 s campo a



través y por ello se sintió seguro de hacerlo.

Tuvo otros rivales: Charles de Lambert, un ruso aristocrático de raíces francesas y pupilo brillante de Wilbur Wright; además de Hubert Latham, el favorito para ganar. Seis días antes del vuelo de Blériot, Latham intentó el cruce pero su avión (el Antoinette IV) cayó en el canal cuando el motor se apagó. Lambert fracasó también al estrellarse en un vuelo de prueba.

Recibimiento de Louis Blériot a su llegada a Inglaterra

El 25 de julio era un día de mal tiempo, pero Blériot se sintió motivado para volar a pesar de malos augurios: caminaba con ayuda de muletas — se había quemado un pie en sus ensayos—, un perro fue alcanzado por la hélice del monoplano y murió; y agregado a esto su esposa le rogaba no hacer la travesía

Despegó a las 4:35 cerca del puerto de Calais cuando notó la baja velocidad del viento.



Si Latham hubiera sabido que Blériot empezaba un vuelo real para cruzar el canal, habría intentado adelantarse (no en vano era el favorito), pero creyó que era solo un vuelo de prueba y cuando se dio cuenta de que estaba equivocado ya no le dio tiempo de reaccionar



Al inicio fue escoltado por el bote *Escopette* que llevaba a su esposa Alicia, pero avanzó y lo dejó atrás. Continuó el viaje: eran tiempos que se viajaba sin compás ni instrumentos, estaba inseguro de su posición y volando a 64 km/h y 76 metros de altura con las olas del mar abajo. A los diez minutos estaba en medio de la nada, "solo y perdido" según sus palabras

El motor se sobrecalentó, pero gracias a la lluvia pudo mantenerse.

Al fin vislumbró las cumbres cerca de [Dover](#), lejos de donde tenía planeado aterrizar por la acción del fuerte viento. Louis voló en su contra y alcanzó a ver un claro donde aterrizar, pero el viento aún lo impedía. Apagó el motor y la máquina logró tocar tierra. Al aterrizar le recibieron soldados y un policía ingleses y dos de sus compatriotas. El viaje duró 37 minutos.

La importancia de esta aventura no fue tanto la velocidad ni la distancia sino el hecho de que por primera vez se cruzaba un estrecho marino entre dos territorios. Esto hizo preocuparse a Inglaterra porque se sintió vulnerable ante un ataque aéreo. En 1914 se convirtió en el presidente de la *Société pour les Appareils Deperdussin*, renombrada



posteriormente *Société pour l'Aviation et ses Dérivés (SPAD)*, también conocidos sus modelos como [Blériot-SPAD](#), una fábrica importantísima de aeronaves de combate durante la [Primera Guerra Mundial](#), que construyó alrededor de 5600 aparatos para Francia, [Gran Bretaña](#) y otros países. Formó su propia compañía después de la guerra: la *Blériot Aéronautique*. la fábrica de Blériot construyó alrededor de 10.000 aviones para las Fuerzas Armadas francesas y para otras potencias aliadas

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX



SERVICIO A NUESTROS LECTORES
Tal vez ya lo conozcan, pero por las dudas quizá a alguno de ustedes les interese este enlace, donde se pueden descargar muchas revistas argentinas.
<http://www.ahira.com.ar/revistas/hora-cero-suplemento-semanal/>

LAMENTABLE ACTUALIDAD SOCIAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gracias por difundirlo. □

MÉDICOS HOSPITAL MILITAR

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

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

Los Lectores nos escriben

Pablo Marcelo Arbeletche ha publicado

REVISTA "PUCARÁ" N° 11 - ver extracto de una nota del Sr. Santiago Rivas, para acceder a la nota completa acceder al siguiente link: <https://indd.adobe.com/.../7cd89f1b-cf7f-4aa1-a3d3...>

XXXXXXXXXXXXXXXX

MUSEOS

NACIONAL DE AERONÁUTICA

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

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

Ingreso por Av Eva Perón 2200, Morón.

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

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

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

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

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



DE AVIACION NAVAL

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

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



El proyecto del Museo de la Aviación Naval comenzó a gestarse allá por 1987 con la

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

MATERIAL FILATELICO

• CLASIFICADORES

CHICOS MEDIANOS, GRANDES NUEVOS y/o USADOS

• ALBUMES DE SELLOS

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

• HOJAS DE ALBUM - PINZAS IMPORTADAS

- *ACFA, dispone gran cantidad de MATERIAL en oferta*
- *Solicite información acfarg@gmail.com tel 4568 - 3477*

AEROFILA, REQUIERE DE SU VITAL AYUDA

POR FAVOR, ES MUY IMPORTANTE!!!!

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

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

NECESITAMOS SABER:

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

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



**A NUESTRA MESA EDITORIAL, LE
AGRADARIA RECIBIR COMENTARIOS DE
LAS NOTAS PRODUCIDAS Y
TENER UN INTERCAMBIO DE
CONCEPTOS E IDEAS,
Y contar con su valiosa colaboración
literaria:**

**Anécdotas, informes, relatos del
pasado**

**Conmemoraciones, y todo aquello
interesante de compartir
con los propios camaradas del Aire,
para su conocimiento**

PORQUE EL BOLETIN VUELO NEWBERIANO

ES DE TODOS

ESCRIBANOS AL MAIL: acfarg@gmail.com

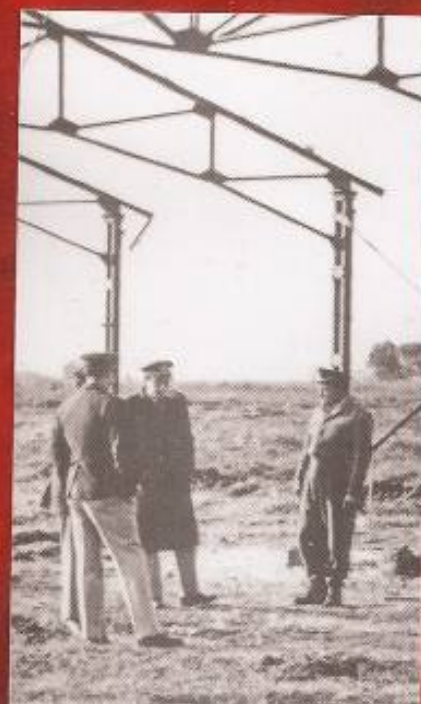
Si es necesario nosotros colaboramos

Con la redacción / diagramación

Nos importa el contenido

**Pruebe y comparta sus recuerdos y
conocimientos**

**La descripción de una foto o documento
Puede ser la base de una nota interesante
Especialmente para las generaciones jóvenes**



Capitán Ing Av Ej
D Juan Eduardo MOSTO
y el Subof Pr Rufino TORALES
"Levantando el Primer Hangar"
"Haciendo el Aeródromo CPO"
Campo de Mayo - 1962

Fotografía de la colección del
MUSEO DE LA AVIACION
DEL EJERCITO
Aeródromo Campo de Mayo
Campo de Mayo, Pta 4 S/Nº
(1659) Provincia de Buenos Aires
República Argentina
2006

*Comisión de Aviación del Ejército
Nuestra Señora de Lorette
Colección Aviación de Ejército 2*

EL CATALOGO - Principal herramienta para un Coleccionista

Nos informa JORGE CASALIA

Los catálogos existen desde hace mucho tiempo, tienden a servir como una forma de canal de información ESPECIALIZADA, que va dirigido a un individuo, información que da pautas DETALLADAS en lo que respecta a las existencias y/o costos de sus diferentes especies afines

Esta información puede referir a las medidas del producto en cuestión, a sus diversas variedades, a sus características técnicas, a los materiales de construcción, a las posibilidades y lugares de uso, etc. etc. etc.

Como podemos ver, el catálogo es una herramienta muy importante <personalmente pienso que es la principal>, para el conocimiento de la existencia de una determinada especie/producto dentro del mundo o hábitat que nos rodea (también de su comercialización)

Estas definiciones generales, nos permiten entrar al detalle del título y motivo de esta nota

Un coleccionista de cualquier tema u objeto, debe lograr en primer término, conocer la base fundamental del mundo integral y/o hábitat, de ese motivo de coleccionismo que ha elegido.

Su alto interés de acaparar la mayor cantidad de unidades de ese tema, requiere de la necesidad de conocer donde, cuando y de que cantidad dispone en existencia, para lograr su personal objetivo

Y también necesita saber las formas y/o variedades disponibles, y mucho más importante conocer sus determinados valores de costo y/o evaluación de ellas, y así poder distinguir sus posibles futuras predilecciones mas dificultosas y mejor valorizadas

Nunca es suficiente el conocimiento básico del tema elegido, y aunque la selección del tema, casi siempre está ligado a la existencia de antecedentes: laborales, familiares, hereditarios o similares, nunca será posible desoir, la imperiosa necesidad de familiarizarse a fondo, consultando el trabajo de quienes ya se han dedicado especialmente a su tema elegido, confeccionando un catalogo determinado del tema en cuestión. Además la información de un catalogo, habrá de elevar fundamentalmente, el propio caudal de conocimiento especializado y ello hace muy fuerte y eficaz a un verdadero coleccionista y lo distingue entre sus pares.

Debemos entender por lo expuesto, que realmente el catalogo es la PRINCIPAL HERRAMIENTA DE UN COLECCIONISTA

Hay en todo el Universo Catálogos de todo elemento evaluable (y/o comerciable).

De hoy en más habrá de ser nuestro mejor y más confiable amigo y guía

AMIGO COLECCIONISTA

**DISPONEMOS LA MAYOR VARIADAD
DE CATALOGOS ESPECIALIZADOS
NACIONALES Y/O EXTRANJEROS
NUEVOS Y/O USADOS EN OFERTA**

**SU CONSULTA SIN COMPROMISO ALGUNO
LE SERA MUY UTIL**

acfarg@gmail.com

FUNDACION MARAMBIO



BOLETIN DE NOVEDADES

1. PARA SU LECTURA COMPLETA INGRESE , al sitio
www.marambio.ag/infoprensa/noviembre2021.html

VISITE WWW.MARAMBIO.AQ

PRUEBE Y SEA UN CRONISTA FILATELICO

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

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

NUEVO LISTADO DE ENVIO PUBLICACIONES Y LISTAS DE OFERTAS A LECTORES

Los Servidores de Internet, nos obligan a reducir
nuestros 4.384 envíos informativos periódicos
Estamos haciendo ***nueva lista reducida de envíos***
Si Ud. quiere seguir recibéndolos, infórmenos a:

acfarg@gmail.com "*quiero recibir publicaciones/ ofertas*"

Entre Junio/Agosto, enviamos estas listas de OFERTAS:

- Material HISTORIA DE LA NAVEGACION
- Correspondencia de Malvinas Pre y post Conflicto Austral
 - material coleccionable tema FUTBOL
 - Tematica Malvinas
 - OFERTA Nº 1
 - OFERTA Nº 2
 - OFERTA Nº 3
 - Tematica BOMBEROS
 - OFERTA EXCEPCIONAL TEMA ANTARTICO

Y la distribución de las Ediciones Boletines Digitales de ACFA

Le rogamos pierda dos minutos e infórmenos de su interés

Le quedamos muy agradecidos

MUY IMPORTANTE MENSAJE

ESTIMADO LECTOR Y AMIGO DEL AIRE

Nosotros hemos asumido el legado de nuestro Numen Tutelar, el Gran Jorge Newbery, en difundir todo aquello que haga a la historia y desarrollo de la Aeronavegación Universal y memorar sus épicos actores y/o eventos.

Pero también necesitamos mucho de su ayuda, en no dejar en el olvido tantos acontecimientos de su hermosa evolución.

Haganos llegar aquellos capítulos y/o nombres que escribieron sus páginas doradas de otrora

También el relato de sus propias vivencias relacionadas con la evolución aeronáutica. anécdotas y/o hechos que lo ameriten;

nuestras generaciones jóvenes, necesitan conocerlos

Diríjalas a : acfarg@gmail.com

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

Mayoría certificadas +++ muy coleccionables

CORRESPONDENCIA CON ISLAS MALVINAS

PRE Y POST CONFLICTO AUSTRAL

Escribanos a: acfarg@gmail.com

Consultas sin compromiso

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

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

CONSULTE SIN COMPROMISO ALGUNO

AL MAIL : acfarg@gmail.com

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

VUELO NEWBERIANO

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

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

Dirección y Editor responsable exclusivo: JORGE CASALIA

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

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

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

En el contenido de las notas/colaboraciones

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

N° 71 AÑO 2022

Direcciones de mail:, jorgecasalia8@gmail.com,

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

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