

Historia marítima y naval



Taller de Carpintería.
Escuela Militar de
Aviación. Archivo DEH

Los inicios de la conjuntes técnico aeronáutica. Tres marinos en los Talleres de El Palomar

Walter Marcelo Bentancor¹

1 Suboficial Mayor retirado de la Fuerza Aérea Argentina. Actualmente cumple funciones como Personal Docente Universitario en el Museo Nacional de Aeronáutica. Es miembro del Instituto Nacional Newberiano, del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; del Instituto Nacional Browniano; del Instituto Argentino de Historia Militar y de la Asociación Española de Historia Militar – ASEHISMI-. Autor del libro *El General de los Cazas. Adolf Galland en Argentina 1948-1955* (tres ediciones), y de diversos artículos sobre historia aeronáutica en publicaciones nacionales y extranjeras.

El 23 de julio de 1913 la Dirección General del Personal de la Marina mediante Orden del Día N° 166, informaba al Cuerpo de Marinería sobre Pases y Bajas a cumplimentar por sus integrantes. Entre quienes dejaban el citado Cuerpo se encontraban tres mecánicos maquinistas:

- Del crucero *Buenos Aires* ayudante mecánico maquinista José Scapuzzi
- Del guardacostas *Independencia* ayudante mecánico maquinista Juan Guerín
- Del torpedero *La Plata* mecánico maquinista principal Jacinto Riera

Los nombrados eran dados de pase al Depósito de Marinería (en Comisión para seguir los cursos de la Aviación Militar). Es así que realizan la presentación de rigor en la Escuela Militar de Aviación de El Palomar, cuyo Director el teniente coronel ingeniero Antonio Arenales Uriburu les da la bienvenida y los deriva a los Talleres de dicho Instituto.

Los tres suboficiales de la Marina son recibidos por el Jefe de Mecánicos, Ambrosio Garagiola, quien les presenta al resto del personal con quienes compartirían las labores diarias: ayudante mecánico Juan Arena; carpintero especializado Pedro Rielo (construyó la primera hélice para aviación en el país); jefe del taller de carpintería, Antonio del Santo; ayudante mecánico principal, Pablo Parasovchka; mecánico, Juan Costallat; ayudante mecánico, G. Gianera; mecánico, Reinaldo Trangone; mecánico, W. Méndez y el ayudante Luna². Todos ellos bajo la supervisión del Jefe de Talleres, Ambrosio Taravella.

Sin embargo no era el primer contacto de hombres de la Marina de Guerra con la actividad aérea. El teniente de fragata Melchor Z. Escola aprovechó la oportunidad que le brindaba la *Compañía Aérea Argentina* en terrenos cedidos por el Ministerio de Guerra en El Palomar y la circunstancia de que *en el contrato de concesión figurase una cláusula por la cual, la Escuela aquella debía proveer a la instrucción de determinado números de oficiales*³.

Sobre un biplano Farman 50 hp perteneciente al aviador francés París Leclerc (a la sazón 2° instructor de la Escuela de aviación de la citada Compañía),

2 Taravella, A. L. *Setenta años de Servicios Aeronáuticos-Historia Ilustrada*, p.122.

3 Biedma Recalde, A. M. "Cincuentenario de la muerte de un Precursor de la Aviación Naval". En: *Revista Nacional Aeronáutica y Espacial*, octubre de 1965, p. 60.

el oficial marino pudo realizar algunos vuelos de entrenamiento, *pero debido a la liquidación de la misma por razones económicas, interrumpió su adiestramiento*⁴.

Luego, producida la inauguración de la Escuela Militar de Aviación por Decreto del 10 de agosto de 1912 y dispuesto que en la misma se instruyera a oficiales del Ejército y de la Marina, el teniente de fragata Escola obtuvo su incorporación al primer curso, diplomándose piloto aviador el 23 de octubre de aquel mismo año y Piloto Aeronauta el 28 de marzo de 1913⁵.

La actividad en la Escuela Militar de Aviación era intensa. Tanto en tierra como en el aire, a pesar de los escasos medios disponibles y un presupuesto exiguo, los mecánicos hacían esfuerzos por mantener en servicio a esas *pajareras de madera, tela y alambre*⁶. Los accidentes eran frecuentes y no había nuevos aeroplanos de reemplazo, por lo que era habitual que las reparaciones se efectuaran *hasta con el alambre del campo*⁷.

La exigua dotación aérea estaba compuesta por las siguientes aeronaves:

Avión	Motor	Nombre
Nieuport M. IV	Gnome 10 hp	La Argentina
Nieuport 2-G	Gnome 50 hp	América
Santos Dumont	Clement 35 hp	Demoiselle
Henri Farman	Gnome 50 hp	
Bleriot XI	Gnome 50 hp 7 Cilindros	Centenario
Bleriot XI-2	Gnome 80 hp rotativo	
Castaibert Modelo IV	Gnome-Omega 50 hp	
MoraneSaulnier	Gnome o Le Rhone 80 hp	Parasol
Marischal	Anzani 35 hp C/3cilindros	Estudiantil
Breguet 1912	GnomeDouble-Omega 100 hp	
Rumpler	Austro Daimler 65 hp	Taube

4 Lironi, J. V. *Génesis de la aviación argentina 1910-1915*, p. 314.

5 Biedma Recalde, A, M. "Cincuentenario de la muerte de un Precursor de la Aviación Naval". Ob. Cit. En: *Revista Nacional Aeronáutica y Espacial*, octubre de 1965, p. 60.

6 Pajareras de madera, tela y alambre. termino con el que se nombraban despectivamente a los aeroplanos, en comparación con las jaulas utilizadas para pájaros.

7 Hasta con alambre de campo. Ambrosio Taravella utiliza ese dicho para describir las soluciones caseras utilizadas en las reparaciones de los aeroplanos.

Al poseer jerarquías de suboficial, Guerin, Scapuzzi y Riera eran supervisados por el sargento 1º Francisco Sánchez, quien se desempeñaba como encargado de la Mayoría. Hombre culto y proveniente del Regimiento de Granaderos a Caballo “General San Martín”, era reconocido por sus dotes de excelente jinete, condición demostrada en sendos torneos hípicas realizados en Francia y Chile.

Sánchez estaba en estrecho contacto con el personal de mecánicos, ya que el mismo era Piloto de Globo y de aeroplano, convirtiéndose en el primer *Clase*⁸ en obtener esos títulos. Era común verlo conducir el automóvil *Anasagasti*⁹ recorriendo las instalaciones de la Escuela Militar de Aviación en compañía de *Chato* (un perro mestizo convertido en mascota del personal).

Un dato interesante lo constituye el hecho descrito en el artículo 24º del Reglamento para la Escuela Militar de Aviación. En él, se especifica que la *Sección de Aeronáutica Militar contaría, entre otros, con 10 conscriptos de la Armada*¹⁰, hecho que no llegó a concretarse, dejando en evidencia la clara intención del Ministerio de Guerra de integrar personal naval a la flamante institución. Merece recordarse que hasta ese momento (1912) todavía no estaban en vigencia las enseñanzas de la Gran Guerra que se aproximaba, aunque se avizoraba que los grandes buques (destruidores) serían vulnerables a los ataques por aire y desde las profundidades a través de los submarinos.

La participación de la Marina Nacional en la creación de la Escuela Militar de Aviación estuvo dada por la designación en la Comisión Central Recolectora de Fondo Pro-Flotilla Aero Militar del almirante Martín (secretario), el almirante Domecq García y los capitanes de navío Durand e Irizar (vocales)¹¹.

Sin embargo, la participación efectiva de los hombres navales en El Palomar fue escasa. Al teniente de fragata Melchor Escola (diplomado piloto aviador) se le sumarian los suboficiales Guerin, Scapuzzi y Riera en el rol de mecánicos. El 10 de junio de 1919, el alferez de navío Mario Sarmiento

8 “Clase”. Término con el que se conocía al Personal Subalterno (suboficiales). Referencia al año de incorporación al Ejército.

9 *Voiturette* Anasagasti modelo 1911, donado por su constructor, Horacio Anasagasti a la Escuela Militar de Aviación de El Palomar. El ejemplar forma parte de la colección del Museo Nacional de Aeronáutica.

10 Lironi, J. V. *Génesis de la aviación argentina 1910-1915*, ob. cit., p. 75.

11 Fortini, E. L. “Sobre la Fundación de la Aviación Naval”. En: *Revista del Mar*, año XXV, N° 112, p. 41.

muere mientras realizaba un vuelo de entrenamiento, en consecuencias de investir en vuelo al avión del capitán italiano Enzo de Giovanardi, perteneciente a la Misión Aérea Italiana en nuestro País¹².

En forma paralela, la Marina consideraba la posibilidad de disponer de su propia Escuela de Aviación dotada con medios acordes a las funciones específicas, sobre todo antisubmarinas y protección de la flota de guerra.

A tal fin, en 1913 comisiona a Europa al alférez Fitz Simón:

quien recibe instrucciones de estudiar sobre la aplicación de la aviación en las marinas. En Francia, el citado Alférez tuvo oportunidad de presenciar y estudiar la construcción de exploradores y encomendado especialmente la de aeroplanos y dirigibles¹³.

Mientras tanto, en los Talleres de la Escuela Militar de Aviación, los mecánicos navales tomaban contacto directo con el material que luego les sería familiar.



Taller de Cazoletaría. Escuela Militar de Aviación. Archivo DEH

12 En: <https://www.histarmar.com.ar/AVIACION/Creacion%20de%20la%20Aviacion%20Naval.htm>

13 Fortini, E. L. "Sobre la Fundación de la Aviación Naval", ob. cit. En: *Revista del Mar*, año XXV, N° 112, p. 41.

Las actividades cumplimentadas incluían teoría y práctica, aunque no existen registros de vuelos realizados por este personal, actividad reservada para el Jefe de mecánicos y Jefe de Talleres (Garagiola y Taravella respectivamente).

La instrucción teórica (alternada con la práctica) estaba a cargo de los ingenieros Horacio Anasagasti y Carlos Irmscher¹⁴, quienes en forma honoraria brindaban sus conocimientos a los futuros aviadores y mecánicos. Las materias dictadas eran: construcción y manejo de motores; carburación; medida del poder efectivo; encendido; detalles de construcción; puesta a punto; nociones de mecánica; estática y dinámica¹⁵.

Los tres suboficiales alumnos colaboraban en las tareas del desmontaje de las válvulas de los motores, una vez cumplidas las diez horas de uso, y a las veinte, había que proceder a desarmarlos íntegramente, oportunidad que era aprovechada para una inspección general del aeroplano.

El carpintero Pedro Rielo enseñaba sus dotes con las maderas en el arte de construir hélices y estructuras, mientras que Pablo Parasovchka hacía lo mismo con los motores y superficies móviles. La participación de Guerin, Scapuzzi y Riera incluía la recuperación de elementos pertenecientes a aeroplanos destruidos en accidentes. La reconstrucción del Bleriot- Gnome de 50 CV *Centenario*, en un suceso que tuvo como protagonista al piloto aviador teniente de fragata Melchor Escola, quien debió de realizar un aterrizaje de emergencia en un campo de Moreno, dejando al citado aparato en condiciones deplorables, fue una buena oportunidad para emplear los conocimientos aprendidos, y con la paradoja de haber sido un oficial naval el causante de la destrucción¹⁶.

El aeroplano emblema de la Escuela Militar de Aviación lo era el Farman. Los pilotos aviadores comenzaban en este biplano el aprendizaje. Volaban prácticamente todos los días (en buenas condiciones meteorológicas) y sus fallas frecuentes, se presentaban en los motores. Ambrosio Taravella recuerda que, en el año 1913 *los recursos económicos de la Escuela eran extremadamente exiguos*,

14 Irmscher, Carlos V. Ingeniero alemán, *brevet* internacional de piloto aviador N° 26, expedido por el Aero Club Argentino. A partir de 1912 se desempeñó como profesor honorario de la Escuela de Aviación Militar. Falleció en la ciudad de Buenos Aires el 6 de enero de 1926.

15 Biedma Recalde, A. M. "Antaño y sus Mecánicos". En: *Revista Nacional de Aeronáutica*, abril de 1958, p.45.

16 Taravella, A. L. V. *Setenta años de Servicios Aeronáuticos-Historia Ilustrada*, ob. cit., pp.15-24.



Gentileza Instituto Aeronaval y SP (ARA)
Lorenzo Borri

*habiendo de recurrir a la ayuda económica privada y a una drástica economía en la conservación y consumo de materiales y combustibles*¹⁷.

A pesar de todos estos contratiempos, las labores de los talleres no disminuían. Las condiciones de trabajo y de vida distaban de ser las ideales. Con solo tres hangares o *cobertizos* de zinc, las instalaciones de la flamante Escuela eran insuficientes y muchos de los mecánicos optaban por quedarse a dormir en ella, en primer lugar porque muchos vuelos finalizaban al atardecer y los aeroplanos regresaban a tierra con novedades, y otra no menor era la lejanía de El Palomar con los centros urbanos y la dificultad de transporte, cuyo único medio disponible era el ferrocarril de la línea *Buenos Aires al Pacífico*, con estación de cabecera en Retiro.

Los cajones de embalaje en el cuál llegaron los primeros aviones eran de madera resistente y utilizada como dormitorios. Los tres marinos pudieron interactuar en forma directa con personajes que pasarían a ser Precursores fundadores de nuestra aeronáutica militar. Los ingenieros Jorge Newbery,

17 Taravella, A. L. V. *Setenta años de Servicios Aeronáuticos-Historia Ilustrada*, ob. cit., pp.15-24.

Alberto Mascias, Horacio Anasagasti; los tenientes primeros Raúl Goubat y Alfredo Agneta; el sargento 1º Francisco Sánchez; el constructor Edmundo Marichal, junto a Ambrosio Garagiola y Ambrosio Taravella, compartieron sus conocimientos con los marinos y obtuvieron la admiración de estos.

La comisión en los Talleres de El Palomar finalizó en diciembre de 1913. Fueron seis meses intensos, de aprendizaje, formando a quienes serían la base técnica de la Aviación Naval argentina y estableciendo los comienzos de una *conjuntes* entre la aviación militar y la Marina de Guerra, con no mucho éxito, pues esta última contaba con otros planes que ya estaban en ejecución.

Es preciso recordar que el 9 de julio de aquel año, el ingeniero Antonio Guido Borello aparecía en vuelo con su biplano *El Colorado* (tipo Farman con motor Gnome 50 hp) sobre la ciudad de La Plata para aterrizar sin novedad en el hipódromo local. Había salido a la mañana de Villa Lugano y reabastecido de combustible en Florencio Varela. Este vuelo cobraría notoria importancia para la futura aviación naval¹⁸.

A comienzos de 1914, los suboficiales José Scapuzzi, Jacinto Riera y Juan Guerin fueron designados para trasladarse a Europa en compañía del teniente de fragata Melchor Escola con el objeto de visitar las principales escuelas y fábricas de Francia, Gran Bretaña, Bélgica y Alemania. A su regreso al país, se procedería a la organización de la Escuela de Hidroaviación¹⁹.

Sin embargo, dicha comisión a Europa tendría corta duración. El 28 de julio comenzó la Primera Guerra Mundial y los marinos argentinos tuvieron que regresar a su país: *Escola y los tres mecánicos que habían cursado en Palomar, al no poder continuar perfeccionándose en Europa, son oficialmente destinados a Berisso con los otros a quienes ya he nombrado y el Conscripto Carlos Alberto Lavelli*²⁰.

En Berisso se había instalado una Escuela de Vuelo a cargo del Condestable Joaquin Oytaben²¹ llamada Escuela de Aviación del Arsenal del Río de la

18 Biedma Recalde, A. M. "Genesis de la Aviación Naval Argentina" (1º y 2º parte). En: *Revista Nacional de Aeronáutica*, s/f.


19 Biedma Recalde, A. M. "Genesis de la Aviación Naval Argentina" (1º y 2º parte). En: *Revista Nacional de Aeronáutica*, s/f.

20 Fortini, E. L. "Sobre la Fundación de la Aviación Naval", ob. cit. En: *Revista del Mar*, año XXV, N° 112, p. 44.

21 Nació el 10 de mayo de 1881 en España. Naturalizado argentino. Suboficial de la Marina de Guerra argentina. Diplomado piloto aviador en biplano Farman 50 hp. el 12 de septiembre de 1914. Primer piloto instructor de la primitiva Escuela Naval de Aviación de Fuerte Barragán. Murió en Berisso el 16 de octubre de 1915 a consecuencias de un accidente de aviación (Biedma Recalde, A. M. *Diccionario Biográfico*, p. 117).

Plata, que funcionaba en forma provisoria, aunque la Marina de Guerra enviaba en forma voluntaria a quienes se mostraran deseos de seguir su carrera en esa nueva rama, y además institucionalizada desde el 19 de abril de 1915. Sin querer, el ingeniero Borello había contribuido a la misma al instalar el aeródromo de Berisso.

Lamentablemente, el suboficial José Scapuzzi no pudo presentarse en su nuevo destino. Falleció ahogado en Río Santiago. Jacinto Riera y Juan Guerin secundaron a Oytaben en la faz técnica hasta que un fatal accidente mientras tripulaba un biplano Farman Renault de 70 HP terminara con la vida del condestable, hecho ocurrido el 16 de octubre de 1915.

Los suboficiales Jacinto Riera y Juan Guerin fueron declarados *Precursores de la Aviación Naval* por ser *Organizadores y Fundadores de la Escuela de Berisso*, y esta última reconocida como *primera Escuela de Aviación Naval*²². 

Bibliografía

- BIEDMA RECALDE, Antonio M., "Antaño y sus Mecánicos". En: *Revista Nacional de Aeronáutica*, abril de 1958.
- "Cincuentenario de la muerte de un Precursor de la Aviación Naval". En: *Revista Nacional Aeronáutica y Espacial*, octubre de 1965.
- *Diccionario Biográfico*. Buenos Aires, Editorial "Aviación", 1935.
- "Génesis de la Aviación Naval Argentina" (1º y 2º parte). En: *Revista Nacional de Aeronáutica*, s/f.
- FORTINI, Enrique Luis. "Sobre la Fundación de la Aviación Naval". En: *Revista del Mar*, año XXV, N° 112. Buenos Aires, Instituto Browniano.
- LIRONI, Julio Víctor. *Génesis de la aviación argentina 1910-1915*, primera edición. Buenos Aires, 1971.
- TARAVELLA, Ambrosio L. V. *Setenta años de Servicios Aeronáuticos-Historia Ilustrada* Buenos Aires, Ediciones Culturales Argentinas, 1982.

Agradecimientos

- Suboficial Principal (R) (Aviación Naval) Lorenzo Borri.
- Señor Eduardo Juan Amores Oliver (Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina).
- Magíster Luis Fernando Furlan (Instituto Nacional Browniano y Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina).

22 Fortini, E. L. "Sobre la Fundación de la Aviación Naval", ob. cit. En: *Revista del Mar*, año XXV, N° 112, p. 50.