

Memorias

Alberto San Martín



Memorias

Alberto San Martín

SOBRE EL AUTOR



Alberto San Martín nació el 29 de junio de 1918, en la ciudad de Buenos Aires. Realizó actividades deportivas de natación, pelota a paleta, aeromodelismo, vuelo con y sin motor (avión y planeador).

Inició la actividad de vuelo sin motor en el Club Argentino de Planeadores "Albatros", el 13 de marzo de 1938, siendo su instructor Don Carlos Terrada. Comenzaba así a vivir la realidad de su pasión por volar. Ese sueño se hizo realidad al lado de los grandes "precursores" como Finochietti, Buono, Vignera, Olivares, Duclout, Terrada, Teichman y tantos otros que él siempre respetó y admiró.

En el año 1939 recibió su Patente Nacional de Vuelo sin Motor, conquistó el "C" de Plata Nº 8 el 9 de diciembre de 1944 con un planeador "Rhönbussard". Se recibió de Instructor de Pilotos de Planeador con la patente Nº 12 el año 1940, que ejerció en el Club Argentino de Planeadores "Albatros" y algunos años después en el club de Planeadores San Martín de Mendoza, siempre a título honorario.

La prueba más importante la realizó con un planeador "Rhönbussard" el 9 de diciembre de 1944, salió de Merlo (B) y después de volar 2 horas y 17 minutos aterrizó en Nueva Palmira, Uruguay, tras sobrevolar y cruzar el Río de la Plata, parte del Delta y cruzar el río Uruguay en una de sus partes más anchas.

Ya retirado de lo que nunca dejó de ser su pasión: *"Volar en Planeador"*, y disfrutando del merecido descanso de su vida laboral, tomó la decisión de empezar a plasmar sobre un papel lo que eran las memorias de su vida volovelística.

Emprendió su vuelo hacia la eternidad el día 27 de mayo de 2009.

PRÓLOGO

Este libro contiene una serie de relatos absolutamente verídicos, relacionados con la actividad de un piloto de vuelo sin motor dentro del Club Argentino de Planeadores "Albatros" de la localidad de Merlo, Buenos Aires y que fue conocido en el ambiente con el seudónimo "El Flaco". Estos escritos interpretan la idiosincrasia de aquel viejo vuelo sin motor lleno de sudor, alegrías y lágrimas, todo ello, dentro de un gran sentido de solidaridad y compañerismo que desgraciadamente fue desapareciendo debido al cambio de dependencia de ese deporte desde el Ministerio del Interior al de Guerra, que hizo que la actividad se manejara con un burocrático sentido militar más que deportivo.

Este prólogo, que relatado en tercera persona con un léxico como de un cuento, no es un cuento, sino que todo lo aparecido en el libro es completa verdad. La palabra "idiosincrasia" escrita más arriba, está basada en que el grupo era un conjunto humano completamente heterogéneo, pero jamás hubo antagonismo alguno, sólo veníamos a volar. No existía diferencia entre nacionalidades, razas, ni de índole monetaria, ni social, ni política. No existía diferencia alguna que afectara la armonía del conjunto, argentinos, suizos, franceses, alemanes, distintos ideales; franceses, unos de De Gaulle, otros de Pétain, gente rica, gente pobre. Creo que jamás hubo una idiosincrasia tan humana como la que hubo, a pesar de la Guerra Mundial en pleno apogeo. Éramos todos iguales, un importante gerente de empresa era tan importante como un obrero metalúrgico o como un estudiante.

Se recopila también la actividad de este piloto en comentarios sobre el desarrollo del Congreso de Rumipal y además se relata su actuación dentro del Club de Planeadores San Martín (Mendoza) al cual pudo poner en marcha logrando que el material de vuelo utilizado en un curso de la Universidad de Cuyo que iba a ser retirado a Buenos Aires, quede en ese club

aún sin actividad y se hizo cargo de la instrucción "ad honorem" formando once pilotos de la categoría "A".

Paradójicamente, la guerra trajo beneficios, una posguerra que revolucionó el vuelo sin motor mundial, con la aparición de materiales compuestos como las resinas Epoxi, la fibra de carbono, el Kevlar, etc., aparecieron veleros que modificaron no solo la idiosincrasia sino también la economía de aquel viejo vuelo sin motor que no volverá jamás.

Alberto San Martín

Capítulo 1

INGRESO AL CLUB ARGENTINO DE PLANEADORES ALBATROS

En los primeros días del mes de marzo de 1938, en el diario La Nación de la ciudad de Buenos Aires, apareció una página entera, en rotograbado, la noticia de la reiniciación de las actividades del Club Argentino de Planeadores "Albatros", a raíz de su actividad en el nuevo campo ubicado en la localidad de Merlo, Provincia de Buenos Aires. En realidad, la actividad de ese club se había iniciado en 1930, en el aeródromo "Presidente Rivadavia", ubicado en la localidad de Morón.

La actividad en ese aeródromo fue suspendida por la incompatibilidad de practicar el vuelo sin motor en un campo donde actuaban dos empresas internacionales de aviación comercial: la Panagra, norteamericana y la Lufthansa, alemana. Aparte, practicaban el vuelo con motor, dos entidades aero deportivas: el Aero Club Argentino y el Aero Club "Los Patos".

Teniendo en cuenta esas actividades y su presencia en el campo de vuelo, la actividad del vuelo sin motor, en cuya época volaban planeadores con remolques de auto, con largos cables de remolque, decidieron suspender la actividad, allá por 1936, para reiniciar la práctica de planeadores en el nuevo campo de Merlo, en los primeros días de 1938.

El Club Argentino de Planeadores "Albatros", había nacido por la unión de dos grupos formados por un conjunto de jóvenes encabezados por el Sr. Joaquín Berardi, por un lado; y por el grupo encabezado por Alfredo Finocchietti por el otro, dando origen al vuelo sin motor organizado en el país.

Al leer el "Flaco", los detalles del diario La Nación, donde aparecían planeadores primarios y otros de mejor aspecto, grupos de pilotos, etc., y recordando que, cuando él tenía 16 años, en 1934, había quedado azorado, viendo en la Base Aérea "El Palomar", los vuelos en planeador, realizados por la misión alemana, donde volaron los más famosos pilotos del mundo, le propuso a un amigo suyo, Armando Omar Picón, tan

entusiasmado como él, mostrándole la página del mencionado diario, inscribirse en el Club "Albatros", y hacer el curso de pilotos de planeadores. Ya ambos tenían 19 años de edad. Su amigo opinó que mejor sería esperar, juntar un poco de dinero en sus respectivos empleos, y hacer más adelante, el curso de piloto de avión.

Empeñado, el "Flaco", en iniciar el curso en planeador, a los pocos días llamó a su compañero, y le dijo que él estaba dispuesto a encarar la cosa. Llamó por teléfono a la oficina del Club "Albatros", donde le comunicaron las condiciones de ingreso y otros datos, pero le sugirieron que pasara personalmente, para hablar del asunto.

El "Flaco" llamó telefónicamente a su amigo, y le manifestó que ese día él se iría a inscribir, para lo cual le dijo que lo esperaría en la esquina de Avenida de Mayo y San José, y si no estaba él allí, se iría solo en el ómnibus de las 20:30 h.

Dejó pasar varios ómnibus y como su amigo no apareció, subió y allí estaba su amigo, quien al ver que el "Flaco" subía, no bajó para avisarle que él también se iría a inscribir.

Bajaron del ómnibus en Avda. La Plata y Caseros, caminaron una cuadra y media por la avenida, y llegaron a la puerta del "Albatros", que ostentaba el número 2352. Era un gran portón de unos 3 metros de ancho. Como nadie venía a sus llamados y estando abierta una pequeña puerta, caminaron por un corredor de unos 15 metros de largo y llegaron a un patio de unos 10 x 10 metros. A la derecha encontraron una habitación que resultó ser la del carpintero, junto a ella estaba la salita de la administración del "Albatros".

Al frente había un portón muy ancho, que ese día no lo transpusieron pues supusieron que era el taller donde fabricaban planeadores.

Los atendió el carpintero del club, el señor Victorio Riselli, quien les explicó como era el tema. Para poder iniciar el curso, había que cumplir, por lo menos, dos horas por semana en el taller, construyendo el material de vuelo, y si no, cuando comenzaran el curso, esas dos horas, las tenían que cumplir en el club, especialmente cortando cardos del campo. Cada práctica les costaría 1 peso. Así que con el número de socio 326, el "Flaco" se convirtió en socio del Club Argentino de Planeadores "Albatros".

PRIMER DÍA DE TALLER

Al día siguiente, como el "Flaco" trabajaba de 14:00 a 22:00, a las 8:00 de la mañana de ese día, ya estaba en el taller. Allí, el carpintero Riselli le presentó a otro carpintero, el señor Ubaldo Palich. Sabiendo que se trataba de un nuevo socio, ya que venía a cumplir horas de trabajo, le preguntó en qué le gustaba trabajar más: en maderas o en hierros.

El "Flaco", como había participado en la construcción de un "Pou du Ciel", que no voló por tener poca potencia su motor, le dijo al señor Palich que prefería trabajar en madera, esperando colaborar haciendo una costilla de ala o ayudar a enchapar un larguero. Ante su preferencia de trabajar en madera, le dijo que se ocupara de hacer una caja para guardar las hojas de lija, con las divisiones correspondientes a cada tipo de lija.

El "Flaco" se quedó perplejo y casi ofendido, pero a los pocos días terminó su primer trabajo "aeronáutico".

PRIMERA VISITA AL CAMPO DE VUELOS

Era domingo 7 de marzo de 1938. El campo estaba como a unos 1.200 metros de la estación de Merlo, sobre el camino asfaltado que iba a José C. Paz. Llegaron. Había un cartel en la esquina que indicaba que se trataba del campo de vuelos del club. A la izquierda y dentro de ese campo, aparecía algo así como un casco de estancia; caminaron por la calle de tierra hasta

llegar hasta un hermoso chalet, con una imponente arboleda. Llamaron, pero nadie salió.

Bordearon el chalet hasta encontrarse con unas edificaciones que, a primera vista, parecían ser el taller mecánico, donde se veían unos autos que posiblemente fueran para remolcar los planeadores. Pero ese día, no había prácticas por la lluvia caída, por lo tanto allí no había nadie. Detrás del taller seguía una casa que, luego supieron, era donde vivía el mecánico del club, Adhemar Buira (piloto de avión y de planeador). En el patio trasero, encontraron el primer ser viviente en "Albatros". Había una espigada señorita, una linda morocha con un mameluco blanco. El "Flaco" le recordó a su amigo que esa señorita, era una de las personas que aparecía, sentada en un planeador, en la página del diario La Nación.

Ese día, ambos amigos, iniciaban una etapa importante de sus vidas. Su amigo, Armando Oscar Picón, no se imaginó en ese momento, que esa señorita iba a ser, más adelante, la madre de sus hijos.

Sin acercársele, se dirigieron hacia un hangar (el único que había) y en ese lugar, encontraron a dos jóvenes que se encontraban haciendo volar un aeromodelo.

Días después, al comenzar el curso de pilotos, se conocieron; eran Ernesto Hennigs y el otro, de apellido Fernández; y la señorita (el primer ser que habían encontrado), era Alborada Giribaldi. Había otro alumno más, del que no recuerda el nombre, ya que no prosiguió el curso.

Esa era la primera brigada de alumnos del nuevo "Albatros", formada por los mencionados, más los dos nuevos visitantes.

Capítulo 2

REVISIÓN MÉDICA

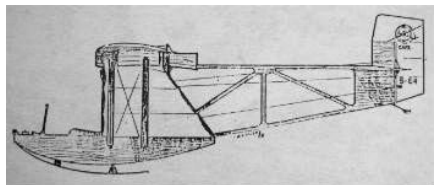
Desde luego, para aprender a volar, le exigieron ir al Gabinete Psicofisiológico. Allí cayó una mañana el "Flaco"; lo atendió el Dr. Rosignoli.

Pasó un momento de vergüenza, pues cuando se desnudó para la revisión, al verlo tan flaco, el médico le dijo al radiólogo que, por qué no lo ponían contra la ventana, para ahorrarse una placa radiográfica. El "Flaco" se rió tímidamente, pero esa no fue la única vez que su desgarbada figura dio que hablar.

PRIMER DÍA DEL CURSO DE PILOTO

El 13 de marzo de 1938, inició el curso de piloto de planeadores. Llegó al campo con su amigo y les presentaron al instructor: un señor llamado Carlos Terrada; hombre modesto, bastante callado, que hablaba con los dientes apretados. Les revisó el papel que los autorizaba a comenzar el curso y les dijo que tenían que esperar a que los demás compañeros cumplieran las pruebas. Se pasaron varias horas esperando, pero a medida que se les acercaba el momento de su turno, la emoción iba creciendo, a tal punto que, en lugar de estar contento, estaba completamente turbado, más aún, cuando tuvo que subir al planeador.

El planeador era el primario "Kassel", matrícula 5-E-4. Era un aparato con un fuselaje que estaba constituido por una quilla de madera, de unos 2 metros de largo, ahusada en ambas puntas. En la delantera iba colocado el gancho disparador del cable de remolque; de la punta trasera partía un armazón de tirantes de madera, que unía la quilla con los dos planos de cola; el timón de dirección; el plano fijo de cola y el timón de profundidad. A la mitad de la quilla, que mediría 0,30 m de ancho por 0,30 m de alto, estaba el asiento del piloto, apoyado en la cuaderna



principal, en forma de pera, de un ancho de 0,50 m en la parte más ancha y terminaba ahusada en la parte superior, en cuyo lugar estaban los herrajes que sujetaban las alas en el larguero delantero. Unos 0,90 m más atrás, estaba la cuaderna trasera, en donde los herrajes sujetaban el ala, en su larguero auxiliar. Desde ese punto salían, igual que desde la quilla, unos listones de madera hacia los planos de cola. Entre la cuaderna delantera y trasera existía un forro de tela, que formaba parte del fuselaje. La perpendicularidad entre el fuselaje y las alas, se lograba con una serie de alambres que, partiendo de las alas, a la altura de los alerones, llegarán a los planos de cola. Las dos semialas, estaban sujetadas por dos montantes cada una, de caño de hierro fuselados, con terciada, partiendo desde la parte baja de la quilla hasta ambos largueros de ala, a la altura de los alerones. Como amortiguación había una plancha curva de hierro, de unos 0,10 m de ancho, tomada desde la punta delantera de la quilla, pasaba por debajo de la misma. A la altura donde iba el piloto, había una bocha de goma atada con tientos y luego terminaba en la punta trasera de la quilla, sin abollonar, con un herraje de guía.

El comando era una palanca colocada delante del alumno, que le quedaba entre las piernas, y cerca de la punta delantera, estaba la barra del timón de dirección con la que el piloto, con sus pies apoyados en cada extremo, accionaba el timón de cola, mediante unos alambres que pasaban a su costado.

La palanca controlaba los alerones de las alas y a la vez el timón de profundidad. Desde luego, el ala era todo un esqueleto de costillas y largueros, todo forrado en tela.

Llegó el momento en que el instructor le dijo al "Flaco" que subiera al planeador. Muy turbado, al levantar la pierna derecha para montar la quilla, primero enganchó con el pie el alambre que iba al timón de dirección y luego con su pierna atropelló la palanca. Una vez sentado, lo empezaron a atar. Le colocaron al "Flaco" cuatro correas con una serie de ojales, fuertemente unidas a la cuaderna principal. Dos, las que estaban más altas, se

la pasaron sobre los hombros, las otras de más abajo se las pasaron por delante de la cintura. Ocurrió que el "Flaco" era tan flaco, pero tan flaco, que unidos los cuatro ojales de cada uno de los cinturones, no alcanzaban a ceñir su cuerpo y el "Flaco" quedaba bastante suelto; no para caerse, pero había quedado completamente flojo. El instructor le dijo que para el próximo domingo, le iban a colocar mas ojales a los cinturones. Ya otra vez, su flacura dio que hablar.

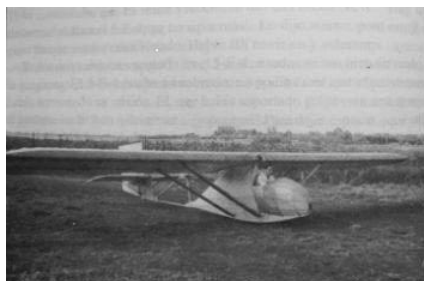
Una vez atado, el "Flaco" toma la palanca con ambas manos, a lo que el instructor le dice que eso no es una manija para no caerse. Que la mano izquierda debía ir apoyada siempre en la rodilla izquierda y con la derecha debía tomar la palanca suavemente. Le manifestó que solamente mueva la palanca para ambos costados. Que cuando el ala cae hacia un costado, tiene que aplicar la palanca hacia el lado contrario. Le recordó que tirando la palanca para adelante o para atrás, el planeador baja o sube. Que si bien al planeador no le dará velocidad para que la palanca accione, trate de moverla solamente para mantener la horizontalidad de las alas. Le ordenó que calzara bien los pies en la barra del timón de dirección y que no lo tenía que mover para nada, pues a pesar de la poca velocidad de remolque, acciona mucho.

Como el planeador, cuando está detenido, siempre está inclinado a un lado o al otro, el instructor le pide a un alumno que levante el ala, que la tenga horizontal y que luego la mueva hacia arriba y hacia abajo y le recomendó al "Flaco" que tratara de ir corrigiendo, con movimientos al costado, con la palanca.

El compañero le sube el ala e inclina el planeador y el "Flaco" pegó un palancazo hacia el lado opuesto, que por poco desarma el "Kassel". El instructor le indicó que tenía que actuar no tan violentamente y que cuando el ala que le bajó el compañero iba a colocarse horizontal, él tenía que ir atenuando la amplitud del movimiento. Así estuvo varios minutos. Le dijo que iba a hacerle el primer remolque y que el compañero iría

corriendo a la par, hasta que al tener más velocidad el planeador, le iba a largar el ala.

Cuando el instructor estiró el cable y el "Kassel" hizo un pequeño cabeceo, el "Flaco" estaba completamente duro. Comenzó el primer carreteo y en cuanto la velocidad superó la carrera del compañero que mantenía el ala en forma horizontal, la punta del ala se fue al suelo. El "Flaco" contrarrestó, mandando la palanca hacia el lado opuesto a la caída y encima para que el ala se levantara; como estaba muy suelto, corrió su cuerpo al costado para ayudar la reacción del comando.



El ala se corrigió y se pasó al suelo del otro lado. El "Flaco" se iba de un lado al otro. El ala, al apoyar en el suelo, facilitaba el desplazamiento del planeador hacia los costados. Anduvo también apoyando el pie del timón de dirección

acompañando su inclinación con el cuerpo. El "Flaco", entre la tierra que mandaba el auto, veía que se iba de un lado para otro. El instructor paró el remolque y le manifestó que no inclinara el cuerpo y que mantuviera quieta la barra de dirección, para lo cual le indicó que trabara la barra de dirección a los tacos de sus zapatos. El compañero que iba en el auto de remolque se bajó para comenzar a tenerle el ala y siguió el carreteo. Anduvo muy mal. Apretando los tacos contra el costado de la quilla y las oscilaciones del rumbo fueron menores. Ya el auto no se corría de un lado para otro, se iba muy poco para cada lado, pero en realidad el auto de remolque iba derecho; el que se iba de un lado para el otro era él. Lleno de tierra que le tiraba el auto, dieron vuelta el planeador y comenzaron un carreteo de vuelta al punto de salida. Por haber un poco de viento de cola, el planeador iba a mayor velocidad y allí el "Flaco" empezó a sentir los golpes que recibía a cada salto del planeador.

Estando mal atado, desde el coxis hasta la nuca, era un tableteo de vértebras que sentía bastante. Cada vez, el dolor era mayor. Hizo dos carreteos más y si bien en cada uno fue mejor, estando tan suelto, no podía evitar los sacudones que aguantaba a cada saltito del "Kassel". Cuando terminó el segundo carreteo y antes de comenzar el tercero, vio que sus tobillos, tan flacos y tan apretados, para evitar el movimiento de la barra de dirección, estaban completamente ensangrentados y que la sangre le había traspasado las medias. Hizo el último carreteo, muy dolorido en sus tobillos y en sus huesos.

Terminado el día de prácticas, llevaron el planeador al hangar. Había que entrarlo. Le enseñaron que tenía que levantar una de las alas y el otro amigo levantaría la otra. Tenía que apoyar su hombro en el lugar donde se une el montante de hierro al herraje del larguero del ala. Cuando dieron la orden de entrarlo, dos compañeros tomaron el "Kassel" del enrejado trasero y el "Flaco" tuvo que ponerse en punta de pies, para alzar al planeador y los herrajes le hicieron ver las estrellas cuando su descarnado hombro levantó el planeador.

Aflojar por el dolor hubiese sido una vergüenza; aguantó marchando para atrás unos 10 metros y entraron el planeador al hangar. Luego de lavarlo, se fueron todos los alumnos. Sólo Alborada Giribaldi se quedó en la casa de su cuñado (el esposo de su hermana), que era el mecánico y piloto Aldemar Buira, ya mencionado.

Al llegar a su domicilio, todo muy dolorido, ocurre que estaba en la vereda la "barra de la esquina"; el "Flaco" se hizo fuerte, sacó el poco pecho que tenía y con paso firme, saludó a los muchachos, quienes le preguntaron de donde venía. El "Flaco", sin detenerse, siguió erguido y les dijo que venía de VOLAR.

Los de la barra se deben haber quedado sorprendidos: ¡el "Flaco" venía de VOLAR....!

En una palangana con agua, se despegó las medias de los tobillos. Luego se bañó y le pidió a su madre que le frotara la espalda con alcohol. Su madre, al ver varias vértebras moradas, y algunas medias peladas, se asustó y le preguntó de dónde venía; el "Flaco" le explicó que venía de un club en donde estaba aprendiendo a volar. La madre, asustada, le preguntó si se había caído del avión. Recién el miércoles siguiente, fue a trabajar al taller.

Capítulo 3

SIGUE EL CURSO DE PILOTO



El domingo 20 de marzo de 1938, fue al "Albatros"; vio que ya le habían colocado más ojales a los cinturones. Estando bien ceñido contra el respaldo del asiento del "Kassel", remolcado a mayor velocidad, hizo varios temas de aligeramiento, haciendo unos suaves saltos prolongados, raspando el suelo. Por razones de haber llovido en esos días, recién el 14 de abril, fue nuevamente al aeródromo; efectuó, luego de un aligeramiento, dos vuelos de altura uniforme, siempre remolcado con el auto, sin desprendimiento del cable. El instructor le indicó que moviera muy suavemente la palanca hacia adelante y hacia atrás, para regular la altura. Fue una de las lindas emociones de su carrera de piloto. Siguiendo con el curso, el 18 de mayo de ese año, el instructor Terrada, como había pedido una licencia, no dio las prácticas y la brigada fue atendida por un señor llamado Harnisch, que seguramente ya venía de la época de Morón. Era un señor alemán, petiso, muy nervioso, que comenzó a remolcar a los primeros alumnos que estaban ya en el tema de planeos a mayor altura, con desprendimiento de cable.

Remolcó al "Flaco" con una exagerada velocidad, comparada con la que había hecho él la vez anterior y en pocos metros el "Kassel" se fue bastante arriba. El "Flaco", asustado, mandó la palanca adelante; el "Kassel" se acercó al auto de remolque; se aflojó el cable, pegó fuerte en el suelo; vino un tirón por la aceleración del coche y el "Kassel" salió hacia arriba, a unos 5 metros de altura.

El instructor, con una bandera, le indicaba que bajara y el "Flaco" le gritaba que el "Kassel" no bajaba. Sumado a la excesiva velocidad del remolque, el poco peso del "Flaco" (para

colmo el aparato no tenía contrapesos para corregir el centro de gravedad), anduvo haciendo topetazos contra el suelo, a tal punto que estando a unos 5 metros de altura, más o menos, se paró el planeador y, más que aterrizar, cayó, recibiendo el piloto, un gran sacudón.

Entre la polvareda que había levantado, apareció el instructor caminando, a los gritos, diciendo (o mejor dicho, gritando) varias palabras en alemán, que el "Flaco" no entendía; pero no debían ser muy santas. Tomando el comando del "Kassel", movía bruscamente la palanca hacia adelante y hacia atrás, gritando que eso no era una "pompa", queriendo decir que no era una bomba (para extraer agua).

El "Flaco", azorado, le dijo que el planeador se había parado de golpe, a lo que el instructor le respondió que él le había cortado remolque, desde el auto, porque no quería tener responsabilidad...

El "Flaco" quedó deshecho. Ese día no hizo más prácticas. Aparte de la inexperiencia, era de suponer que no teniendo el "Kassel" contrapesos, el centro de gravedad debería estar medio metro atrás, del centro de presión; de ahí que le costara bajar.

Cuando regresó a Buenos Aires, le manifestó a su compañero que abandonaría el curso. Había quedado muy amargado y asustado.

Esa semana no fue al taller. Había decidido no continuar el curso; no podía entender que ese desastre fuera culpa del instructor; por no preguntarle qué tema estaba practicando, antes de remolcarlo.

Al domingo siguiente, no quería ir al "Albatros", pero su amigo preguntó por teléfono al club y se enteró de que había regresado el instructor Terrada. Así fue que decidió seguir el curso.

Al llegar al campo de vuelos, Terrada, que ya sabía lo ocurrido, le dio primero un remolque de aligeramiento. En el segundo vuelo, le dijo que moviera con cuidado la palanca en el comando de regular la altura.

Aquel día, el "Flaco" resucitó. Ese día y los domingos siguientes, realizó planeos de poca altura y el instructor, sin decirle previamente, le largó el remolque desde el auto y el "Kassel" aterrizó normalmente.

Luego hizo, durante algunas semanas, planeos cortando remolque desde 50 metros de altura. Luego efectuó varias desviaciones, a la derecha e izquierda, que consiste en cambiar el rumbo del planeador hacia un lado, apartarse un poco de la pista, efectuar otra desviación al lado contrario, enderezar en la pista y aterrizar.

El 29 de junio de 1938, el "Flaco" cumplía 20 años de edad. Ese día fue solo al campo, pues tenía que rendir tres planeos de más de 30 segundos, computables para el examen de piloto de categoría "A".

¡Qué feliz iba para el campo, desde la estación Merlo! Era una mañana extremadamente fría. Recuerda que, mientras caminaba junto al alambrado que iba al chalet del club, apoyaba sus dedos en el alambre liso y en cada varilla juntaba bolitas de hielo. ¡Qué feliz estaba...!

El 3 de julio rindió satisfactoriamente los temas y se recibió de piloto, categoría "A".

FIESTA DE GRADUACIÓN

En razón de que se habían recibido los primeros pilotos que iniciaron el curso, en el nuevo campo de Merlo, se hizo una fiesta muy linda en el chalet, y el "Flaco" pudo conocer más de cerca, a un grupo de pilotos formados en el campo de Morón, que

para él fueron los pioneros del vuelo sin motor argentino, junto con algunos otros cultores del interior del país.

LOS PIONEROS

Estos hombres habían venido practicando vuelo en planeador en el campo de Morón, desde 1930, que fue el comienzo del vuelo sin motor eran, entre otros, Alfredo Finochietti, Ernesto Vignera, Raúl Olivares y Carlos Butler, que fueron los principales precursores y luego continuadores en Merlo, en el nuevo campo de vuelo. Los dos primeros ya eran funcionarios de la Sección Vuelo Sin Motor, de la Dirección General de Aviación Civil, dependiente del Ministerio del Interior, y ambos dedicaron gran parte de su vida al vuelo sin motor argentino.

Todos ellos vinieron secundados por otros pioneros, tales como Roberto Virginillo, Raúl Delpiano, Adhemar Buira, Saint Jean, Ernst, el Ing. Imparato y otros que no recuerda; y además un grupo de pilotos que había comenzado el curso en Morón y lo terminaron en el campo de Merlo, tal como Pagliere, Rvetria, Polty, Norri y en su memoria, el "Flaco" puede olvidarse de alguno, ya que está relatando estos recuerdos, a más de 60 años de distancia.

Tampoco escapa a su memoria, la presencia de Helmuth Teichmann que, junto con su hermano Juan, construyeron un planeador "Cóndor I", con el cual maravillaban, no solo al público, sino a los mismos pilotos, ya que Helmuth volaba un aparato de mejores condiciones que los Grunau "Baby", que poseía el "Albatros". Ambos aparatos, fueron construidos sobre la base de planos obtenidos por intermedio de la Misión Georgii, allá por 1934. Helmuth Teichmann fue otro de los propulsores, a la par de los primeros nombrados. Solo volaba remolcando por auto.

Tampoco ha olvidado el "Flaco", la actividad en bien del vuelo sin motor argentino; la enorme labor de Daniel Dekker, a quien conoció estando éste de visita en el "Albatros" y que en su

Gonzales Chaves natal, efectuó una obra impresionante, en toda su zona de influencia. Con el paso de los años hicieron entender al "Flaco", que Finochietti, Vignera y Dekker, han sido los más grandes entre los grandes.

Los nuevos pilotos de Merlo, veían volar a estos fogueados pilotos, con admiración y, por qué no decirlo, con envidia, soñando que un día podrían volar como ellos. Si bien a corto plazo, hubo un gran compañerismo entre los viejos de Morón y los nuevos de Merlo, había entre ellos una gran diferencia de edad, ya que los primeros eran casi en su totalidad hombres de más de 30 años y los nuevos, salvo excepciones, no sobrepasaban los 20 años.

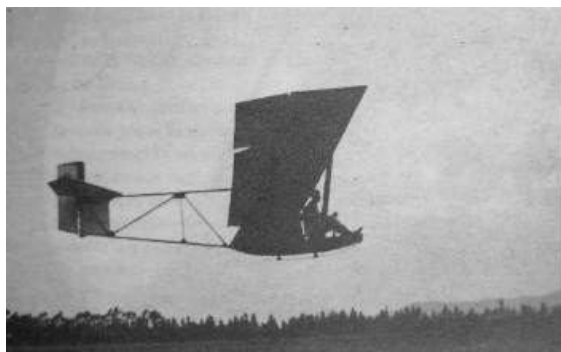


Ya antes de fin de año, era tal la afluencia de aspirantes a piloto, que el material de vuelo no podía satisfacer la demanda de planeadores. Los pioneros, no perdieron el tiempo y desde Av. La Plata 2352,

llegaron dos primarios "Kassel" y dos Grunau "Baby", en la construcción de los cuales, actuó el "Flaco". En realidad, en el material de vuelo, que tenía el "Albatros" en uso, estaban los primarios 3-E-2 y 5-E-4 y dos Grunau "Baby", 9-T-2 y 10-T-3. El nuevo material de vuelo estaba identificado con los números 11-E-6 y 12-E-7 para los "Kassel" y los "Baby" ostentaban las siglas 13-T-4 y 14-T-5. Esta labor fue la visión de futuro de los pilotos venidos de Morón y a quienes los que se iniciaron en Merlo, les deben un sincero agradecimiento, si bien los que aparecieron en 1938, pusieron también el hombro para el engrandecimiento del "Albatros".

Capítulo 4

CURSO DE PILOTO, CATEGORÍA "B"



Desde el 13 de febrero de 1938, hasta el 3 de julio de ese año, en "Albatros" se habían efectuado 1104 prácticas de curso "A", es decir que se efectuaron 792 remolques, de los cuales el "Flaco" había realizado 50 salidas; es decir que volando 8 minutos y 12 segundos de vuelo remolcado y nueve minutos y ocho segundos en vuelo librado. El "Flaco", igual que sus compañeros, está en condiciones de volar a 200 metros de altura, al pasar al curso de categoría "B". Parecía inexplicable.

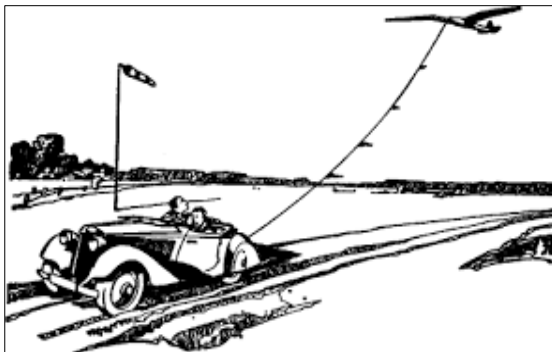
El periodismo de entonces, sacaba mucha publicidad sobre nuestro deporte. Fue así que los cinco pilotos "A", recién recibidos, salieron con sus fotos, tipo carnet, en los diarios de la Capital Federal.

El 14 de agosto de 1938, previo a varios vuelos con cable corto en los "Kassel", comenzó el curso "B", con remolque de auto con cable de 220 metros de largo. Antes de comenzar el primer planeo, el "Flaco" tuvo que hacer una prueba de volar remolcado con cable de 50 metros, hasta el fondo del campo, cortar remolque y efectuar un viraje de 180 grados, aterrizando, viento de cola, en la pista.

Los temas subsiguientes fueron, primero planeos, con aterrizajes al círculo, que no era más que un trapo blanco, colocado a unos 50 metros delante del punto de salida. Luego virajes de 360 grados y dos virajes de esos grados, entrenándose en calcular el ángulo de planeo al círculo.

El instructor del curso "B" era Alfredo Finochietti, a quien los alumnos llamaban "Fino", y éste, a su vez, al "Flaco", siempre lo llamaba "Pibe". "Fino" era el Jefe de la Sección Vuelo Sin Motor, de la Dirección General de Aviación Civil.

A mediados del curso "B", "Fino" le había tomado gran cariño al "Flaco" y le enseñó a efectuar remolques de auto en el curso de cable largo, indicándole que tenía que tener presente, regular la velocidad de



remolque, de acuerdo a la intensidad del viento reinante. La velocidad de remolque tenía que ser calculada, de acuerdo a la velocidad del viento, que él recibía en la cara.

Mientras tanto, "Fino" quedaba en la base para indicar con señas de bandera las entradas de los alumnos. Así el "Flaco" vivía muy feliz entre sus vuelos y remolques, hasta que, habiendo tantos alumnos en el curso categoría "A" y ante la falta de instructores, "Fino" autorizó al "Flaco" a remolcar cable corto, en los temas de planeo, ayudando al nuevo instructor, Albino Contamutto, ya que el instructor Terrada, no supo porque razón, se retiró. Luego aprendió el difícil remolque de vuelo altura uniforme y, poco a poco, fue actuando como instructor sin título. No figuraba en el libro de vuelos; en su lugar figuraban Finochietti o Contamutto. El día 24 de diciembre de 1938, se recibió de piloto categoría "B", luego de 70 salidas. Habiendo volado 51 minutos y 12 segundos, remolcado y 1 hora, 30 minutos, 15 segundos, ya estaba en condiciones de pasar a volar los Grunau "Baby". Desde el 21 de julio hasta el 24 de diciembre, la brigada del curso "B", había efectuado 1.010 vuelos, lo que demuestra la actividad que había, teniendo en cuenta que, por lo general, solo se volaba los fines de semana.

El día que se recibió de piloto "B", el "Flaco" recuerda que "Fino" le regaló una bella y grande flor de cardos, de hermosos pétalos azules. Era una flor de los millones de cardos que abundaban en el campo de vuelos, que permitían que los alumnos cumplieran las horas de trabajo, ya que tenían que cortarlos.

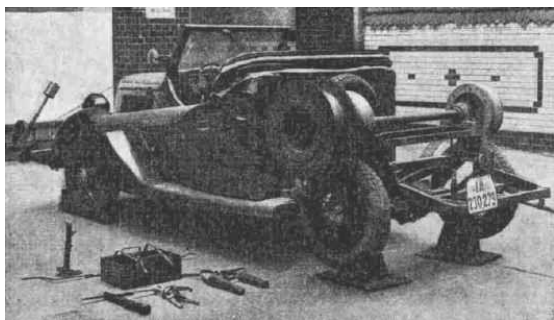
Con respecto a esto último, a fines de 1937, Alborada Giribaldi, ya pasaba con un tractor y una rastra, marcando las pistas que se usarían para volar. El "Flaco", en una oportunidad, en un aterrizaje de 180º, para enfrentar el viento, debió hacerlo sobre los cardos, que alcanzaban más de un metro de altura. La orden era que en caso de tener que aterrizar sobre ellos, no debían buscar el suelo, sino tratar de aterrizar sobre la parte alta de los cardos. El "Flaco" así lo hizo, en esa oportunidad, pero se pasó varios días sacándose espinas del cuerpo. Si bien había un encargado a sueldo, como peón de campo, para ir combatiendo los cardos, (el amigo Mármol), recién después de dos años, desaparecieron estas malezas.

En esa época, el "Flaco" se volcó de lleno a su deporte. Aparte de su empleo, todo el resto del tiempo, lo dedicaba al taller del club, a volar y a ayudar a enseñar.

EL REMOLQUE DEL TORNO

Si bien hubo un viejo avión, que terminó su vida a los pocos días, los pioneros de Morón estaban ansiosos de conseguir otro avión para poder cortar remolque a mas altura que la que les proporcionaban los remolques con automóvil, con los cuales solo se alcanzaban unos 250 metros, zona en que las térmicas recién arrancaban y hacía difícil aprovechar altura. Entonces propusieron fabricar un torno para remolque.

En el taller mecánico del campo, Albino Contamutto, el único instructor rentado, inició, ayudado por los demás, la construcción de un torno. Con un viejo motor de automóvil y un mar de hierros y miles de soldaduras, apareció el primer torno.



Cuando se le puso marcha al motor, todo el armatoste temblaba tanto, que era imposible utilizarlo. Entonces modificaron el sistema y con uno de los autos Fíat de remolque, armaron un

torno. En la rueda trasera derecha se le puso un gran carretel, con el cual se arrolló un cable de 1000 metros. Se trataba de un cable ovalado, tipo "San Martín", usado para alambrados de campo. En la punta, se le agregó, a manera de fusible, un tramo de sogá, para aminorar la resistencia del cable, que superaba los 600 kilos, a la tracción. En ese lugar, se colocó un pequeño paracaídas, para evitar que al soltar remolque, el cable acerado no cayera enrulado, lo que haría imposible poder extenderlo con facilidad. Aparte del auto, el sistema tenía una cuchilla de corte del cable, en el supuesto caso de que el piloto del planeador, no largara el remolque.

Se colocó el torno contra el alambrado, a mitad de camino entre el sanatorio y la esquina del cartel. El Fíat de frente, junto al alambrado y su parte trasera apuntando a la pista de la noria. En total eran unos 1000 metros de distancia. Allí estaría el decolaje del planeador.

Recuerda el "Flaco", que en ese tipo de remolque, solo volarían los "pioneros de Morón", utilizando uno de los nuevos "Kassel", sin cabina. El asunto era tener el planeador con un ala inclinada al suelo, como señal al remolcador, que estaba en el punto con un largavista, como seña de que no estaba listo para decolar.

El cable se trajo a la cincha de un caballo al paso, que desenroscó los 1000 metros de cable. Una vez sentado el piloto, se enderezaba el planeador, lo cual una vez visto por el

remolcador, que era Alfredo Finochietti, iniciaba el remolque embragando el motor al carretel de la rueda y se iniciaba el vuelo.

Ese día volaron con remolque de torno, Vignera, Olivares, Harnisch, Butler y Virginillo. Todos ellos eran pilotos de Grunau "Baby". Al día siguiente se volvería a efectuar remolque de torno. Finochietti, que siempre alentó al "Flaco", lo autorizó a ser remolcado por torno. La experiencia fue impresionante; no era piloto de Grunau "Baby", pero volaba en el "Kassel" sin cabina.

Sentado en el planeador, se lo enderezaron. Pasaron varios segundos esperando que se iniciara el remolque. Esa espera le parecía al "Flaco" eterna, pues estaba muy emocionado. El cable, por más que fuera de alta resistencia, a lo largo de 1000 metros, sufría un leve estiramiento, así que cuando se tensó, actuó como si fuese un "sandow". El "Flaco" recuerda que no carreteó un solo metro; salió directamente en vuelo, como impulsado por una catapulta. Echado para atrás, pegado al respaldo del asiento, con la boca abierta por la impresión, tomó violentamente altura, estimando haber llegado a unos 400 metros; veía impresionado, las sombras de las nubes en el suelo.

Cuando el planeador ya no volaba tan cabreado y se mantenía en línea de vuelo, tenía la orden de cortar el remolque, pues, de seguir remolcado, el torno lo tiraría abajo, ya que el cable se había acortado bastante. Eso fue el día 22 de enero de 1939. El "Flaco" efectuó un larguísimo planeo, varios virajes y aterrizó.

Luego siguieron otros pilotos "pioneros de Morón" y se efectuó el último vuelo con el torno, pues ocurrió un percance muy serio, no aeronáutico, que puso final al uso de este sistema de remolque. Ocurrió que una vez que se efectuó el último vuelo, el cable quedó extendido en el campo, y el Ing. Imparato (que era uno de los pilotos de Morón), montado a caballo, traía, a la par de la cincha, el cable. Llegaba lentamente, al paso, ya muy

cerca de la base, cuando Finochietti, desde el auto, vio que el planeador estaba en línea de vuelo; alguno del grupo, involuntariamente, lo enderezó y empezó el remolque estando el cable atado al caballo. Al primer tirón, el caballo pegó media vuelta, el Ing. Imparato se tiró del caballo, pero tenía su mano derecha agarrando el chicote y sufrió una grave herida, perdiendo gran parte de la carne de la mano; con una herida que llegaba hasta los huesos de los dedos. El pobre caballo partió remolcado a gran velocidad; pisaba el suelo cada 10 metros. Finochietti, viendo que el planeador no decolaba, paró el remolque y el pobre animal se quedó parado en el campo. Era el caballo con el cual cortábamos el pasto. No sirvió más; apenas caminaba. Y así terminó el famoso torno, luego de muy pocos remolques.

FESTIVAL EN MARCOS JUÁREZ (Córdoba)

Allá en febrero de 1939, se organizó un festival aéreo en la ciudad de Marcos Juárez; los pagos del Instructor Contamutto. Fue el primer festival al que se concurrió, luego de iniciar la actividad en Merlo y la primera vez que el "Flaco" participaba como piloto. Era piloto de categoría "B", desde hacía dos meses. Había que cargar un vagón del Ferrocarril Central Argentino, en la estación Retiro, de la Capital; con un planeador "Baby"; el "Cóndor I" y un "Kassel" primario. La carga se hizo en la playa de cargas de la estación de Retiro. En el carro de transporte, se hicieron tres viajes desde Merlo. Aquel día llovía bastante fuerte. Frente a la playa de carga, estaba la Avenida Leandro N. Alem y había edificios de departamentos. En uno de ellos vivían dos alumnos del "Flaco" (los hermanos Rojo), quienes más tarde le comentaron que miraban a los "guífaros" cargar bajo la lluvia y comentaban que debían estar locos.

Para llegar desde Merlo hasta la estación Retiro, en pleno centro de la Capital Federal, había que sortear las policías camineras de Morón y de Ciudadela, pues, con semejante carro, sin patente ni paragolpes, no los dejarían pasar.

Ya comentaba el "Flaco", que antes habían conocido los atajos para evitar la policía, cuando llevaban planeadores y reparaciones, desde el taller de Avda. La Plata, hasta Merlo. Toda la mañana se pasaron bajo la lluvia pero cargaron los tres planeadores. Había que hacerlo pues el vagón debía estar cargado ese día, para que llegara el viernes a Marcos Juárez.

Terminada la carga, al día siguiente, Raúl Norry y el "Flaco", partieron por tren a Marcos Juárez, para recibir la carga. Al llegar a Cañada de Gómez, habían pedido el almuerzo, sentados en el comedor del tren. En medio de la comida y estando el tren detenido, ambos perciben la campana de salida y escuchan al guarda anunciar que hasta Villa María, el tren era rápido. Eso significaba que no pararía en Marcos Juárez. Ambos, mientras el tren arrancaba, abandonaron precipitadamente la mesa; recogieron sus valijas y se largaron del tren en marcha. Se imaginaban que habría pensado el mozo del comedor, cuando vio la mesa vacía.

El "Flaco" no iba a ese festival solo a llevar los planeadores; si no que Finochietti lo designó como piloto del planeador "Kassel". Era categoría "B", recién recibido, pero el aliento que le dio aquel hombre al "Flaco" fue muy grande, a tal punto que la importancia de los progresos que "Fino" le brindó, provocaron el comentario de que el "Flaco" era el "hijo" de Finochietti.

Este hombre, con el tiempo, se convirtió en su padre aeronáutico, lo cual llenaba al "Flaco" de orgullo.

Al día siguiente llegó el vagón. Entre los dos y con ayuda de los hermanos del Instructor Contamutto, armaron un Grunau "Baby" y lo pusieron en exposición, en un local céntrico y, con gran afluencia de público, se pasaron todo el día dando explicaciones de vuelo sin motor. Pero se presentó un problema. El comisario, al interiorizarse de cómo volaba "esa cosa" sin motor, manifestó que él no permitiría que se hicieran los vuelos

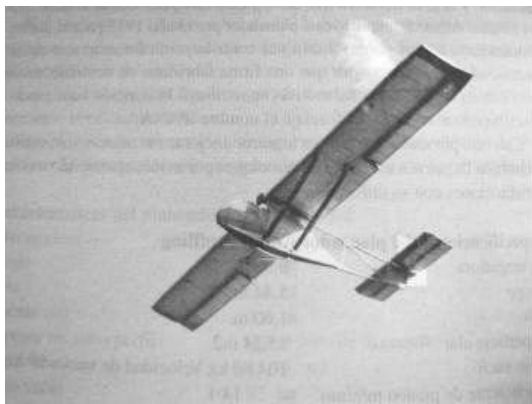
programados. A pesar de todas las explicaciones, no podían convencerlo, a lo que el "Flaco" le comunicó que el próximo sábado, llegaría el resto de los pilotos y, entre ellos, estaría el presidente del Club "Albatros", el Sr. Butler, quien trataría el tema. En la Comisión Directiva del club, en la época de la presidencia de Butler, el "Flaco" desempeñaba el cargo de Secretario.

El sábado llegaron entonces los restantes miembros de la embajada volovelista: Finochietti, Vignera, Olivares, Butler, Virginillo, Saint Jean y la buena de Malena, la compañera de Finochietti. Nunca se casaron; "Fino" fue un solterón empedernido.

De inmediato, el "Flaco" le informó a Butler, el problema con la policía, expresándole que le haría un telegrama al Ministro del Interior, de quien todavía, felizmente, dependía la aviación civil. Ante esto, el Comisario le respondió que él no se haría responsable, si ocurriera un accidente.

Se armaron los planeadores, y quedaron estaqueados en el campo donde se harían las demostraciones de vuelo.

Al día siguiente comenzaron los vuelos. El "Flaco" hizo dos vuelos en el "Kassel", con remolque de auto, a primera hora de la mañana. Un malísimo planeo, pues aterrizó fuera de la pista, en un campo arado. Y luego otro planeo, en mejores condiciones y algunos virajes.



Quedó muy disconforme con su actuación. Los "Baby" hacían maniobras de virajes y pasadas sobre el público, siempre

con remolque de auto. Luego del mediodía, el "Cóndor" se prendió en térmica y voló más de 5 horas.

Por la tarde, mientras el "Cóndor" se paseaba desde el campo hacia la ciudad, durante varias horas, los "Baby" organizaron un concurso de acrobacia. Se remolcaban a 200 metros de altura; el tema era ver quien hacía más loopings en cada vuelo. Luego de varias repeticiones, "Fino" realizó 5 loopings seguidos y ganó el concurso.

Llegada la tarde, comenzaron a desarmar el "Kassel" y el "Baby", mientras "Teichmann" esperaba desde el aire, que le tocara el turno a él para desarmar. En ese momento, el "Flaco" observó un fenómeno meteorológico digno de destacar. Al caer el sol, la tierra se enfrió bruscamente, pero "Teichmann" se quedó sobrevolando un tupido monte de árboles, muy espeso, que mantenía caliente la atmósfera sobre el mismo. Y se quedó volando sobre ese monte, que tendría unos 200 por 400 metros, cerca de 1 hora, a menos de 100 metros de altura. Fue una demostración meteorológica, digna de destacar y, sobre todo, una lección, para incorporar a los pocos conocimientos del "Flaco".

Desde arriba, "Teichmann" les gritaba a los de abajo, que se apuraran, porque él también tendría que desarmar. Por fin este piloto, aterrizó.

Como graciosa anécdota, ocurrió que en 5 horas de vuelo, el piloto tuvo necesidad de orinar y, por no bajar, no se le ocurrió mejor idea que hacerlo en su pañuelo; sacar el brazo y retorcerlo para escurrir el líquido; y así lo hizo, toda vez que tuvo la misma necesidad, mientras estaba en el aire.

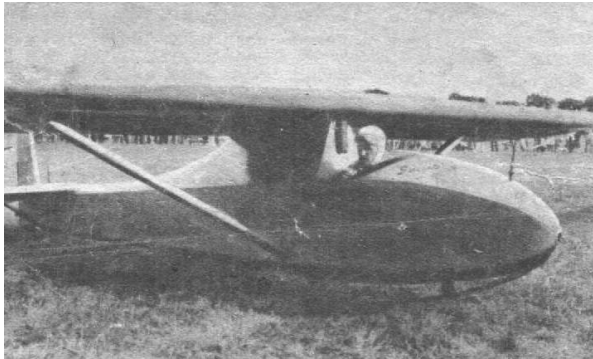
El resultado fue que, al aterrizar cerca de un grupo de pilotos, no se podía soportar el olor a orina que se sentía dentro de la cabina. Lo cierto es que Teichmann ya estaba acostumbrado, o quizás, por el frío de la altura, el olor no era tan fuerte, pero, allí abajo, no se aguantaba.

Así terminó el festival de Marcos Juárez. Esa noche, se volvieron los pilotos, menos el "Flaco" y Norry, que eran los encargados de cargar el vagón del tren, al día siguiente. Todo el pueblo se dio cita junto al alambrado, para observar cómo se cargaban los planeadores. El "Flaco" vestía un equipo deportivo, con elástico en la cintura y en los tobillos. En el momento que cargaban una de las alas del "Cóndor", dos personas levantaron al vagón, la toma de ala, mientras el "Flaco" mantenía alta, la punta de la misma. No supo quien fue, pero sucedió que alguien le bajó los pantalones y el "Flaco" se quedó con la cola al aire, sin poder largar el ala. Solo atinó a agacharse, sin largarla, y acostarse en el suelo, manteniéndola sobre su cuerpo para disimular el trance. La cuestión que fue el hazme reír de la gente allí apostada. De todos modos fue pasable, pues era un día de carnaval. Este ingrediente al relato es, naturalmente, cosa poco aeronáutica, pero todo formaba parte del condimento propio de aquella actividad.

Al día siguiente, regresaron por tren a Buenos Aires.

Capítulo 5

PRIMER VUELO EN "BABY"



El 19 de marzo de 1939, el "Flaco" efectuó su primer vuelo en un planeador terciario Grunau "Baby". ¡Qué hermosura, comparado con los "Kassel"!; volar en el "Baby" era como

comer un asado con un cuchillo filoso. Hizo un planeo con el planeador 10-T-3. Ese día efectuó otro vuelo y voló durante 5 minutos un pequeño "vuelito a vela". ¡Con qué poco nos conformábamos...!

El 9 de abril de 1939, en un remolque de auto de 50 segundos, durante el remolque y antes de llegar a la altura máxima (200 m), sintió un fuerte golpe de viento y una buena trepada del planeador. Se dio cuenta que había pasado una térmica en pleno remolque, cuando cortó remolque, viró 180 grados y entró en la zona de una bastante buena ascendente. Comenzó a virar, observó su variómetro; estaba subiendo casi 1 m/s; alcanzó 450 metros de altura. Había ganado, luego del remolque, 250 metros en vuelo a vela y ahí obtuvo el "brevet" de piloto categoría "C". Durante el vuelo, la deriva lo fue llevando hacia el noroeste, vio pasar abajo a sus compañeros, que estaban en el lugar de la partida del remolque.

En un estado casi de inconsciencia, se apartó bastante del campo, creyó haber oído el ladrido de un perro. Volaba como borracho. Sin cálculo alguno, empezó un planeo al campo. Pasó a pocos metros de la línea telefónica del camino a Marcos Paz; pasó sobre sus compañeros, que estaban (los vio mucho antes de llegar), todos tomados de la mano, formando una línea, como aviso que tenía que volver al campo. Si hubiese sido un

experimentado volovelista, no hubiese entrado tan justo como lo hizo, pero la emoción de ese primer vuelo a vela, lo tenía atontado y no se dio cuenta de lo que había hecho. Había volado 17 minutos. Finochietti, por poco, casi lo mata.

BÚSQUEDA DE UN "BABY" A CAÑUELAS

En esa época, Vignera había realizado un vuelo a vela hasta la zona de Cañuelas y como él no podía ir a buscarlo con el carro de transporte, le pidió que fuesen al día siguiente. Fueron y cargaron, Contamutto, Juan A. Chiesa y el "Flaco". Llegados al lugar del planeador, lo cargaron en el largo carro y se metieron por un muy angosto sendero alambrado, hasta que se encontraron con un tremendo pantano. Dar vuelta era imposible; el carro no hubiese podido hacerlo. No había un alma cerca de allí. Pero al rato aparecieron dos criollos con sendos percherones y unos lazos. Eran los que explotaban el pantano. Sin bajarse de los caballos, les preguntaron que iban a hacer. Si se largan y se encajan, los podemos sacar, dijeron, pero les vamos a cobrar \$ 10, si quieren que los saquemos de entrada, solo les saldrá \$ 5. Y así fue; una vez salvado el pantano, entraron en la ruta asfaltada de la zona de Cañuelas.

A poco de andar, ya eran pasadas las 13:00 horas, tenían un apetito feroz. Se encontraron frente a una sucursal de "La Martona", donde vendían productos lácteos, producidos en esa fábrica. Entraron y solamente tomaron un vaso de leche. No tenían dinero para más. Mientras tomaban leche con vainillas, Chiesa se apartó del grupo y se fue al coche de remolque. Partieron para Merlo y casi de inmediato, Chiesa sacó de debajo del asiento, un hermoso queso "Chubut" de alrededor de 1 kg. Lo había sustraído del negocio. Así siguieron para Merlo, empalagados, comiéndose el queso, sin pan ni agua. Y así, empalagados, llegaron más "llenitos".

MADERAS DE FINLANDIA

Pocos meses antes de que se declarara la 2ª Guerra Mundial, llegaron los planos para construir los "Meise"; planeador que se eligió como único participante del Campeonato Mundial en Finlandia, que, precisamente por el estallido de la guerra, fue suspendido. El "Albatros" no fabricó ese tipo de planeador, si bien algunos clubes del interior, llegaron a hacer varios. Ya se estaban construyendo los famosos "Rhönbussard", que con 0,80 m/s. de caída, comparado con los Grunau "Baby" (que bajaban a 1 m/s) permitieron lograr marcas notables dadas sus condiciones de vuelo.

En ese entonces, la Comisión Directiva del Club "Albatros", luego de mucho pensar y discutir, con respecto a las disponibilidades económicas, optó por comprar un lote de 100 hojas de madera terciada de abedul, que fue la materia prima para seguir construyendo planeadores con material de alta calidad. Si bien costó bastante poder cubrir los documentos de pago, el esfuerzo económico fue muy oportuno, ya que el "Flaco" no recuerda que, durante el transcurso de su paso por el vuelo sin motor, hayan llegado maderas terciadas de tan buena calidad; se trataba de 100 hojas de diversas medidas de espesor: de 1, 1,5 y 2 mm.

MATERIAL DE VUELO DEL ALBATROS – 1938 a 1945



El material de vuelo de la mencionada época, estuvo constituido por un "Kassel" primario, el 3-E-2, construido por Vignera y Palich. En ese mismo año, se volaba el "Kassel" primario (el inolvidable 5-E-4), con el cual se iniciaron los cursos, allá por

1938. El 3-E-2 fue puesto fuera de servicio al comienzo de la actividad, en el nuevo campo de Merlo, pues recuerda el "Flaco" que, durante el curso "A", cuando tomaba altura en los planeos, desde el punto de partida, veían que la tela, desde la zona de los montantes hasta la punta de las alas, se arrugaba en forma muy alarmante. Fue revisado por Vignera y al comprobar que tenía los cuatro largueros rajados, se dio definitivamente de baja. En el año 1938, llegaron al taller de Avda. La Plata, dos nuevos "Kassel": el 11-E-6 y el 12-E-7. Como planeadores terciarios, había dos nobles Grunau "Baby": el 9-T-2 y el 10-T-3. Luego llegaron dos nuevos "Kassel": el 13-T-4 y el 14-T-5.

Más tarde, allá por 1941, llegaron dos "Rhönbussard", contruidos en la Fábrica Militar de Aviones de Córdoba, al poco tiempo otro, bautizado "Indio", fabricado por el grupo de Quilmes, y luego, un cuarto "Rhönbussard" fabricado en el taller del club con el nombre de "Chiesa". Luego el "Spalinger" de origen suizo, y más tarde se compró el Scott "Viking I" y por último, el club adquirió el primer biplaza, que tuvo el país, que, desgraciadamente, efectuó muy pocos vuelos ya que tuvo el accidente más grave ocurrido en el club y que prácticamente motivó el alejamiento de la parte activa, del "Flaco".

Anteriormente, en 1941, había llegado al país, el velero Scott "Viking", traído por el piloto inglés Philips Cooper. Este velero llegó antes que los "Rhönbussard" y el "Spalinger".

Ahora bien; en el hangar había dos planeadores: el Avia y el "Jorge Newbery". El Avia había sido construido por Ernesto Vignera. En muchas oportunidades, el "Flaco" lo vio volar. Precisamente piloteado por Vignera. Luego fue vendido al Club de Planeadores Azul y en un accidente, perdió la vida Oscar Osgood, alma mater de ese club. Al otro planeador, nunca lo vio volar; de aspecto era muy bueno; quizás estéticamente mejor que el Grunau "Baby", pero de muy pocas condiciones de vuelo.

AUTOS DE REMOLQUE

Se operaba en los remolques, dos chasis Fíat (aun no había remolque por avión), que luego de un tiempo fueron suplantados por un chasis nuevo Ford V8, que costó un gran esfuerzo pagar. La Comisión Directiva firmó los documentos, que el "Flaco" no recuerda, como pagaron. Los viejos Fíat, con mucho material de aluminio, los compró Laplace para su fundición. También había un viejísimo Renault, todo abierto, con la palanca de frenos colocada fuera del lugar del chofer, que usaban para llevar los planeadores a la pista de vuelo. Por último, la Sra. de Platt, regaló un Humber usado, que prestó bastante buen servicio.

AVIONES DE REMOLQUE

A mediados del año 1938, no sabe el "Flaco" de donde lo sacaron, se usó muy poco tiempo, un biplano Tiger Moth, igual al que tenía el diario Crítica, "El Tábano". En un intento de remolque, en la zona de Cañuelas, no pudo decolar y se vino abajo. Lo piloteaba Adhemar Buira, quien por temor a un incendio, pues se rompió el tanque de combustible y éste caía sobre el recalentado caño de escape, él, aun dentro del aparato, lo agarró, quemándose bastante las manos. Promediando el año 1939, llegó un Curtiss "Pelikan" usado por la Armada y con ese aparato se transformó el sistema de remolque de los Grunau "Baby", que con sus pocas condiciones, con solo remolque de auto, no podían tomar más de 250 metros, zona en donde las ascendentes eran demasiado débiles para poder aprovecharlas. Tiempo más tarde, llegó otro "Pelikan".

Capítulo 6

PRIMER BOLETÍN DEL ALBATROS

El "Flaco", como vocal de la Comisión Directiva, bajo la presidencia de Marcelo Pagasano, publicó un boletín, para dar cuenta de la actividad de la época y que, lamentablemente fue el Nº 1; allí se detuvo su andar en el tema, ya que el "Flaco" cayó bastante enfermo, durante un largo tiempo. No pudo seguir con esa experiencia ya que el médico le había dicho que debía "bajar las revoluciones", pues era evidente su agotamiento físico, debido, entre otras cosas a la construcción del "Rhönbussard" (iba de martes a viernes al taller). Cuando se restableció se ocupó de seguir dando instrucción y solo actuar como secretario, en la nueva Comisión Directiva, bajo la presidencia de Carlos Butler. Pero, además, psíquicamente, no estaba restablecido aun. Transcripción literal del Boletín:

PRIMER BOLETÍN DEL CLUB ARGENTINO DE PLANEADORES "ALBATROS"

Mayo de 1939

A partir de la fecha, el Club Argentino de Planeadores "Albatros", publicará periódicamente este Boletín, cuya redacción estará a cargo de la Subcomisión de Propaganda, y en el que aparecerán todas las novedades técnicas e informativas, en lo que a aviación sin motor se refiere, a fin de poner en conocimiento de todos los aficionados del país, las novedades producidas en este magnífico deporte, para difusión y desarrollo del mismo, cumpliendo así, con el deseo de esta Institución y con una de las disposiciones del acuerdo existente entre esta entidad y la Dirección General de Aeronáutica Civil.

CLUB ARGENTINO DE PLANEADORES "ALBATROS"

Avda. La Plata 2352 – U.T. 61-4212

Buenos Aires

Aeródromo: MERLO

Abril de 1939

RENOVÓSE LA COMISIÓN DIRECTIVA DEL CLUB ARGENTINO DE PLANEADORES "ALBATROS"

Por la Asamblea General Ordinaria, celebrada con fecha 3 de abril de 1939, se eligieron los miembros que integrarían la nueva Comisión Directiva; estos, en su primera reunión, se distribuyeron los cargos de la siguiente manera:

Presidente: Marcelo J. Pagasano
Secretario: Carlos A. Butler
Tesorero: Helmut Teichmann
Vocal Titular: Juan Chiesa
Vocales suplentes: Alberto San Martín
Jorge Leveratto
Pedro Caracciolo
Revisores de Cuentas: Raúl Delpiano
Oscar Saint Jean

Por otra parte, se espera la designación de los delegados de la Dirección General de Aeronáutica Civil y de la Dirección de Meteorología y Geofísica, que integrarán también, la nueva Comisión Directiva.

ESTÁ ENTRE NOSOTROS EL PILOTO INGLÉS DE PLANEADORES, Mr. PHILIP COOPER

Desde hace varios meses, contamos con la grata presencia del destacado piloto de planeadores, Mr. Philips Cooper, quien ha llegado de Inglaterra, trayendo un planeador de su propiedad, el Scott "Viking I".



El señor Cooper, que desde su llegada a Buenos Aires, es "Huésped de honor" del Club Argentino de Planeadores "Albatros", ha donado al mismo, un variómetro súper sensible, que ya ha sido instalado en uno de los Grunau "Baby II" y un predictor de altura de base de nubes "Fox".

Este deportista, a pesar de haber llegado al fin de la temporada de vuelo a vela, ha demostrado ser un excelente piloto, que ligado a las bondades de su planeador, ha merecido los más sinceros elogios. El aparato es de ala media, cantilever y es el primero de su tipo. Sus características son las siguientes: envergadura 15,55 m.; largo 6 m.; peso vacío 166 Kg; velocidad 61 Km/h; velocidad de caída 0,76 m/s; ángulo de planeo 1:26. Cabe destacar en este aparato, un dispositivo que levanta o baja los alerones a la vez, pudiendo maniobrar estos libremente para la estabilidad transversal.

Este dispositivo permite al piloto virar en las "térmicas", sin emplear el timón de dirección. Este planeador, con los dos alerones subidos, desarrolla una velocidad de 110 Km/h, lo que demuestra que es un aparato excepcional para hacer vuelos de distancia, pues en estas condiciones solo baja un 1,5 m/s. El coeficiente de seguridad del Scott "Viking I" es de 8,3.

Este aparato está dotado de un equipo completo para vuelo a ciegas; posee un indicador de virajes accionado por un pequeño dispositivo eléctrico; variómetro; velocímetro; altímetro; compás; iluminación, etc. Como otro detalle aerodinámico, cabe destacar también, los "Spoilers", para frenar al planeador en el aterrizaje, de sistema ya muy usado en otros aparatos. Consiste en dos aletas de aluminio colocadas en la parte superior del ala, a la altura del larguero y a unos dos metros del fuselaje, que el piloto levanta a voluntad desde su habitáculo.

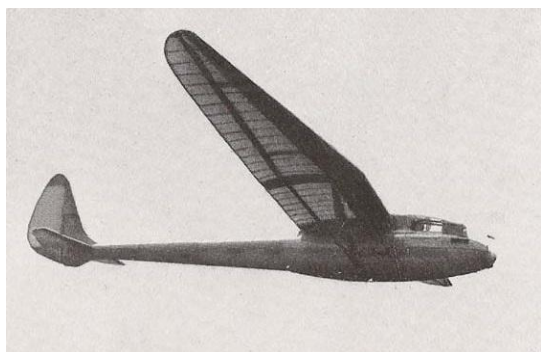
Este aparato ha sido volado por varios pilotos del club, los que quedaron maravillados por sus buenas condiciones.

COMO FUE MEJORANDO EL RÉCORD ARGENTINO DE DISTANCIA EN PLANEADOR, POR EL PILOTO HELMUT TEICHMANN

El jueves 6 de abril próximo pasado, el piloto Helmut Teichmann, a bordo de su planeador "Cóndor I", luego de hacerse remontar con un automóvil en el campo del Club Argentino de Planeadores "Albatros", a unos 200 metros de altura, gracias a su pericia y a las condiciones atmosféricas favorables, alcanzó luego de tres horas y media de vuelo, la localidad de Gorch,

Departamento de General Belgrano, a 113 Km del punto de partida.

Esta distancia hubiera sido mayor, si el piloto se hubiera dejado llevar en el lecho del viento, sin preocuparse de la dirección del vuelo, pero, para no tener que aterrizar en lugares solitarios y apartados de los pueblos y caminos, se vio obligado a desviar su ruta para seguir las vías del ferrocarril, a fin de que, por cualquier eventual aterrizaje, pudiera hacerlo cerca de algún camino que hiciera fácil, después, el traslado del planeador desarmado, hasta el aeródromo de Merlo, en un carro especial acoplado a un automóvil.



Durante el vuelo, pocas veces pasó los 1000 metros de altura, a fin de no disminuir el promedio de velocidad horaria. Cada vez que el "Cóndor" alcanzaba esa altura, comenzaba un planeo con viento de cola hasta que llegaba a los 500 metros y de allí

comenzaba a buscar otra corriente ascendente que lo llevara nuevamente a la altura anterior. Así fue dejando una térmica para buscar otra, con riesgo de no encontrarla. Y fue que a los 90 Km de la partida, el "Cóndor" estaba solamente a 260 m de altura y aun no había encontrado la térmica salvadora; pero allí, justo al borde de una laguna, el variómetro acusó 2 m/s de ascenso y así, nuevamente, pudo ganar altura suficiente como para hacer otro planeo con viento de cola, en busca de otra corriente ascendente.

A los 119 Km de Merlo y a unos 900 m de altura, el "Cóndor" dejó una térmica -que desgraciadamente resultó ser la última- y comenzó un planeo con viento de cola en procura de distancia; ya a los 500 metros el piloto Teichmann se preocupó en buscar otra corriente ascendente, pero, pese a la exploración que hizo, no la pudo encontrar y muy por el contrario, se hallaba en una zona de descendencia y el "Cóndor" se posaba en un

pequeño campo, a solo 300 metros de la estación ferroviaria de Gorch.

Esa misma noche salieron de Merlo, varios compañeros de la brigada del piloto Teichmann con los elementos necesarios para traer el aparato desarmado y regresaron al día siguiente, en horas del mediodía.

El promedio de velocidad horaria ha sido de unos 33 Km. Este promedio hubiera sido mucho más bajo, si el piloto no hubiera empleado el sistema de vuelo que ha practicado por primera vez, que consiste en dejar la térmica y lanzarse en planeo con viento de cola, hasta encontrar otra corriente ascendente; pues hasta ese vuelo, el mismo piloto solo dejaba la térmica cuando esta se extinguía o la perdía. En cambio Teichmann había manifestado que, pudiendo tomar más altura con térmicas de menos de un metro de subida, en vez de perder media hora para tomar unos cientos de metros más, prefería dejarla y salir en busca de otra luego de haber recorrido varios kilómetros, aumentando así el promedio de velocidad horaria.

Ahora solo queda por felicitar a este gran piloto, que día a día viene superándose en procura de "récorde", a fin de colocar el vuelo a vela argentino, a la par de los más destacados del mundo.

EL PILOTO RAÚL OLIVARES REALIZÓ UN MAGNÍFICO VUELO DE DISTANCIA Y DURACIÓN

El día 30 de marzo próximo pasado, el piloto Raúl Olivares, en un Grunau "Baby II", del Club Argentino de Planeadores "Albatros", realizó un notable vuelo de distancia y duración, al unir los 86 Km que separan la localidad de Merlo con San Antonio de Areco, en 4 horas y 25 minutos de vuelo

En efecto; esa tarde, remolcado por un automóvil, alcanzó los 200 metros de altura y aprovechando luego las corrientes ascendentes, llegó a los 1300 metros Y en la deriva del viento, se fue desplazando en dirección al norte y luego de alcanzar como máximo los 1550 metros, aterrizó como dijimos, en San Antonio de Areco. Es notable resaltar, que este magnífico vuelo, tan

importante por la distancia recorrida, como por el tiempo de permanencia en el aire, fue realizado a fines de temporada y en un Grunau "Baby II", que es un velero de entrenamiento y no de performance y que si ha tenido tan buen resultado, ha sido gracias a la pericia del ya tan destacado piloto Raúl Olivares.

NUEVOS PILOTOS DEL CLUB "ALBATROS"

Categoría "A":

Leo Follmann
José H. Apaolaza
José Koller
José Vidal

Categoría "B":

Carlos Ballesteros
Alborada Giribaldi
Manuel Gutiérrez
Alberto Laich
Juan Chiesa
Ángel Sastre

Categoría "C":

Rolando Zozaya, con un vuelo de 8' 40"
Oscar Ferrari, con 8'
Alberto San Martín, con 17' 37"
José M. Granja con 12'
Albino Contamutto, con 15'

CLUBES DE VUELO SIN MOTOR DEL INTERIOR DEL PAÍS

Club de Planeadores "Alas de Huinca" - Huinca Renancó, (Córdoba)
Club de Planeadores "Otto Ballod" - Gonzales Chaves, (Bs. As.)
Sección de Planeadores del Aero Club Pigüé - Pigüé, (Bs. As.)
Club de Planeadores "Petrel" - Tres Arroyos, (Bs. As.)
Grupo de Planeadores de Rosario - Rosario, (Santa Fe)
Aero Club de Planeadores "Cóndor" Astra - Com.Rivadavia, (Chubut)
Club de Planeadores "Las Águilas" - Mendoza, (Mendoza)
Águila Planeador Club - Trelew, (Chubut)

Club de Planeadores Tandil - Tandil, (Bs. As.)
Club de Planeadores Mar del Plata - Mar del Plata, (Bs. As.)
Sección de Planeadores del Aero Club Sáenz Peña - Pres.
R.S.Peña, (Chaco)
Sección de Planeadores del Aero Club Pergamino - Pergamino,
(Bs.As.)
Club de Planeadores "Los Caranchos" - Córdoba, (Córdoba)
Sección de Planeadores del Aero Club Cañada de Gómez - Cda. de
Gómez, (Santa Fe)
Aero Club de Planeadores "El Cóndor" - Marcos Juárez, (Córdoba)
Club de Planeadores "Águilas de La Falda" - La Falda, (Córdoba)
Asociación Aeronáutica Azul - Azul, (Bs. As.)
Sección de Planeadores del Aero Club Comodoro Rivadavia - Com.
Rivadavia, (Chubut)
Club de Planeadores de Dolores - Dolores, (Bs. As.)
Grupo de Planeadores "Goncrefer" - Rauch, (Bs. As.)
Club de Planeadores "Elevación" - Santa Teresa, (Santa Fe)
Sección de Planeadores del Aero Club Posadas - Posadas,
(Misiones)
Club de Planeadores Chascomús - Chascomús, (Bs. As.)
Club de Planeadores Curuzú Cuatiá - C. Cuatiá, (Corrientes)
Club de Planeadores Paraná - Paraná, (Entre Ríos)
Club de Planeadores Salta Club - Salta, (Salta)
Sección de Planeadores del Aero Club Jujuy - S.S. de Jujuy,
(Jujuy)
Centro Aeronáutico de la Facultad de Ingeniería de La Plata - La
Plata, (Bs. As.)

UN "RÉCORD" DE ACTIVIDAD EN VUELO A VELA SE REGISTRÓ EN EL CLUB "ALBATROS" EN SOLO CUATRO DÍAS

Justamente un día después de que Mr. Cooper partía para Bahía Blanca, llevando de compañeros, a los pilotos argentinos Vignera, Virginillo y San Martín, en pos de mejor suerte en cuanto a condiciones atmosféricas se refiere, los pilotos que quedaron haciendo actividad de vuelo en Merlo; Teichmann, Olivares, Butler y Delpiano, desarrollaron una actividad de vuelo digna de destacarse. Todo lo contrario con los excursionistas a Bahía Blanca, que, como se explica en otro artículo de este boletín, tuvieron que soportar las inclemencias del tiempo, haciéndoles fracasar sus intentos.

Remolcados por avión, los dos Grunau "Baby" del club (simultáneamente) y el "Cóndor", fueron elevados hasta unos 500 metros sobre el aeródromo de Merlo. En pocos minutos, Finochietti, que era el piloto del avión, dejó a Olivares, Teichmann y Delpiano, en distintas "térmicas". Pronto estos se juntaron ayudándose mutuamente, para aprovechar mejor las condiciones atmosféricas y fue en estas circunstancias que, por primera vez se hallaron tres planeadores, a más de 1000 metros de altura, volando en cerrados círculos, alimentando sus vuelos con el aprovechamiento de las fuertes corrientes ascendentes que existían debajo de algunas nubes cúmulus. Hubo momentos que se transmitían la emoción de verse uno cerca del otro, gritándose: "¿Con cuántos metros por segundo estás subiendo, viejo?". "¡Con dos metros!", respondía el otro, alegremente. "¡Esto es formidable! ¡Parece que tu aparato estuviera colgado de un alambre invisible!". Eh... Cuidado, "Rájate de mi lado... a ver si nos damos un besito y tenemos que bajar sin aparato".

Poco después, el piloto Delpiano, menos afortunado, perdía altura y con él también el "Cóndor" de Teichmann, pero este pudo hallar otra térmica a pocos metros de tierra, logrando ganar altura nuevamente. Minutos después, en el mismo aparato que había utilizado Delpiano, Finochietti remolcaba a Butler, quien rápidamente cobró altura, llegándose hasta al lado de Olivares, que lo esperaba ya a 1200 metros, como si estuviera ansioso de "charlar" con otro piloto, para conocer también otra opinión sobre lo formidable que resulta volar a vela en la misma térmica. Mientras tanto Teichmann, ávido de distancia, se lanzó con viento de cola desde 1300 metros de altura, saltando de ascendente en ascendente, hasta volar tres horas, aterrizando en la pequeña población de Heavy, a 100 Km de Merlo. Butler y Olivares, volaron juntos cerca de una hora, hasta que el primero, muerto de frío por no haber llevado suficiente abrigo, tuvo que aterrizar. "Me temblaban tanto las piernas y las manos, que yo mismo me asusté y deseché una ascendente de 2 m/s, para bajar enseguida. La lección me costó cara... ahora me compré un saco de cuero... hombre prevenido, vale por dos". Estas palabras eran las que decía Butler luego de ese vuelo. Olivares quedó pues, solo, casi siempre a la misma altura, volando entre Moreno y Merlo, hasta que las condiciones atmosféricas le fueron ya

desfavorables y después de 3 horas y 19 minutos de vuelo, decidió aterrizar en una serie de loopings y un tirabuzón.

Al día siguiente, Finochietti y Olivares salieron con el avión para buscar a Teichmann, que mientras tanto, había pasado la noche durmiendo en un almacén; en el único que había en todo el pueblo de Heavy, que lo constituye el "edificio" de la estación y el susodicho almacén. Después de aterrizar en el mismo campo que había utilizado el "Cóndor", se efectuó el remolque de vuelta al aeródromo de Merlo. Por invitación de Teichmann, Olivares ocupó el comando del "Cóndor" y luego de una hora de vuelo en esas condiciones, llegó todo el tren a Merlo, donde Finochietti y Teichmann aterrizaron. Olivares pensaba en la comida que estaría preparando el "buffetero", Don Lorenzo y pensaba bajar también, pero como era mediodía y las condiciones atmosféricas habían mejorado, "sin querer" se metió en una corriente ascendente a 500 m Se elevó enseguida a los 1500 m. Volando por los alrededores, hasta que, desplazado por un fuerte viento, optó por intentar un vuelo de distancia. Después de una hora de vuelo, se vio obligado a dar por terminado su vuelo a vela, aterrizando en una estancia. Efectivamente, la zona despoblada de los alrededores de Cañuelas y la poca altura que en esos momentos tenía, le hicieron optar por permanecer volando sobre una estancia, a la espera de una nueva y salvadora corriente ascendente, que no llegó. El mismo día, después de un golpe telefónico, Finochietti y el piloto "B" Sastre, salieron con el avión en busca de Olivares, pero ya la tarde había avanzado y el sol se cubría en el horizonte, razón por la cual se resolvió partir al día siguiente, es decir, el cuarto día de actividad consecutiva del "Albatros", con cuya jornada se cubrieron cerca de 20 horas de vuelo a vela, entre todos los pilotos. Esto es porque al remolcar de nuevo a Olivares, hasta nuestro campo de vuelo, desde Vicente Casares, donde había aterrizado, al llegar justamente sobre los hangares, su planeador desprendió el cable del avión a los 480 m. Y sin quererlo también, comenzó a elevarse hasta los 1500 m, donde dice que estuvo condenado a permanecer contra su voluntad, -¡qué mentiroso!-; durante 3 horas 44 minutos. Aterrorizándonos después, a pocos metros del hangar, y frente al jefe Alfredo Finochietti, quien irónicamente le preguntó si tenía hambre, a lo que Olivares le contestó que era atroz el apetito que sentía y que jura -¡qué mentiroso!- que a los 1000 y pico de

metros, volando sobre el pueblo de Merlo, llegó hasta su "sifón" un embriagador aroma a asado..., haciéndolo suspirar varias veces por paladear un buen bocado.

Es así como, en solo cuatro días, el Club "Albatros" pudo totalizar, entre todos sus pilotos, tantas horas de vuelo a vela térmico, lo que permite asegurar interesantes performances para la próxima temporada; si bien es de tener en cuenta que ya, en mayo, la temporada había terminado hacía como dos meses.

Bien por Teichmann, Olivares, Butler y Delpiano! . . . Hurra! por el Club Argentino de Planeadores "Albatros", que está, contribuyendo tan notablemente a la formación de la piedra fundamental del vuelo a vela argentino, donde se están gestando ya, otros clubes que mañana saldrán a la luz del sol, para contribuir también a la grandeza de nuestra aeronáutica.

REMOLQUE SIMULTÁNEO DE TRES PLANEADORES

Por primera vez, se realizó en nuestro club, un remolque por avión, de tres planeadores a la vez. En efecto, como piloto remolcador, voló el Jefe de Vuelo Sin Motor, Alfredo L. Finochietti. En los planeadores lo hicieron:

Raúl Olivares, en un Grunau "Baby II"; Helmut Teichmann en un "Cóndor I" y Raúl Delpiano en otro Grunau "Baby II".



Este interesante tren aéreo, efectuó un vuelo hasta el Aeródromo Pte. Rivadavia y luego volvió al aeródromo de Merlo, donde los planeadores cortaron remolque y efectuaron un majestuoso vuelo en escuadrilla.

Con esto queda demostrada la seguridad y la hermosura de volar a vela, como así también, la perfecta organización de nuestro club.

Capítulo 7

EXCURSIÓN A BAHÍA BLANCA



En marzo de 1939, llegó al país, el piloto "inglés" Philips Cooper, trayendo un planeador Scott "Viking I", con su correspondiente carro de transporte.

Su intención era viajar a Bahía Blanca, llevando el planeador, para intentar hacer un vuelo de distancia, aprovechando la posible llegada de un frente frío de tormenta, y tratar de atravesar la provincia de Buenos Aires. Para ello invitó, para que lo acompañaran, a Ernesto Vignera, Roberto Virginillo y el "Flaco". Partieron un atardecer llevando, como coche de remolque, a un Ford 35, con gancho disparador, cedido por la firma Cooper. Entrada la noche, a la altura de la ciudad de Gorch, una cerrada niebla, hacía muy difícil y peligrosa la marcha. Manejaba Virginillo. En una curva, que el conductor no vio, a la izquierda del camino, pasó de largo; al retomar bruscamente la ruta, el carro que transportaba el "Viking", volcó, haciendo volcar, a su vez, al auto y cayeron en una pronunciada pendiente. Sería pasada la medianoche. Pudieron enderezar el auto y el carro y se ubicaron nuevamente en la ruta. Solo quedó afectado el enganche del carro al auto y, a pié y a paso muy lento, iban sujetándolo al mismo, para llegar, a las 6:00 de la mañana, a Monte.

Al llegar a ese lugar, notaron que el carro se había ido abajo, a pocos metros del puente del Río Salado. En una herrería, estuvieron trabajando durante dos días.

El Flaco mandó a la A.V.V.A., varias fotografías de esa excursión.

Felizmente, el "Viking", no había sufrido rotura alguna. Siguieron al día siguiente, y llegaron a la ciudad de 25 de Mayo; allí pernoctaron. Los socios del club de planeadores local, los invitaron a un baile. En esa época, en algunas partes, ya se

bailaba el "Lamber Wolk", baile que Cooper sabía. Al enterarse de eso, las chicas, le pidieron que lo bailara.

Fue cómico. El "inglés" comenzó a hacerlo y en medio de la danza, se separó de su compañera y, con semejante humanidad –medía más de 1,80-, se mandó una vuelta carnero, en el medio del salón.

Recuerda el "Flaco" que Vignera, casi se descompuso de la risa. Esto no es nada aeronáutico; lo único que tenía de tal, era que el "inglés" había hecho un "looping invertido".

Al día siguiente, pararon en la ciudad de Azul, para visitar al volovelista y presidente del Club, Oscar Osgood, quien por ser maquinista ferroviario, no estaba en su domicilio. Este hombre había comprado el planeador Avia al "Albatros", y tiempo después de esa visita, tuvo un accidente fatal con ese aparato.

Estuvieron en Tandil, en el campo de vuelos y los cuatro viajeros hicieron sendos vuelos en el primario del club.

Tandil era el pago de los Madsen, con quienes estuvieron.

Por fin llegaron a Bahía Blanca y ocuparon el aeródromo de Hardeen Green, donde actuaba la Aeroposta Argentina, cuyo gerente, el Sr. Vergara, los atendió de una manera extraordinaria.

Durante una semana, el Sr. Cooper, realizó gran cantidad de salidas, pero las condiciones del tiempo no eran aptas para el vuelo a vela. Esperaron además, la llegada del frente frío de tormenta que, finalmente, no llegó. Había allí, una base de meteorología, la cual les daba información, todos los días.

Veían llegar desde el sur, los trimotores "Junkers", que usaba la Aeroposta; empresa que, desde sus comienzos, volaba trayendo pasajeros. Pero no era una empresa de gran magnitud, si bien era una importante corriente de sangre, que aliviaba las comunicaciones con la Patagonia.

Los pilotos alternaban con los volovelistas y demostraban su cariño por la empresa.

La hermana del Sr. Vergara, antes que el "Junkers" llegara a Bahía Blanca, les pedía a los pilotos –por radio–, que le dijeran qué querían comer al mediodía, y en una oportunidad, recuerda el "Flaco", estaba cocinando milanesas con papas fritas, que fue uno de los pedidos. Era un núcleo de empleados de Aeroposta; simples compañeros de trabajo. Unos volando y otros ayudando.

Cooper seguía tratando de encontrar alguna térmica. Solo una vez hizo un vuelo de distancia. Un día pescó una débil térmica y en deriva, aterrizó en la cercana base aeronaval. Allí, los tres ayudantes fueron a buscarlo y por poco los meten presos, porque el "inglés" había tomado varias fotografías de esa base.

Ante el fracaso de la excursión, Cooper invitó a Vignera y a Virginillo a que hicieran un vuelo con el "Viking". Así lo hicieron, realizando un planeo cada uno.



El "Flaco", lógicamente, no fue invitado a ese vuelo, porque en esos momentos, hacía un mes que había pasado del primario "Kassel" al Grunau "Baby"; por lo tanto comprendió esa actitud. Sin embargo, en esa excursión, gozó de una de las más importantes emociones de su vida, a saber: había en la pista de la Aeroposta, un avión "Laté 25", uno de los primeros aviones usados por esa empresa, años atrás. Estaba radiado. Esos aviones fueron superados por los siguientes "Laté 28", para luego ser adoptados, como en ese momento, por los trimotores "Junkers". El "Flaco" se subió en esa reliquia de la aeroposta: El "Laté 25".

Como hijo de madre francesa, sabía vida y milagros de muchos pilotos franceses, pues recibía mucha información desde Francia.

Su ídolo aeronáutico fue Jean Mermoz. Sentado en la cabina del "Laté 25", sintió una enorme emoción al saber que en esos asientos se había sentado un Mermoz; un Guillomet; un Saint Exupery, y otros que no recuerda. Tocaba los comandos que habían tocado esos aviadores; movía la pedalera en la que ellos habían apoyado sus pies. Quizás muchos no entiendan esas emociones, pero para un joven de apenas 20 años, amante de la aviación, era una inmensa satisfacción.

La cabina era un lugar descubierto para los pilotos; lado a lado. Atrás estaba la cabina de los pasajeros. Una caja de 1,50 por 1,50 metros, con cuatro asientos; dos frente a frente. Los pilotos se conectaban con los pasajeros mediante una pequeña ventanita, ubicada a la espalda, y, a los gritos o con papelitos escritos.

Así se comunicaban entre ellos. Esa cabina venía a ser como una diligencia de antaño, pero que volaba.

¡Qué alegría cuando le contaba a su madre, la experiencia de haber estado en un avión en el que volaron sus paisanos!

Como el intento del vuelo a Bahía Blanca fracasó, se volvieron a Buenos Aires; optaron por cortar camino en busca de la ruta pavimentada, de Mar del Plata a la Capital. De noche, con lluvia, el pobre Ford '35, con el carro atrás, chapaleó barro durante horas y encajaduras de todo tipo.

Logrado alcanzar la ruta, llegaron a Buenos Aires. El "inglés" venía profundamente dormido. Adelante venían Vignera y Virginillo; el "Flaco" atrás.

En el momento de entrar al puente del Riachuelo, con su hediondo e insoportable olor, para el que no estaba acostumbrado, el "Flaco" lo toca al "inglés" y le dice "Mr. Cooper, we've arrived to Bs. As." (Sr. Cooper hemos llegado a Bs. As.), a lo cual el "inglés" contestó: "Yes, I know it, I smell it". (Sí, lo sé, lo huelo).

Al llegar al "Albatros", los excursionistas fueron informados de que en Merlo, en esa semana, se habían hecho muy

importantes vuelos térmicos, que aparecieron a los pocos días en el Boletín del "Albatros", detallado en estos recuerdos.

EL ESTALLIDO DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Un domingo a la mañana, el "Flaco" le estaba "dando cuerda" al "Pelikan" de remolque. En la parte externa del fuselaje, detrás del motor, había una manivela calzada al costado, que debía ser sacada y conectada a un herraje y, haciéndola girar, se movía un volante multiplicado, que tomaba lentamente velocidad. Cuando el piloto entendía que el volante ya estaba en su máximo giro, le gritaba al "Flaco" que desconectara la palanca y que tirara de una manivela que embragaba el volante al motor, se movía la hélice y el motor arrancaba. A los "Pelikan" no se les podía dar pala a mano por ser muy pesados. Ese día el "Flaco" hizo arrancar el motor; se mantuvo pegado al borde del ataque del ala inferior del "Pelikan", para evitar la cercanía de la hélice en movimiento; luego salió por el costado y en ese momento, recuerda, que un compañero le comentó que había escuchado por la radio del chalet, que había estallado la guerra en Europa.

Iniciada aquella guerra, el vuelo sin motor argentino entró en un cono de sombras durante mucho tiempo. No llegaba información alguna; solo se volaban los primarios, los Grunau "Baby" y el "Cóndor" de Teichmann.

Antes de la guerra, habían llegado los planos de velero "Meise", para competir en las Olimpíadas de Helsinky, (Finlandia) pero fueron canceladas por el acontecimiento. Algunos clubes del interior, construyeron algunos de esos aparatos. Ya anteriormente habían entrado los planos del velero "Rhönbussard", los que fueron -mientras duró la guerra-, los veleros que, con mejores condiciones de vuelo que los "Baby", hicieron marcas muy importantes. Poco después, aparecieron los planos del "Spalinger", de cuyo tema, el "Flaco" hablará más adelante. Con estos veleros, se volaba lo que se tenía y nada más, pero se hicieron vuelo de aliento tanto de permanencia como de distancia y fueron ampliadas las maniobras de acrobacia. Evidentemente la práctica del vuelo sin motor en "Albatros", difería mucho de las de vuelo en colina. Aquí, obligatoriamente, se tenía que volar sobre la inmensa planicie de

la región pampeana. La inexistencia de los suelos europeos, abundantes en colinas, era más fácil que volar sobre la inmensa llanura, buscando térmicas identificadas por los cúmulos o, en días sin nubes, volar buscando ascendentes mediante la observación de los suelos. Durante la guerra estuvo en "Albatros", un señor que, al ver mirar sus vuelos, se maravilló de ver como se volaba solamente en vuelos térmicos y no dinámicos y también elogió las maniobras acrobáticas que se hacían en conjunto.

Ya los viejos pilotos de "Morón" vieron maravillados, hacer acrobacia a los mejores pilotos del mundo en 1934, en la visita que hizo la misión alemana. Pero tuvieron que esperar a tener aviones de remolque, para empezar a intentar hacer la acrobacia que hacían los pilotos de aquella misión.

Con respecto a la situación de la guerra, en "Albatros" jamás se habló del tema ni hubo una discusión de política internacional. Había pilotos y alumnos alemanes, hijos de alemanes, judíos, franceses, ingleses, etc. Allí solo se iba a volar y a enseñar a volar. Jamás hubo una discusión, un altercado ni un pugilato; no solo por motivos de la guerra, sino que tampoco los hubo por razones particulares. Por lo general, la gran afluencia de aspirantes a piloto, a partir de 1938, estaba constituida por jóvenes, en su mayoría poco pudientes; operarios, empleados, que a pesar de su amor por la aviación y no pudiendo algunos financiar el curso de avión a motor, se volcaban al vuelo sin motor, ya que pagando \$ 1,00 por remolque, haciendo tres o cuatro "vuelitos" de 2 minutos cada uno por semana, aprendieron a volar muy bien con el tiempo y pudieron hacer el curso de piloto a motor, mas económico por ser pilotos de los "Baby"; algunos llegaron a ser comandantes de aerolíneas comerciales.

Existiendo en el club el grupo "Quilmes", que ya mencionara especialmente, hubo en el Congreso de la Nación, en la Comisión de Actividades Antiargentinas, una denuncia de que en el "Albatros", no solo se volaba sino que se hacía actividad pro nazi. La denuncia llegó por vías judiciales y la Comisión Directiva del club, hizo una presentación al Juez de la causa, cuyo borrador debería estar en A.V.V.A. Por otra parte, el "Flaco", como Secretario de la comisión, se presentó a la comisión

respectiva y conversó con uno de sus integrantes, el ex Diputado Nacional Juan Antonio Solari, a quien conocía y fue retirada la denuncia. No fue un favor, sino que lo expuesto era la pura verdad.

Capítulo 8

EL GRUPO QUILMES

Formando parte del "Albatros", existía el Grupo Quilmes, formado por un hermoso conjunto de personas, de un capital humano extraordinario. Volaban en el "Albatros". Fueron los constructores del primer velero "Rhönbussard" fabricado por una entidad aerodeportiva, el famoso "Indio". Por su parte, la Fábrica Militar de Aviones construyó varios ejemplares, dos de los cuales entregaron al "Albatros", casi al mismo tiempo que entregaron el "Indio". El grupo estaba compuesto por Don Enrique Hörhammer, el Dr. Brieger, el Pibo Lucas (uno de sus mejores pilotos), Niedermaier, Mattenet (que hizo el primer curso de instructores oficiales en 1941), Gisela Hilger, única mujer que participó en el "Primer Campeonato Nacional de Vuelo a Vela", en 1945 y el gran Lerke, Altgel y otros más que el "Flaco" no recuerda.

Un imborrable recuerdo por un hecho que caló muy hondo en la memoria del "Flaco": si bien durante la "2º Guerra Mundial" nunca se tocó el tema, Niedermaier y el "Flaco", de manera amistosa, tenían dos opiniones distintas. Niedermaier, un joven alemán de nacimiento, de unos 22 años, desde luego estaba de acuerdo con Alemania; el "Flaco", como hijo de madre francesa, simpatizaba con la Francia de De Gaulle. En una oportunidad, Niedermaier le manifestó que quería despedirse de él porque se iría, en pocos días a Alemania, a luchar por su patria. El "Flaco" lo felicitó y comprendió su decisión, pero no pudo dejar de preguntarle cómo iba a hacer para irse del país. No lo dejarían salir. Niedermaier le comentó que tal día (no recuerda exactamente) se iría a su patria metido en un barco español –el "Cabo San Antonio"- que estaba en el puerto de Buenos Aires. Y, efectivamente, Niedermaier se despidió del "Flaco" y le pidió que no lo denunciara a la Comisión Investigadora de Actividades Antiargentinas del Congreso Nacional. De todos modos, eso era algo que el "Flaco" jamás haría. El día antes de la partida del barco, (el "Flaco" se enteró por los diarios de la partida del buque), al regresar desde su trabajo, bajando por la calle Maipú, que lo conducía a Retiro, ceremoniosamente y en silencio, al ver el barco en el puerto, saludó a su amigo, deseándole suerte. Lamentablemente, a los pocos meses, llegó la noticia al "Albatros", de que su amigo había caído en combate aéreo, defendiendo a su patria.

EL FLACO PASA, DE REMOLQUE DE AUTO, A REMOLQUE DE AVIÓN

El 20 de agosto de 1939, el "Flaco" pasó a remolque por avión. Si bien actuaba como instructor sin título, tenía a su cargo una brigada de alumnos categoría "A" y otra brigada del curso "B". Alternaba la instrucción con sus vuelos en la brigada de cable largo con el planeador "Baby", preparándolo para pasar a remolque de avión. Efectuó desde el 18 de marzo hasta el 20 de agosto de 1939, la cantidad de 18 vuelos en el "Baby", con remolque de auto. Hacía un promedio de un vuelo en "Baby" por semana, en esas condiciones.

En su primer remolque de avión, su remolcador fue Delpiano, con uno de los primeros "Pelikan" que, no hacía mucho tiempo, había llegado al club. La brigada de remolque por avión, la manejaba Alfredo Finochietti.

Era un día bastante cerrado, nubes finas muy bajas; arriba, cielo cubierto. Partió el remolque desde la cabecera del Sanatorio. "Fino" le había indicado que debía volar viendo el avión a la altura del horizonte y que cuando este virara, él tenía que apuntar un poco mas afuera del rumbo del avión, pues si lo seguía apuntando al mismo, se iba a aflojar completamente la sogá de remolque.

Al perforar una fina capa de estratos, el "Flaco" confundió a estos con el horizonte, hasta que niveló la situación. De inmediato pasaron los estratos y se cerró todo por debajo del "Baby". El avión se veía bien nítido frente a él. Al rato, estando abajo, todo cubierto. Delpiano, con su brazo izquierdo, le hace señas de largar el remolque y vio que el "Pelikan" perforaba los estratos y desaparecía. El "Flaco" perforó un poco más adelante, más o menos donde había perforado el avión y enseguida apareció el suelo, a menos de un kilómetro atrás del sanatorio, que había sido el punto de partida. En un simple planeo; previas deslizadas, aterrizó. No hubo problema alguno, pero el "Flaco" se había asustado un poco, pensando que el "vuelo a ciegas", iba a ser más prolongado. Finochietti le llamó la atención a Delpiano, por haber perforado los estratos, sabiendo que era el primer remolque de avión que efectuaba el "Flaco".

LOS REMOLCADORES POR AVIÓN

Uno de los primeros pilotos de avión remolcador, fue Adhemar Buira, mecánico del club, que era volovelista y aparte, piloto de avión a motor. Había iniciado los remolques con un biplano "Moth" que duró muy poco, por un accidente; no por su importante rotura, sino que ya estaba muy deteriorado para ser reparado. Con la llegada del primer "Pelikan" en 1939, ya fueron varios los remolcadores: Finochietti, Delpiano, Chourrout, Virginillo, luego lo fueron el Pibo Lucas, Gallegos, etc.

Los que mayor cantidad de remolques efectuaron fueron Delpiano y Chourrout. Juntaron una gran cantidad de vuelos que a Delpiano le valieron, para ser luego Comandante de Aerolíneas. Las "quedadas" sin nafta de Chourrout eran muy habituales. A Delpiano se le plantó el motor en el último remolque, que le hizo al "Flaco", el día que probó en vuelo, a su querido "Rhönbussard". Llevaba atrás a un periodista chileno. Plantado el motor, aterrizó con hélice calada, en el campo, atrás de la pista de la noria, desde luego afuera del campo.

Lo notable fue que el periodista pasajero, lo felicitó por el perfecto aterrizaje, pero más tarde se dieron cuenta que no sabía, que se había plantado el motor.

Siguiendo con las "quedadas" sin nafta, en un decolaje, remolcando Chourrout, rumbo al norte, se le plantó el motor, muy cerca del campo. Se volvió con hélice calada y como vio que no llegaba al campo, se metió con viento, tres cuartos de cola, apenas en el lote vecino al aeródromo, de forma de un triángulo rectángulo y tuvo que carretear hacia la derecha del rumbo que apuntaba a la base. Entonces enfiló, ayudado por el viento, casi de cola y sin freno de ruedas, mientras le gritaba al alumno Charly Huber, que venía atrás: "¡Agarrate, que se acaba!"... Antes de llegar al ángulo agudo que por la hipotenusa con el cateto mayor del triángulo campo, al grito de "¡se acaba...", se acaba!", atropelló el alambrado, zafando un poste y allí quedó, muy poco averiado. Lo que tenía Delpiano de metódico y prolijo, Chourrout –uno de los más grandes amigos del "Flaco"- lo tenía de displicente. Tuvo varias roturas, pero nunca lastimaduras serias.

PROMOCIÓN DEL VUELO SIN MOTOR

El vuelo sin motor estaba bastante olvidado; había momentos de angustia económica y progresaba solo por los esfuerzos de sus asociados. Habiendo llegado a Merlo, los dos Grunau "Baby" nuevos, a uno de ellos lo pusieron en exposición en el hall central del edificio de Yacimientos Fiscales, en la Avda. Diag. Norte, en pleno centro de Buenos Aires. Allí, todas las mañanas, en vez de ir al taller a construir su "Bussard", el "Flaco" se ocupaba de atender a la gran cantidad de público que entraba para ver el planeador. Durante muchas mañanas, compartía la charla con el famoso comentarista de football, el Sr. Borocottó, quien venía acompañado de su hijo, de unos 10 años de edad; el actual Dr. Borocottó Junior, quien hoy en día debe acordarse. Por la tarde atendía el stand, el piloto y amigo Juan Chiesa, compañero del "Flaco" en la construcción del "Bussard". Fue una muy buena promoción para el deporte.

Al mismo tiempo la Fábrica Militar de Aviones, expuso en la calle Florida, en el centro de Buenos Aires, uno de los "Rhönbussard", que estaban construyendo. Estaba entero, pero sin entelar, para que se vieran mejor los detalles; era atendido por aviadores militares. En una de esas visitas del "Flaco", una señora le preguntó a uno de los que atendía, para qué eran esas aletas que tenía en el medio del ala (spoilers); el piloto militar le dijo que eran para levantarlas y engrasar los mecanismos del interior. El "Flaco" en ese momento, no lo corrigió, pero cuando el militar se quedó solo, le dijo de qué se trataban esas aletas. Eran los "spoilers", que actuaban como frenos. La diferencia de esos "spoilers" estaba en que eran los originales del plano y el "Flaco" aclara que los que le pusieron luego al "Bussard" que estaban construyendo, habían sido los "spoilers" de Meise. Los originales eran simplemente a bisagra y los del "Bussard" que estaban haciendo en el taller del club, salían separados: desde adentro del ala, verticales como tijeras.

OTRA PROMOCIÓN

El "Flaco" le pasa este recuerdo a Olivares, quien produjo una linda promoción sin quererlo. Contaba Olivares que en un intento de cruzar el Río de La Plata en un "Baby", habiendo

llegado desde Merlo hasta la costa en San Isidro, pegado a los cúmulos y dándose cuenta que estos se deshacían al llegar río adentro, optó por aterrizar en el Hipódromo de San Isidro, justo en medio de una carrera de caballos. Gran alboroto y gran queja. Muchos protestaron: los que perdieron le echaron la culpa a que su caballo se asustó al ver el planeador. El que ganó estaba contento, pero quien no estaba feliz fue el presidente del Jockey Club Argentino, quien llamó a su despacho a Olivares, increpándole su transgresión. Olivares era un caballero; un verdadero señor y luego de disculparse y contarle que no tenía donde aterrizar, le explicó que no tuvo más remedio que hacerlo en la pista del hipódromo. Terminaron la reunión ofreciéndole, el presidente, una copa de champagne, que tomaron juntos.

INTENTO DE PROMOCIÓN: ATERRIZAJE EN LA ESTACIÓN RETIRO

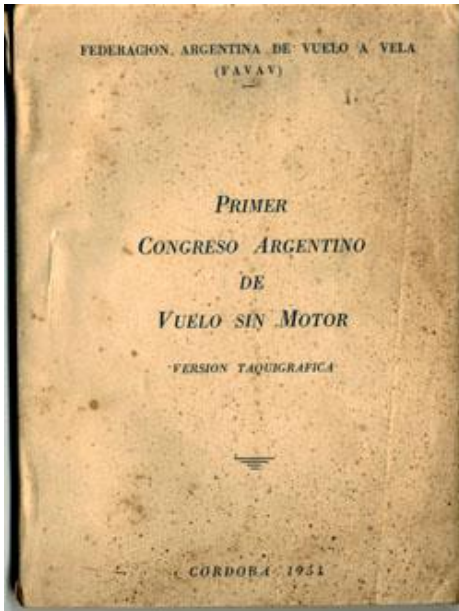
El club se manejaba con una falta de recursos muy grave. Había por otra parte, poca promoción periodística. El Ing. Noizeux, que quería hacer una nota de ese tipo, le propuso al "Flaco" efectuar un aterrizaje en el techo de la estación Retiro, del Ferrocarril Bartolomé Mitre. El "Flaco" no aceptó, pues viajaba todos los días por esa estación y pensaba que un aterrizaje allí era una locura, ya que eran unas arcadas enormes y no había donde aterrizar, salvo rompiéndose las piernas o la cabeza. Buscaron otro lugar (todo tramado en secreto) y el "Flaco" optó por elegir la Avenida Bullrich, que, desde la actual Avda. Libertador hasta la Av. Santa Fe, tenía una larga explanada, protegida por el terraplén del ferrocarril, solo interrumpida por una calle. El tema era ser remolcado por Chourrout, que era uno de los animadores de la cosa, quien lo haría en el regreso del "Flaco" desde Quilmes, con el Grunau "Baby", desde el próximo festival de esa ciudad y aterrizar, lo más cerca posible, de la Avda. Santa Fe. Desde luego, no pasarse, pues sería muy peligroso. Dos de los confabulados estarían justo en la Avda. Santa Fe por si veían que el vuelo del "Flaco" quedaba un poco largo, -para poder detener el tránsito-.

Algunos de los confabulados, -nunca falta un buey corneta-, enteró a "Fino" del intento, y este se enojó muy feo con Noizeux y con Chourrout y al "Flaco" por poco lo mata. Todo

quedó en proyecto, pero hubiese sido un lindo artículo periodístico, en todos los diarios de la Capital.

Capítulo 9

INTENTO DE CONGRESO



Más o menos en el tiempo en que se confeccionó el Boletín Nº 1 (el único), de la época, hubo un intento de congreso. En un local de la ciudad de Buenos Aires. Había unos 30 asistentes; la gran mayoría era gente del interior. Se pretendía formar una Federación de Clubes de Vuelo sin Motor. Pero lamentablemente no se llegó a nada. No quisiera el "Flaco" equivocarse, pero más o menos recuerda que no hubo acuerdo sobre los votos que tendría cada club en función de la cantidad de pilotos y alumnos en actividad y todo

quedó en la nada, pues se había proyectado, en sus estatutos, el derecho al veto. El "Flaco" no desea explayarse sobre este tema, pero estuvo presente en esa reunión.

Una información que sí da el "Flaco", sobre la ansiada Federación de Vuelo a Vela, es la siguiente: en el año 1948, en la Avda. Callao, se encontró accidentalmente con Osvaldo Faggi, quien le dijo que porqué no se ocupaba de ir a buscar (no recuerda donde) la insignia de piloto "C" de Plata, cosa que después el "Flaco" recibió por correspondencia con un pequeño papel firmado por este mismo hombre, donde le entregaba la insignia con el Nº 8 y firmó la nota en nombre de la Federación de Vuelo a Vela. Como esa nota fue mandada por el "Flaco" a A.V.V.A., por intermedio de José Cuadrado, le agradecería que el tema se aclarara.

Felizmente, la Federación de Vuelo a Vela se creó durante el Congreso de Rumipal, que fue lo más importante que surgió de ese congreso.

PRIMER CURSO OFICIAL DE INSTRUCTORES DE VUELO SIN MOTOR

Entre los días 12 y 23 de Febrero de 1941, se realizó el "Primer curso oficial de Instructores de Vuelo sin Motor". Aquí se transcribe la noticia publicada por el diario "El Mundo", de la ciudad de Buenos Aires, que dice:

"EN UNA FIESTA, RECIBIERON SUS BREVETS, LOS PRIMEROS INSTRUCTORES OFICIALES DE VUELO SIN MOTOR"

Y, a dos columnas, decía lo siguiente:

En el aeródromo que la Dirección General de Aviación Civil posee en Merlo, se llevó a cabo en la tarde de ayer, la fiesta de vuelo sin motor, organizada con motivo de la entrega de los brevet de instructores de la especialidad, a los pilotos que consiguieron brevet, auspiciado por aquella repartición.

Numeroso público asistió a la fiesta que contó además, con la presencia del Comandante de Aviación del Ejército General Zuloaga; del Coronel Alfredo Paladino; del Director de Meteorología Ing. Sigfredo Galmarino y numerosos pilotos civiles.

Poco después de las 14 hs. el Ing. Arteaga, que llegó en un avión "Waco", piloteado por el Teniente (R.E.) Enrique Frassati, procedió a la entrega de los brevet de instructores de vuelo sin motor, a los señores: Juan A. Chiesa, Carlos Butler y Alberto San Martín de la Capital Federal; Clemente Turbay y José Esteban, de Tucumán; Fausto Toso y Bruno Casagrande de Mar del Plata; José Aracil, Roberto Madsen y Lorenzo Jaramillo de Tandil; Daniel Dekker y Claudio Dori, de González Chávez; Anne Echeverry de Azul; Ramón Segura de 25 de Mayo; Ambrosio Pujol de Chaco; Basilio Samoilenko de Comodoro Rivadavia; José Martínez de Dolores y Gustavo Bohn de Córdoba.

Seguidamente se dio comienzo al desarrollo del programa de vuelo sin motor. En primer término, hubo un remolque de un planeador primario, piloteado por Albino Contamutto, al que siguió un remolque por avión "Pelikan", de un planeador Grunau "Baby", tripulado por la señorita Alborada Giribaldi.

A esta prueba, siguió el remolque simultáneo de dos planeadores; una magnífica demostración de acrobacia en un "Rhönbussard", el notable piloto Roberto Virginillo, Medias vueltas, loopings, picadas, tirabuzones y pérdidas de velocidad, fueron ejecutadas por ", con la maestría y fineza que tanto se le ha aplaudido.

En un intervalo de la fiesta, fueron bautizados tres planeadores: el "Gaviota", con el padrino del Ing. Arteaga y la señora Angélica Mazza de Paladino; el "Córdoba", actuando como padrino el Teniente Coronel Paladino y el "Meteor", con el Ing. Galmarini en calidad de padrino.

Finalizó el acto con un lunch y una recorrida por las dependencias del aeródromo, realizada por el General Zuloaga.

LA SELECCIÓN DE LA ESPECIE

No todos los alumnos que iniciaban el curso de piloto de planeadores tenían el espíritu y la vocación que tuvieron otros, que siguieron adelante. Por ejemplo, en el curso "A", con remolque de auto, con cable de 50 metros, aguantarse desde las 8 de la mañana hasta el mediodía, o desde las 14 horas hasta la caída del sol, para hacer cuatro "vueltitas" de 20 segundos cada una; y en el curso "B", tres o cuatro vuelos de solo minutos cada uno, había que tener bastante amor por ese deporte. Esas mañanas de invierno, con unos fríos muy duros, tener que volar en los primarios, a cuerpo descubierto, o pasarse al rayo del sol durante toda una tarde, hacía que muchos alumnos no terminaran el curso; simplemente lo abandonaban. Lo importante era que se trataba de una tarea de equipo; no era cosa de hacer tres salidas e irse a casa.

De 100 alumnos ingresados al curso "A", poco más de la mitad, pasaban al curso "B", y de estos, menos de la mitad, al remolque de avión. Era la selección natural. Ya los de remolque de avión, algunos, pasaban al curso de avión a motor, con la ventaja de poder hacerlo con mucho menos horas de instrucción.

Ha habido pilotos de planeadores, que en menos de media hora, estaban en condiciones de salir solos en un avión a motor.

PEQUEÑAS DIVERSIONES NO AERONÁUTICAS

Las ansias de volar, motivaban que algunos pilotos pasaran el fin de semana en el club. Muchos atraídos por el vuelo en sí, que practicaban el curso "A", desde las primeras horas de la mañana. Otros por tener dos posibilidades: los que ya volaban a vela en los "Baby"; los que volaban con remolque de avión, los entusiasmados por ver volar a sus compañeros. Aparte de su curso, provocaba un enamoramiento de estar en ese hermoso ambiente aeronáutico.

Por lo general, los alumnos del curso "A", ya llegaban el sábado a la noche. Muchas veces la disponibilidad de las camas existentes, quedaba agotada. Pero eso se arreglaba esa misma tarde, para evitar que alguno se quedase sin tener donde dormir. Sin quererlo, se había formado un núcleo permanente de los que se pasaban allí todo el fin de semana. Esa era la parte social del club. En las noches, solo se hablaba de vuelo sin motor; jamás se habló de política nacional y menos internacional. Durante el día, los que no volaban, por tener que esperar el turno de su curso, se ocupaban de sacar cardos del campo. Otros, los del curso "A", especialmente los más jóvenes, hacían volar sus aeromodelos. Por las noches se ocupaban de cosas casi infantiles. Salían a caminar por el campo, en la oscuridad se veía tan bien la Vía Láctea, que tirados en el suelo, observaban el hermoso cielo estrellado. La Sra. de Platt, explicaba algunas constelaciones; mirábamos la Cruz del Sur, las Tres Marías, etc. Volvíamos al chalet haciendo que uno o dos de los pilotos, intentando "volar a ciegas", jugaran al "Gallo ciego" y alentados por los otros compañeros, le indicaban el rumbo y, a veces, los llevaban hacia cualquier lado; al destaparse la venda de sus ojos, estaban a más de un kilómetro del chalet. Otros no hacían caso a las indicaciones y se apartaban uno del otro, acompañados cada uno por sus compañeros; uno aparecía a 500 metros de distancia del otro. Todo era risa, alegría. Durante las noches de invierno, luego de cenar, muchos se quedaban tirados en el suelo junto al fuego del hogar a leña, escuchando música clásica. La Sra. de Platt explicaba el lenguaje de las llamas. Al "Flaco" le quedó grabado para siempre, el Concierto de violín y piano, Nº 2 de Nicolo Paganini.

Para la generalidad de la juventud de la época, estos hombres quizás serían vistos como unos bichos raros. La aeronáutica los unía y estas simplezas constituían quizás, la idiosincrasia de lo que fue aquel vuelo sin motor. Había alrededor de 20 camas, muchas de ellas marineras; una sobre otra; que fueron donadas por la Armada Nacional, por gestiones del Capitán Gadda, gran colaborador del "Albatros"; una muy agradable persona, que solía divertirnos con sus famosos cuentos. Al oeste del chalet, en el primer piso, había un pequeño cuarto con dos camas, que ocupaban Contamutto y el "Flaco" y que, muy a menudo se lo cedían a la Sra. de Platt; una mujer que solía pasar los fines de semana allí.

En un sector aparte, había dos cuartos con dos camas cada uno, donde dormían los "hombres serios", los pioneros; allí dormían Vignera, Finochietti, Virginillo y muy poco los otros. Estos tres eran solteros. En una habitación central, había un conjunto de camas marineras, lugar en el que durante la noche, se armaba, por lo general, una batalla de almohadonazos y era imposible pretender poner orden. Las cenas eran muy cordiales y estando la Sra. de Platt presente, había mucha seriedad y cordura. En una ocasión, Salvador Heredet, "la hormiga negra", como le decían, creyéndose muy elegante, bajaba las escaleras vestido con ropa de dormir. Allí saltó la rancidez inglesa de la Sra. de Platt y Heredet tuvo que volver a su cuarto a cambiarse el pijama.

Esta Sra. de Platt, se ocupaba del jardín. En una ocasión había hecho un gran pozo para formar un acuario. Cuando terminó de formar el pozo, ya lleno de agua y a los pocos días, apareció con una serie de peces de colores, muy hermosos. Duraron un día; los benteveos se los comieron a todos. Por suerte muy pocos entendían inglés, porque dijo, muy enojada, varias palabras que nadie, afortunadamente, pudo traducir. La inglesa se "pescó", en aquella oportunidad, una furia enorme.

El "Flaco" recuerda mucho a esta señora; fueron muy compañeros. Había llegado al país desde Hong Kong; su esposo era gerente de Shell Mex en aquella ciudad, y ahora lo era en la Argentina. Había traído dos señoritas chinas; una como cocinera

y otra como mucama. Invitó un día a un grupo no muy grande de compañeros, a una cena china, en el chalet que ocupaba en Martínez y que ella había pintado con un gusto un poco raro. Todo estaba pintado de blanco.

No había nada de otro color. Sentados a la mesa para cenar, trajeron una serie de platos y en lugar de cubiertos, había palitos. Todos los compañeros se miraron sorprendidos. La comida era una cosa desconocida para los comensales. La señora les indicó que debían comer con los palitos. Se esmeró en enseñarles a comer con estos, pero en realidad estaban pasando hambre.

No sabían de qué comida se trataba, pero era muy sabrosa. Estaban cansados de luchar con los palitos. En cierto momento, la señora se retiró a dar algunas indicaciones al personal y los comensales, sin acuerdo previo, devoraron la comida a cuatro manos; cuando la señora volvió, los platos estaban vacíos.

Luego de cenar, tirados en el suelo, había que ver a Finochietti jugando a la perinola con Laplace; a la Sra. con otros, a los dados; otros a las cartas. Con respecto a estas, al "Flaco" le ocurrió algo raro. La Sra. de Platt le dijo una vez que le iba a tirar las cartas. La verdad que él, no creyendo en esas cosas, igual aceptó; reconoce que quedó sorprendido. Esa noche le dijo que le creyera, anunciándole que pronto iba a hacer un gran vuelo sobre agua. El "Flaco" no comentó con nadie que tenía esa posibilidad metida en su cabeza, sobre la cual ya había estado estudiando. Y así fue, a los meses, el "Flaco", sentado en el "Bussard", en calidad de detenido, junto a un policía, durante la noche, se acordó de aquel vaticinio: había cruzado el Río de la Plata.

Le manifestó también, aquella mujer, que no por razones enojosas sino por las vueltas de la vida, se iba a enfriar su amistad con su viejo camarada Picón. Y así fue.

El "Flaco", junto con Alborada y Picón, eran un trío indisoluble. Ellos se pusieron de novio y el "Flaco" ya no podía participar de ese trío aunque solían verse los tres, en algunas oportunidades.

Otro vaticinio que le hizo, pero de gran riesgo, fue respecto del "Campeonato Nacional de Vuelo a Vela", en La Calera, Córdoba, que el "Flaco" ya comentará cuando haga referencia a ese tema.

CURSO DE ACROBACIA

Desde que aparecieron los aviones "Pelikan", los pilotos formados en Morón, que solo volaban con remolque de auto, con la inseguridad de poder conseguir ascendentes a no más de 200 metros de altura, comenzaron a ser remolcados a alturas superiores y, si bien con remolque de auto solían hacer dos o tres loopings o algunas medias vueltas, ahora, tomando mucha más altura, empezaron a reactivar la práctica de acrobacia. Inclusive el tirabuzón; panzazos ventrales. Menos vuelo invertido, ya que, existiendo solamente los "Baby", que no eran "cantilever", sino aseguradas las alas con montantes, podía existir la posibilidad de rotura en el aire, tal como le pasó al piloto Patallo, tiempo después del retiro de la actividad del "Flaco".

Habiendo volado este último ya varias veces con remolque de avión, Finochietti, que tanto lo apoyó, le dijo que tenía que comenzar el curso de acrobacia. Al no existir el planeador biplaza, ni radio de comunicación, la enseñanza consistía en explicar al alumno, el movimiento de los comandos y la velocidad para, por ejemplo, hacer el looping. Tuvo que hacer primero varias pérdidas de velocidad. Recobrar y repetirla cada vez más intensamente. Cuando alcanzó a tomar los 100 km/h de velocidad, leyendo el instrumental, debía tirar palanca atrás, no muy violentamente, sino que ir aflojando a medida que la tensión de la palanca fuese cediendo. El segundo domingo, el "Flaco" hizo su primer looping. La verdad, no se dio mucha cuenta de que lo hizo. Los siguientes ya pudo ver el suelo, luego el cielo y nuevamente el suelo.

Más adelante hizo la media vuelta. Tenía que volar como para hacer un looping, pero no dejar que se invierta el vuelo y que subiese vertical y antes de que el planeador se pare mirando al cielo, poner a fondo un pie al timón de dirección, como para provocar que el planeador girase 180° en su eje y cayera vertical por la misma línea que había traído y salir recobrando, para

evitar el exceso de velocidad. El primero le salió bien, no así el segundo. Se ve que se demoró al aplicar el timón de dirección y el planeador cayó para atrás y se revolcó mientras trataba de tomar la línea de vuelo; en realidad no supo en qué forma fue cayendo.

Luego vino el tirabuzón; maniobra que imponía cierto respeto. El asunto era tirar palanca atrás y levantar bien la proa del planeador, en el momento que, por pérdida de velocidad, el planeador va a caer, aplicar francamente, por ejemplo, el pie derecho al mismo tiempo que colocar la palanca toda atrás y a la derecha. El "Flaco", con su costumbre de virar siempre a la derecha, no podía poner el aparato en tirabuzón, sino que salía en violentos virajes descendentes y a gran velocidad. Varias veces le pasó eso, hasta que se dio cuenta de cuál era el error. Como era tan "Flaco", al estar atado muy ceñido, cuando aplicaba la palanca atrás, el recorrido quedaba limitado por la madera del respaldo y la aplicación no era suficiente. Repitió la maniobra igualmente a la derecha, pero el alerón lo aplicó con su mano izquierda y le metió, justo debajo del brazo derecho y así consiguió efectuar correctamente el tirabuzón.

Cuando más se aplicaba alerón, más vertical hacía el tirabuzón.

El "Flaco", recordando aquello, al hacer el primer tirabuzón, tenía que tomar como referencia un detalle (o un punto) sobre la tierra. Eligió una casita blanca, a su frente; tenía que dar una sola vuelta y salir nuevamente teniendo la casita delante. Hizo el tirabuzón y a la casita, por más que la buscó, no la pudo encontrar; había salido para cualquier lado.

No se puede decir que, al iniciar el primer tirabuzón, el piloto estuviera tranquilo; al menos así lo sentía el "Flaco" en el mismo momento que comenzaba la pérdida; estaba serio y sentía una especie de ansiedad al punto de estar casi sin respirar.

En el año 1934 (tenía 16 años), el "Flaco" había visto a los mejores pilotos del mundo, componentes de la misión alemana, hacer acrobacia con los Grunau "Baby", modelo que tenía el Albatros, 5 años después. Recuerda también haber visto al piloto

Peter Riedel, hacer 31 loopings seguidos, desde 1000 metros de altura; estaba azorado y admirado al ver las maniobras. Entonces fue que, con los años, pensó en la emoción que tendría el público, cuando hacía acrobacia en sencillos festivales de nuevos clubes del interior, comparado con la naturalidad con que él los hacía.

Ocurrió siempre así; el que hace la acción, no da importancia a lo que hace y el que no conoce el tema, queda admirado. El "Flaco" hacía toda la gama de acrobacia, en la promoción del deporte, en varios campos del país; pero no como lucimiento. Jamás en su vida, en las reuniones sociales que solían hacerse después de los festivales, no firmó autógrafos a nadie, a pesar de los numerosos pedidos que se le hacían. No era falsa modestia. Eso sí, cuando al finalizar los remolques por avión, en el momento en que el "Flaco" daba instrucción a su brigada, los alumnos le pedían que, antes de que guardaran el avión, hiciera un vuelo de acrobacia. Allí sí sentía orgullo de hacerlo para sus alumnos; especialmente para los del grupo "A".

ALIENTO DE FINOCHIETTI PARA EL "Flaco"

Si bien los pioneros de Morón estaban sumamente capacitados y eran muy buenos pilotos, Finochietti alentaba a algunos de los nuevos de Merlo, con mucho tesón. Su objetivo era poder equipararlos en su capacidad de vuelo a los fogueados "viejos" de Morón. Fue el "Flaco" uno de los privilegiados, a quien Finochietti alentó siempre, en todas sus maniobras. En verdad, lo promocionó con notoria preferencia.

DEMOSTRACIÓN FRENTE AL COMANDANTE REVOREDO

Había llegado del Perú, una escuadrilla de aviadores, entre ellos, el famoso piloto Armando Revoredo, Comandante de la Fuerza Aérea y pionero en ese país. Enterado Finochietti, en su carácter de Jefe de la Sección Vuelo sin Motor, de la Dirección de Aeronáutica Civil, acordó con el Comandante, encontrarse en Merlo, un día imposible de volar a vela. Pero de todos modos, vería la acrobacia aérea. Llamó por teléfono al trabajo del "Flaco" y a la mañana siguiente, este se fue muy temprano a Merlo.

En un auto llegaron "Fino" y el Cte. Revoredo, quien vestía de civil. El "Flaco" venía de emoción en emoción pues estaba alternando con varios hombres importantes de la aeronáutica. Darle la mano a esa personalidad, era muy emotivo para él. Salió en un "Baby"; lo remolcó Buira con el "Pelikan" y el "Flaco" se "despachó" haciendo acrobacia hasta el suelo. De regreso a Buenos Aires, aquellos hombres llevaron al "Flaco" en su auto.

SALIDA DEL "Flaco", SOLO, EN PIPER

En una reunión de varios jefes de la Dirección, junto con el Director Ing. Arteaga, este comentó que estimaba que ser piloto de vuelo sin motor, no representaba ventaja alguna, para el curso de piloto a motor. "Fino" opinó lo contrario y manifestó que pondría a un piloto de planeadores a fin de que el mismo director, viera personalmente, salir a un piloto de vuelo sin motor, directamente, solo, en un "Piper". Aceptado el reto, el Director mandó a su segundo. Finochietti le pidió al "Flaco" que fuera él quien saliera solo en un "Piper".

Viajaron por ferrocarril hasta Merlo. Llegaron al "Albatros" y como a la hora, dos hombres arribaron en un "Piper". El "Flaco" cree que era el segundo del Director, quien llegó en ese avión, al mando de un instructor. Cichetti, recuerda el "Flaco", estaba vestido de buzo negro enterizo. También recuerda que durante el viaje, le explicó algunas cosas y le dijo que tuviese mucho cuidado en el aterrizaje, pues le podía "ganar de ruedas".

Una vez que el instructor Cichetti le informó como era la cosa, el "Flaco" se esmeró en observar la inclinación del ala, con respecto a la horizontal, pues el aterrizaje era distinto al de un planeador. Se sentó en el asiento trasero y Cichetti se quedó en el suelo para darle pala. El representante del Director dijo que no podía aceptar que ese "chico" volara solo; que diera pala y luego que subiera él atrás de manera que el "chico" volara adelante. A pesar de que seguramente lo escuchaba, el "Flaco" le gritaba que lo dejaran salir solo.

Bien; decolaron; tomaron altura, haciendo algunas desviaciones y, estando a unos 200 metros de altura, el instructor le dijo: "Haga un viraje de 90°". El "Flaco", sin reducir motor, comenzó a hacer el viraje que le pedían, dando un palancazo a la derecha, con un golpecito de pie, también a la derecha, que



redujo de inmediato y, ante los gritos del instructor, habiendo realizado más de medio viraje escarpadísimo a la derecha, - no serían más de 90°, pero sí más de 70°-, niveló diciéndole y mirando para atrás: No me dijo que hiciese un viraje de 90°, a lo que Cichetti le contestó: "de rumbo..., no de inclinación. Bueno, aterrice". El "Flaco" puso aire caliente, redujo motor, se arrimó a la base y, como le iba a quedar muy largo, Cichetti le indicó que pusiese nuevamente aire caliente; que diera más motor y tratara de hacer otra entrada. El "Flaco" le contestó y le pidió que se lo dejara. Se mandó una deslizada a la derecha; otra a la izquierda, a la manera de un Grunau "Baby". Cichetti no dijo ni palabra, para observar que iba a hacer el "Flaco". Desde luego, él también tenía comando, pero fue muy inteligente; no dijo nada esperando lo que iba a suceder: quedó muy poco largo y pasó lo que le había dicho Finocchietti: "¡Te va a ganar de ruedas...!" Así fue; rebotó un poco el "Piper" y el "Flaco" cometió el error de querer corregir la cosa, mandando la palanca muy suavemente como debía hacerlo, pero no sabía.

El funcionario y Cichetti se despidieron con algunas palabras de elogio, pero el "Flaco" recuerda que lo que verdaderamente le molestó, fue la palabra "chico", pues Cichetti dijo "este chico vuela mejor que yo".

NO FUE UN GRAN PILOTO

El "Flaco" reconoce que no fue un piloto sobresaliente de vuelo a vela. Tenía pocas oportunidades de volar ya que se pasaba, a veces, todo el día dando instrucción. Tan así, que

muchos de sus alumnos lo sobrepasaron, en lo que respecta a los vuelos a vela de aliento.

Hacía muchos vuelos de prueba y vuelos al hangar con los primarios. Si bien su objetivo era "volar a vela", tenía una gran vocación de enseñar.

Aclara el "Flaco" que, durante los años que estuvo actuando como instructor, siempre lo hizo en forma honoraria. El club no estaba en condiciones de pagar más de un instructor y si lo hubiera estado, él jamás hubiese aceptado cobrar peso alguno por esa labor. Solo estaba rentado Albino Contamutto, todos los días a la tarde y los domingos a la mañana y a la tarde.

También, como él, actuaban en la misma forma el instructor Juan A. Chiesa y Armando Picón, pues la cantidad de alumnos era muy grande en aquella época. En más de una temporada, había dos cursos "A" y "B", los sábados.

LEPROSARIO

No era un día muy bueno, pues había llovido el día anterior. El avión cortó remolque a 500 metros; se largó a la deriva hacia el oeste, cuando llegó cerca de las nubes, se largó en planeo y a unos 20 km de Merlo, estuvo planeando con una ascendente muy débil. Al ver un establecimiento con varios bloques de edificios separados entre sí esperaba que la diferencia de temperatura entre los edificios y el verde le diera algo de ascendente.

No obstante se vio obligado a aterrizar, haciéndolo entre los bloques de edificios. Una vez en tierra firme, se vio rodeado de una buena cantidad de hombres, y al verlos más de cerca se dio cuenta de que había aterrizado en un leprosario. Qué impresión le causó al "Flaco" ver esas caras comidas por la lepra. Se mantuvieron un poco alejados del "Flaco" hasta que uno de ellos, con grandes signos de su enfermedad, se arrimó y con señas le indicó que lo siguiera. Así llegó el "Flaco" hasta otro edificio del cual salió un cura, el Padre Projaska. Al despedirse el enfermo que lo acompañó, el "Flaco" le extendió la mano en señal de agradecimiento pero éste moviendo la cabeza negativamente

se retiró. Allí el "Flaco" llamó al "Albatros" y al rato llegó Chourrout con el "Pelikan".

El enfermo que lo acompañó con el director, previa explicación, corrió con la punta del ala, mientras que los demás, por indicación de ellos, se pusieron en fila separados del paso del avión y decolaron. Sin tomar mucha altura, dieron un viraje de 180° y pasaron rasante sobre esa pobre gente que se quedaba allí, presa de su enfermedad y ellos eran como dos pájaros libres que se alejaban impresionados de ese lugar.

Al mismo tiempo operaba la brigada de remolque de auto, con los "Baby" a cargo de Finochietti. Cuando esta brigada terminaba las prácticas a las 12:00 horas y se llevaban el Grunau "Baby" al hangar, el "Flaco" pedía que le hicieran un remolque de auto. Indicaba a los alumnos que llevaran el primario al hangar mientras él saldría a tratar de prenderse en alguna incipiente térmica y volar, hasta ver abajo, que salía su segunda brigada, para el turno de la tarde; entonces aterrizaba y volvía a dar instrucción nuevamente. Pocas veces se prendió en térmica, dado la poca ascendente a esas horas y por lo general, aterrizaba en el hangar, antes de que los alumnos llegaran con el primario remolcado con el chicote.

A propósito de la llegada al hangar del primario, en una oportunidad el alumno que tenía que llevar el planeador primario al hangar, con el chicote –el alumno Zozaya- lo llevó en vuelo y si no lo atajan, ya con el patín sobre el suelo, haciéndole hacer un pequeño trompo, se hubiese metido dentro del hangar. Seguramente, Zozaya recordará ese episodio.

Capítulo 10

FESTIVAL EN NUEVE DE JULIO

En 1941, luego del festival en Marcos Juárez, el "Flaco" participó en un festival en el Aero Club Nueve de Julio, en la ciudad homónima. Había empezado la época de promocionar el vuelo sin motor en el país, pues el "Albatros" ya tenía los elementos como para hacer algo más vistoso, ya que el festival de Marcos Juárez, con remolque de auto, carecía de espectacularidad.

Salieron de Merlo en un "Pelikan" piloteado por Raúl Delpiano, acompañados por el "Flaco" y atrás, en un Grunau "Baby", venía Roberto Virginillo. Lentamente Finochietti hacía entrar al "Flaco" en la actividad de los viejos de Morón; lo hacía con mucha cautela para no provocar celos, si bien los viejos se merecían un privilegio con respecto a los nuevos, pero a estos ya les estaban creciendo las alas.

Llegaron a Nueve de Julio. La vedette del festival era la famosa aviadora Carola Lorenzini. El festival aéreo sería el domingo. Ese sábado por la noche, en la ciudad, había un clima de fiesta. Habían llegado también otros aviones con pilotos para hacer vuelos de bautismo. Las chicas de la ciudad estaban enloquecidas por la presencia de la famosa Carola Lorenzini y, estando todos juntos en una confitería, inundaron el local. Los pilotos y acompañantes de los que iban a hacer vuelo de bautismo tuvieron un comportamiento muy desagradable. Las chicas les pedían autógrafos; ellos les escribían, en algunos casos, dedicatorias poco serias; le tiraban las anchoas y aceitunas a la gente, lo que motivó una seria queja de nuestro compañero Delpiano -hombre de una seriedad extraordinaria- y ante tanta algarabía, los de Merlo se fueron al hotel. A la mañana siguiente se hicieron los vuelos; el "Flaco" quedó impresionado por el looping invertido que efectuó la famosa aviadora, a quien ya había conocido años antes, cuando fue a volar como paquete a Morón, pagando 5 pesos y le tocó en suerte, que lo llevara ella.

Delpiano era uno de los más serios hombres del "Albatros", al igual que Raúl Olivares; ambos representaban los más cabales personajes de nuestro deporte. No por eso se consideraba, a los demás, informales, pero ellos se destacaban.

Al día siguiente se efectuaron los vuelos. A la noche del domingo hubo un baile en el Hotel Quetzal. En un momento Delpiano increpó a algunos de los pilotos por la falta de seriedad que habían tenido la noche anterior y allí quedó la cosa. Les dijo que con su comportamiento, como no iba a ser posible que la gente de una ciudad del interior, opinara en contra de los porteños.

Al retirarse los pilotos de Merlo a dormir, vieron que el ascensor estaba todo orinado. En el piso en el cual ascendieron, seguía el orín y terminaba en la puerta de su habitación. Adentro había un verdadero desastre; imposible de contar. Tuvieron que solicitar al hotelero, luego de pedirle disculpas, que les diera otra habitación y así lo hizo. A la mañana siguiente iban a increpar a aquellos informales, pero poco después de la madrugada, mientras todavía estaban en las camas, dos aviones sobrevolaron el hotel. Eran estos individuos que se iban y al pasar sobre el mismo, tiraron varios disparos. Fue una calamidad. En el desayuno, se comentó el tema con el resto de la delegación; inclusive la Srta. Lorenzini, también se refirió al hecho. Se pidieron disculpas a la gente del Aero Club, quienes entendieron la situación y se volvieron. Al regreso, antes de decolar, Buira le pidió a Virginillo que permitiera que el "Flaco" viniera en el planeador, a lo que este se oponía porque era muy "pichón", y temía que no se aguantara las dos horas de remolque. Al Final el "Flaco" venía de regreso a Merlo en el Grunau "Baby". Estaba tan feliz, que en pleno vuelo venía cantando en voz alta. Entonaba la "Serenata" de Enrico Tosselli, abriendo la boca de tal manera que, no teniendo parabrisas, se le secó tanto que tuvo que dejar de cantar. Todo era de cartón. Al llegar a Merlo, luego de dos horas de vuelo, bajó haciendo acrobacia. Era el remolque más largo que había realizado.

FESTIVAL EN PEHUAJÓ

Al poco tiempo hubo que hacer otro festival en Pehuajó. Era el originario Club de Planeadores "Nancú". Lo que el "Flaco" ignora es, si el actual Club de Planeadores Pehuajó, será la continuidad de aquel.

Salieron de Merlo con un "Pelikan" al mando de Buira, acompañado por el "Flaco". Atrás en el planeador, venía Contamutto que era el encargado de efectuar las demostraciones de acrobacia. Finochietti tenía la obsesión de que los nuevos pilotos salieran a promover el deporte en el interior. En el festival de Pehuajó, el "Flaco" era simplemente ayudante. Llegaron allí y se encontraron con un hermoso grupo de alumnos volando un primario, cuyo origen el "Flaco" no conocía. Regenteaba el grupo, un señor de apellido Hernández, que, según decían, era nieto del autor del Martín Fierro. Un hombre muy robusto, que según contaban, había hecho de disparador de remolque, ya que por falta de disparador, él, aferrado al auto de remolque, con las manos, arrastraba el planeador. Ese hecho fue contado como cierto. En el arranque, ayudaba empujando un poco al planeador; otros tiraban del cable y el primario, ya en movimiento, era remolcado por el Sr. Hernández.

Era solamente una fiesta de vuelo sin motor. No había aviones, salvo el "Pelikan". Había un paracaidista bastante fanfarrón, que le daba la mano al público cada vez que se iba a tirar. Había muchos criollos con sus cabalgaduras. Además, como la cosa duraba todo el día, también había, debajo de unos montes, asado con cuero para los que quisieran comer. Llegó el momento de volar. Contamutto, que le tenía terror a la acrobacia, pero que fue mandado allí por ser instructor rentado, (no podía decir que no), le dijo al "Flaco" que se sentía muy mal y que no podría hacer acrobacia. ¡Que más quería el "Flaco"!

Antes de decolar, el "Flaco" dijo que quería comer algo, pues con el estómago vacío, no volaba tan bien como con algo en él. Se fue hacia donde estaba el asado con cuero. Los criollos pusieron una bolsa de arpillera en el suelo, encima de otra bolsa llena; volcaron el asado con cuero. Eran pedazos de vacuno con piel y pelos. El "Flaco", entre los pelos del vacuno, los de la arpillera y un poco de vino, salió a volar. Ese día el "Flaco" se "empachó" de hacer acrobacia. Estaba eufórico.

Como tenía mucha confianza con Buira, se permitió decirle que quería realizar, desde 1000 metros de altura, loopings hasta el suelo. La verdad era que cuando tenía 16 años y estuvo en "El Palomar" viendo los mejores pilotos del mundo, en la Misión

Georgii, vio que un piloto alemán, Peter Riedel, desde 1000 metros de altura, efectuó 31 loopings con un planeador Grunau "Baby", idéntico a ese con el que estaba volando en Pehuajó, tomó 1000 metros de altura, cortó remolque y comenzó a efectuar una serie seguida de loopings. Estaba enloquecido; estaba tan feliz, que viendo, desde más baja altura que muchas personas entraban al festival saltando un alambrado, eludiendo el control de la entrada pues no querían pagarla, les gritaba "icolados!..." y a cada looping, les volvía a gritar. Hasta ese momento llevaba la cuenta de los loopings, pero por contar los colados, la perdió. Se acercaba al suelo, siempre haciendo looping hasta que no hubo para otro. Aterrizó y entonces Buira, que los había contado, le dijo que había hecho 31 loopings. Igual contó Contamutto. ¡Qué alegría tenía!; había hecho el vuelo de Peter Riedel, que en el año 1934 le había admirado tanto; jamás imaginó que un día él, llegaría a hacer semejante vuelo; con la diferencia que en aquel entonces, le pareció una hazaña imposible de imitar y ahora, que él lo acababa de hacer, no le pareció nada espectacular. Lo pudo hacer con el conocimiento de Buira; si el remolcador hubiese sido Delpiano o Finochietti, no se hubiera animado a pedirlo.

Luego de cada vuelo, como una gran cantidad de público estaba a lo largo del alambrado, solía venir desde lejos, paralelo al alambrado a mucha velocidad y pasaba a menos de 10 metros de la gente, la cual se maravillaba. En uno de tantos vuelos, en un momento pasaron algunas personas y se arrimaron al "Flaco", que ya estaba afuera de la cabina y un señor vestido bien a la criolla: bombachas, botas, camisa y sombrero muy aludo, se le acerca al grupo pidiendo permiso y delante del "Flaco", se saca el sombrero, pensando este que vendría a saludarlo; pero no; con el sombrero en la mano, metió la cabeza dentro de la cabina, mirando hacia la pedalera y dijo: "a mí no me joden; aquí adentro tiene que haber un motor..."

Años más tarde, el pelado Laplace hizo, desde 1000 metros de altura, 33 looping seguidos, con el planeador "Spalinger".

VUELTA DEL "NANCÚ"

La verdadera odisea fue la vuelta del "Nancú". El día siguiente amaneció con mal tiempo; caía una fina llovizna que no permitía tomar altura; tuvieron que volar a muy baja altura, a tal punto que para no chocar algún árbol alto, volaban sobre la vía del ferrocarril, pues lo más alto en ese rumbo eran las señales ferroviarias. Recuerda el "Flaco", que volaba de acompañante en el avión; Contamutto en el planeador, 100 metros atrás y que, al pasar muy bajo y lentamente con respecto al suelo, pues había un fuerte viento en contra, vio en un boliche, frente a la estación de Marcos Paz, un señor que, detrás de la vidriera, con un sifón, estaba mirando como pasaba el avión, se imagina el "Flaco" que habría pensado ese señor; por lo menos que esos pilotos debían estar locos. Como se cerró bastante, le indicó a Buira que aterrizaran allí. Vio un potrero, le hizo seña con la mano a Contamutto y este largó remolque, pero al entrar el avión a ese potrero, con el cable muy bajo, cortó una línea de teléfono, que iba a una localidad vecina. Aterrizaron muy cerca de la localidad de Nueve de Julio.

Como el tiempo no mejoraba, se quedaron dos días en la ciudad de Nueve de Julio, hasta que despejó. Hacía un frío espantoso. Antes de ir al potrero, el "Flaco" compró una botella de Cognac Otard Dupuy, que tenía como etiqueta, una hoja de parra planeada. Saludan a la gente amiga que los llevó al potrero, a quienes el "Flaco" había conocido en el festival anterior de Nueve de Julio. Buira en el "Pelikan" adelante, el "Flaco" como paquete atrás y Contamutto iba en el planeador.

El "Pelikan", para el que no lo conoce, es un biplano con dos carlingas en tándem, que bien poco resguardo tiene del frío. El "Flaco" mientras prepararon el remolque en tierra, se había mojado mucho los pies con el rocío del pasto.

Sentía un frío terrible. Atrás, a menos de 100 metros, remolcado, Contamutto venía en el Grunau "Baby", que tiene nada de protección del frío. Estaba violeta. El "Flaco", que no podía aguantar el frío, empezó a tomar Cognac. Buira, que sabía que el "Flaco" tenía cognac, le pedía a los gritos que le pasara la botella, pero aquel no le llevaba el apunte. Seguía bebiendo y era

tanto el frío que no se daba cuenta de la cantidad que, traguito a traguito, estaba tomando. Buira seguía pidiéndole cognac. El "Flaco" sacaba la botella, con el brazo, por fuera de la cabina, pero hacia delante y le mostraba a Buira como tiraba cognac al aire y no lo convidaba. En realidad ya no estaba en sus cabales. Entonces Buira le pidió al "Flaco" que piloteara mientras se acurrucaba y desaparecía de la vista de este. Luego de un rato Buira se reincorpora y el "Flaco" nota que unas gotas le pegaron en la cara una y otra vez; entonces le gritó a su compañero: ¿Estás chupando naranja? Primero no le contesta y luego le dice: te estoy meando h. de p..., dame el cognac!... El "Flaco" largó el comando que tuvo que retomar Buira y, en consecuencia, no podía juntar el orín con sus dos manos y arrojarlo para atrás. Así fue como el "Flaco", por primera vez chupó orín, pues creyó que se trataba de jugo de naranja mientras lo probaba y quizás por el frío o por su estado, no se daba cuenta de lo que era.

Llegaron a Merlo. El "Flaco" no se podía bajar; si bien había tirado bastante cognac al aire, el resto se lo había tomado. Cuando lo ayudaron a bajar y lo depositaron en el suelo, se cayó redondo. Lo llevaron al chalet, le dieron café con ceniza y otra cosa que no recuerda. Esa noche se quedó en el club.

Capítulo 11

PRIMER CONCURSO DE ACROBACIA EN EL "ALBATROS"

Se organizó, allá por 1942 o 43, el primer concurso de acrobacia aérea en planeador. Solo participaban los pioneros de Morón: Vignera, Olivares, Butler y Virginillo. El jurado estaba en el trapo que indicaba la distancia del aterrizaje. Lo integraban Finochietti y el importante piloto de Aeroposta, jefe de pilotos de esa empresa, Leonardo Selvetti. El "Flaco" estaba junto a ellos pues así se lo habían pedido. Poco antes de empezar, Finochietti le dijo (mejor dicho le ordenó), al "Flaco", que se presentara al concurso, cosa que este, ni loco, se animaba a competir con ellos.

El "Flaco" recuerda que se interpuso el Sr. Selvetti haciendo un comentario que no recuerda, al tiempo que escuchó que Finochietti le repuso que "se iba a jugar la primera carta, para poder colocar entre los pioneros a este pibe que hace dos años no sabía volar". Fue así que el "Flaco" se presentó ante el grupo que estaba preparando las salidas; entonces Vignera le preguntó a que venía. Ante la pregunta el "Flaco" respondió que Finochietti le había ordenado participar en el concurso.

"Bueno -le dijo Vignera -, tenés que salir primero". El "Flaco" bastante inhibido, se quedó como perro con la cola entre las piernas. Estaba completamente achicado; si bien se sentía firme en acrobacia, temblaba en esta ocasión. Vignera continuó diciéndole que primero debía hacer tres vueltas de tirabuzón exactas y terminarlas en el mismo rumbo en que había entrado. Luego, en la recobrada, sin nivelar, hacer tres looping; de salida, dos medias vueltas a la derecha, dos a la izquierda; luego dos virajes escarpados a la derecha; otros dos a la izquierda y quedarse en la zona calculando el planeo al círculo, sin poner defensa alguna, como deslizadas de ala, desviaciones, etc.

Salió el "Flaco"; hizo todos los temas perfectamente, especialmente las tres vueltas de tirabuzón con salida exacta al punto de entrada; hizo las demás maniobras y comenzó el planeo directo al círculo. Pensaba que iba a llegar justo, pero antes de hacerlo ya estimó que quedaría corto. Estiró el planeo lo más que pudo; volaba cerca de la pérdida raspando el pasto. Tocó el suelo. Había quedado a 11 pasos del círculo. Salieron los otros pilotos compañeros y el último fue Virginillo, por quien el "Flaco"

sentía afecto como compañero y lo respetaba en acrobacia, pues lo consideraba mejor que él. Al efectuar las tres vueltas de tirabuzón, se pasó del punto de entrada y dio tres vueltas y media.

El "Flaco", que se hallaba junto a Finochietti y al señor Selvetti, a quien miraba como a un personaje, gritó que se había pasado media vuelta, a lo que Finochietti le espetó: "Ya lo vi; callate la boca".

Hizo el resto de las maniobras y aterrizó a nueve pasos; dos pasos menos que el "Flaco". Cuando Virginillo estaba llevando la punta de ala a la base, el "Flaco" dijo que dos pasos menos era el valor que haber hecho media vuelta más de tirabuzón, Selvetti fue de la misma opinión. Pero Finochietti le dijo que si le daba el primer premio al "Flaco" iba a tener problemas, pero agregó: "este chico ha roto un mito en el "Albatros"". A Virginillo le dieron una copa y al "Flaco" una medalla por el segundo puesto. Recuerda que no volvieron a efectuar campeonatos de acrobacia. Pero su mayor premio fue alternar y darle la mano a uno de los más grandes, y jefe de pilotos de Aeroposta Argentina.

El "Flaco" tuvo entendido de que no se volvieron a realizar campeonatos de acrobacia.

PRIMER FESTIVAL EN QUILMES

El "Flaco" ya había estado en festivales aéreos en Marcos Juárez, 9 de Julio y en Pehuajó. Finochietti estaba formando gente nueva para amalgamar a los viejos de Morón con los pichones de Merlo, esmerándose en alentar constantemente al "Flaco". Iba a organizarse un festival en el aeródromo de Quilmes.

Se trataba de un gran acontecimiento, en agradecimiento a la entrega, por parte de la aviación civil norteamericana, de un hermoso avión. Volarían planeadores, aviones, paracaidistas, etc. Aquel día había mucho público.

Llegaron en vuelo a Morón. Chourrout en el "Pelikan"; el "Flaco" en un Grunau "Baby". Todavía no estaban los "Bussard".

Chourrout no tuvo mejor idea que efectuar una pasada con el remolque, sobrevolando el festival, por encima del público, a muy baja altura. Para ello, llegó perdiendo altura, sin tener en cuenta que al bajar tan rápido, el "Baby" se aceleraba y la soga se aflojaba. El "Flaco", para evitar el tirón al estirarse la soga, volaba en deslizada y sin posibilidad de largar el remolque, pues al largar la punta esta podía caer sobre el público.

Así llegaron aquel día a Quilmes y como no le tocaba aun al "Flaco" salir en vuelo, este se mezcló entre el público y se compró un sándwich de chorizo. Mientras comía, escucha que desde los altoparlantes pedían que se presente el piloto del planeador, para efectuar una exhibición de acrobacia. El "Flaco", comiendo su sándwich pasa entre la gente pidiendo permiso, pero cuando llega al cordón del público, un policía no lo deja pasar. Le explica que lo estaban llamando para volar pero este le niega el paso igual, mientras que por los parlantes seguían llamándolo. En verdad lo que sucedía era que el policía, al ver la famélica presencia del "Flaco" y la poca pinta de piloto que tenía, no le creía. El "Flaco" entonces se volvió y vio a un señor con un brazalete rojo; suponiendo que era de la comisión organizadora del acto, le explicó lo que le pasaba y, por suerte, el hombre le creyó, ya que el parlante seguía llamándolo.

Entonces voló; hizo en dos vuelos, la consabida acrobacia; también tirabuzones, looping, virajes escarpados y luego se volvieron para Merlo. Cuando llegaron Chourrout contó a los compañeros el asunto del policía y, por supuesto lo cargaron de lo lindo. Le decían que si quería ir a otro festival, tendría que ir pensando en engordar.

CONSTRUCCIÓN DEL PLANEADOR "RHÖNBUSSARD"



En aquel tiempo un grupo de pilotos encaró la construcción de un planeador "Rhönbussard". Ya el Grupo Quilmes había comenzado la construcción de otro de estos veleros muy superiores a los Grunau "Baby" y que marcaron

un notable mejoramiento de las marcas de vuelo a vela. El segundo de los nombrados fue el primero que se construyó en el taller del club. Ya anteriormente existían, en el club, dos "Rhönbussard" construidos por la Fábrica Militar de Aviones.

El grupo de pilotos que formaba el grupo constructor estaba integrado por Ernest Hennings, Juan A. Chiesa, Omar Viola, Albino Contamutto, Armando Picón y el "Flaco". Se denominaba "Grupo Cucaracha". Como el "Flaco" tenía libres todas las mañanas ya que el horario de su empleo era de 14.00 a 22.00 hs., iba al taller del club de martes a viernes, desde las 8:00 hasta las 12:00 hs. La construcción se venía realizando en el taller del club en Av. La Plata 2352.

Trabajando en el planeador, el "Flaco" superó las 1200 horas de labor. Como perdía mucho tiempo en viajar desde su casa hasta el taller, optó por ocuparse de la construcción de las costillas en su propia casa. Se llevó las varillas de pino "Clear", las solapitas, la punta de las costillas, cola de caseína, la matriz y algunas prensas y prácticamente las costillas de "Bussard"; las cortas del borde de ataque.

El grave problema que tuvo fue que durante más de tres meses, como no tenía mejor lugar para trabajar -hacía una costilla por día- y a pesar de que lo hacía sobre una cubierta de papeles, estropeó la mesa del comedor de su casa, con la consiguiente queja de la familia.

El trabajo era muy desparejo. No pretendía que los demás trabajasen como él, pero algunos componentes del grupo trabajaban muy poco. Como el "Flaco" era el jefe de grupo, realizó una reunión de todo el grupo en una confitería de la Capital. En la confitería había una orquesta en la cual un negro tocaba una estridente trompeta, por lo que el grupo tenía que hablar a los gritos. Primero se le planteó la cuestión a Hennings quien luego se retiró del grupo, pues había comenzado el curso de piloto a motor, abandonando el vuelo sin motor, en el cual era un muy buen piloto.

Fue una lástima pues hubiese sido un notable piloto de haber continuado. Omar Viola había dejado de venir al club y

automáticamente quedó desplazado del grupo. Luego se centró la discusión sobre la poca actividad que desempeñaba Juan A. Chiesa. Mientras hablaban el negro seguía tocando y ellos discutiendo a los gritos, no por enojo sino por el sonido fuerte de la trompeta. Viéndose Chiesa acorralado por la interpelación de sus compañeros, sin poder dar una explicación de su actitud, se levantó molesto de su asiento, más por su falta de argumento que por el ruido y, de pie, señalando al negro de la trompeta, le mandó una puteada que resonó en todo el salón, pues coincidió que su grito lo profirió justo en el momento en que el negro había dejado de tocar.

Todos los presentes miraban al grupo; vino un mozo, les hizo pagar la cuenta y los echaron de la confitería. Chiesa siguió en el grupo y las dos vacantes quedaron cubiertas por Juan B. Chourrout y el Ingeniero Pedro Noizeux. Chourrout se ocupó de la construcción de los herrajes y el Ing. Noizeux aportaba algunos dineros para la compra de elementos que el club no podía sufragar. Aparte, el Ing. Noizeux hizo construir los herrajes del movimiento de los "spoilers", que no eran los originales del "Bussard"; se copiaron los planos del "Meise". Los originales eran a bisagra; los del "Meise" salían alejados de la zona de los largueros, permitiendo un pasaje de filetes de aire entre ellos y la zona de intradós y extradós.

Cuando algún fin de semana aparecía con lluvia, en vez de ir al Club a dar práctica, se reunían en el taller y se pasaban el domingo entero allí acompañados por Victorio Riselli (el carpintero). En un hermoso ambiente de trabajo y alegría almorzaban en el club. Si había dinero, comían en una fonda frente al taller. Cuando la plata era escasa comían pan, salame y vino. ¡Qué juventud rara eran estos muchachos comparados con el resto! No conocían bailes ni fiestas; todo era volar, enseñar en algunos casos y construir su planeador. Uno de esos domingos, estando en el taller, el "Flaco" oyó un rugido y, sin saber lo que era, le preguntó a un chico que estaba con ellos (el "Flaco" cree que el chico era Villalba) y este le contestó que habían hecho un gol en la cancha de San Lorenzo, que estaba a pocas cuerdas del taller.

Capítulo 12

EL FANTASMA

Un domingo a la noche, estando el club lleno de muchachos, se escuchó un fuerte rugido y unos alaridos electrizantes. Nadie sabía que era lo que sucedía. La cosa era dentro del chalet. Todo empezó cuando estaban en la cena. Nadie sabía nada de nada. Se revisó todo el chalet, los entretechos. Los gritos parecían venir del lado del comedor. No se pudo encontrar nada. Luego de un rato pasó todo; a la noche todos escucharon como que llovía; sonaba la lluvia sobre el techo de zinc. A la mañana siguiente todos pudieron notar que no había llovido nada.

Buscaron en los techos y no se encontró nada. Entre los investigadores se encontraban también los pioneros, que eran hombres mayores y más serios que los nuevos de Merlo. Esa mañana, todo fue peor pues no se pudo encontrar nada que explicara los aullidos. El lechero que traía su producto a la madrugada dijo que el ánima había pasado por debajo de su caballo, entonces decidió venir de día. Vino la policía local. Anduvieron junto con todo el grupo inspeccionando los entretechos, rompiendo algunas partes del cielorraso que era muy débil. Un policía aseguró que el "ánima" le había volteado la gorra. Era un pánico general. Pero alguno del grupo ya sospechaba que había alguien detrás de la cosa.

Una noche de verano, como venía gente del pueblo a oír el fantasma; tomaba bebidas en el parque del chalet, donde el buffetero había colocado mesas y sillas. Pero ocurría que el fantasma no aparecía. Ocurría que al lado del taller mecánico, cerca del chalet, el peón del campo tenía un cerdo gordo encerrado en un pequeño corral. Los "fantasmas" no tuvieron mejor idea que chuzar al chancho con un palo y este pegó un chillido tan fuerte, que los señores que estaban tomando bebidas en el parque pagaron la cuenta y se fueron. Algunos se fueron tan presurosos que no pagaron la consumición.

El diario Crítica sacó un artículo con la foto del chalet, con una bruja dibujada volando sobre él. La situación se puso cada vez más espesa y riesgosa. Ya venían algunos muchachos con armas de fuego y eso ya era peligroso. Durante la semana

filmaron una película, con la colaboración del director de cine Julio Saraceni, socio del club y el domingo pasaron la película. Allí se descubrió que los "fantasmas" eran los hombres serios de Morón -los pioneros- quienes habían "colaborado" en la búsqueda. Sucedió que se revisó la habitación donde dormía el buffetero con su esposa y allí precisamente se encontró colocado un micrófono y un transmisor, ubicado en un estrecho lugar del entretecho del comedor. A pesar de todo fue una buena promoción.

VUELO NOCTURNO

Otra de las tantas cosas raras que se hacían se desprende del siguiente relato: una hermosa noche de verano, luego de cenar y con la presencia y autorización de Finochietti, el "Flaco" y algunos más salieron a volar con un "Baby" con remolque de auto. Salían de la pista junto al cartel de la esquina norte y remolcarían hasta la "Noria", pues había viento muy calmo. En esa esquina había un alumbrado público. Allí, al ver el planeador, se había juntado un buen número de personas a mirar. El tema era decolar, tomar los 200 metros de altura y el auto abajo, con las luces encendidas; cuando iba a llegar al final de la pista, hacía guiñada de luces y había que cortar remolque. Luego hacer un largo planeo y aterrizar en la esquina de donde se había salido, donde se encontraban un par de autos que, tan pronto pasara el planeador, lo seguirían, alumbrándole la pista. Cuando le tocó el turno al "Flaco", este se cercioró de que había cortado el remolque y lo primero que hizo fue un "looping". No había luz en el tablero pero ya conocía la velocidad del "looping" simplemente en la dureza del comando. Quizás se pasó de velocidad. Vio un espectáculo maravilloso; delante una oscuridad absoluta. A lo lejos las luces de un pueblo; al llamar al planeador vio pasar un mundo de estrellas y al salir del vuelo invertido para cerrar el "looping" lo inundó un mar de luces de la ciudad de Merlo. Fue un hermosísimo espectáculo que el "Flaco" pudo disfrutar; él siempre supo gozar mucho de esos momentos.

Pero ocurrió que le tocó luego el turno a Follmann. Este buen amigo cortó remolque, pues se vio que el auto había dado vuelta, pero Follmann no aparecía; al rato, por los minutos transcurridos se suponía que ya debería estar en el punto de

partida, se oyó un ruido bastante fuerte. Salieron a buscarlo con los dos autos que estaban en la salida y lo encontraron clavado contra el alambrado que corría desde la "Noria" hacia el chalet. Menos mal que no tocó un poste; se había quedado clavado contra el alambrado y, sin romper nada del planeador, un alambre de púa le lastimó profundamente la mejilla desde la boca. Sangraba mucho. Lo llevaron al hospital eludiendo salir por la esquina donde estaba el público. Lo sacaron por las calles de tierra hacia Merlo. Al pobre Follmann le quedaron profundas cicatrices por el resto de sus días. Y así terminó el vuelo nocturno.

Se hizo aquel vuelo, para que los que volaban con remolque por avión y llegaban de regreso de noche, supieran hacer un aterrizaje nocturno.

EL INSPECTOR

Entre tantos episodios para relatar, puede mencionarse aquel en que el "Flaco" comenta que un día vino un inspector de aeronáutica a revisar el "Pelikan" para su habilitación. Una vez revisado, Finochietti le preguntó si quería probarlo en vuelo, a lo que el inspector aceptó y salieron. Tendrían unos 300 metros de altura cuando el "Pelikan" entró en vuelo invertido y bastante en picada. Abajo, al verlo, los muchachos empezaron a gritar que se tirara en paracaídas. Finalmente no pasó nada, felizmente. Ocurrió que desde la carlinga de adelante se le hizo señas al inspector que iba atrás en el avión, que lo piloteara y cuando estaba invertido, lo estabilizó; al mirar para atrás vio al inspector que estaba agarrado de los bordes de la cabina. Fue un susto. El inspector no era piloto.

EL GOZO DE VOLAR

Entre tantas emociones vividas volando a vela, una tarde el "Flaco" se encontró con un compañero de vuelo. En el centro de su térmica volaba un carancho con sus alas hacia atrás y con una separación de las plumas en la punta de las mismas. Dos o tres virajes estuvieron volando juntos. Allí, casi inmóviles los dos parecían detenidos en el aire. Luego, en un instante, el carancho huyó en una violenta picada hacia el suelo.

En otra oportunidad también tuvo un compañero de vuelo; era otro aparato que participaba de su misma térmica, a 600 metros de altura. Se trataba de un aeromodelo de motor a goma, con la hélice parada colgando de las bandas de goma. Compartió con aquel aparato, un buen rato de vuelo.

En las térmicas suaves, bien centradas, se quedaba como adormecido mirando con los ojos entrecerrados el giro de la brújula; el movimiento de la aguja del variómetro y la lenta marcha del altímetro, escuchando los distintos tonos del aflautado silbido, provocado por el tubo "Venturi" de uno de los dos "Baby".

Cuando ocurrían las violentas y tan lindos deslizamientos de los "Baby" solía juntar saliva y entresacarla en los labios y sentir como le corría, dado el viento de costado, hasta las orejas de su casquito de tela. Todo lo contrario de cuando hacía acrobacia. Ya no volaba adormecido; todo era frenesí; volaba casi agitado viéndose en el espejado vidrio del instrumental, como desfigurado, con las fosas nasales más abiertas de lo común, como luchando contra algo. ¡Qué placer sentía! En la acrobacia se sentía parte integral del planeador. En los "loopings", fascinado por el exceso de velocidad, pensaba en las alas de su "Bussard", que al sentir la dureza de comando en la recobrada y pensar en las tomas de ala (cantilever), le parecía que a él le dolían las axilas.

LA PALOMA MENSAJERA

Una vez, el "Flaco" le pidió a un vecino suyo, de la Capital, que le prestara una paloma mensajera, pues quería experimentar largarla desde el planeador. Así lo hizo. La llevaba dentro de una caja de cartón y en realidad no sabía cómo soltarla, pues temía que los planos de cola del aparato, la mataran; dudó unos momentos si largarla en viraje, pero también desechó esta idea. Finalmente optó por tirarla en pérdida de velocidad lanzándola hacia abajo. No la vio más. Al día siguiente tuvo noticias de que el ave había llegado a su palomar.

MISERIA

Durante la administración del Ing. Arteaga en la Aviación Civil, el vuelo sin motor sufrió una época de gran pobreza en lo que se refiere al apoyo oficial. Se contaba, aparte de la magra subvención, con algunos recursos para obtener ayuda. Por ejemplo, se arrendaba un servicio de pastaje de animales a un señor que vivía en Merlo quien abonaba una cantidad anual de dinero y se le permitía que su hacienda ocupara el campo de vuelo. No era peligroso ya que cuando había prácticas, mandaba un par de criollos a caballo y hacía que las vacas y los caballos permanecieran apartados de las pistas. Las vacas no eran problema pues, aunque solían aterrizar cerca de ellas, miraban tranquilas como si nada pasara; en cambio los caballos eran más peligrosos pues al ver aterrizar un planeador corrían asustados. En solo una oportunidad ocurrió que, llegando ya casi cerrada la noche, Virginillo atropelló, en el final del aterrizaje, a un novillo; pero esto no tuvo consecuencias para nadie. Más de una vez, por falta de dinero para comprar cables de remolque, se salía de noche con un auto y se traían unos 200 metros de alambrado que, previamente, se había desmanchado de las varillas controlando que no tuviese nudos. Ataban el alambre al auto y se venían al campo de vuelo con el alambre a la rastra.

RELATOS Y RECUERDOS - ACTIVIDAD COMO INSTRUCTOR (1938 a 1944)

En los años 1938 a 1944, la afluencia de aspirantes a piloto de planeadores fue muy notable. El "Flaco" tenía una brigada de cable corto, los sábados por la tarde. Volaban hasta ya caída la noche. Los domingos por la mañana también tenía una brigada de alumnos, de cable largo del curso "B"; cuando Chiesa tuvo el accidente fatal con el "Cóndor", el "Flaco" se hizo cargo, los domingos a la tarde, de la brigada que había estado a cargo de ese instructor y amigo.

La tarea de instructor de categoría "A", es bastante cansadora; el instructor es el que tiene que remolcar con el auto en todos los casos. Como el alumno sale de entrada solo, en el planeador, es bastante complejo ir sacándolo en vuelo. Se inicia con simples carreteos, en donde el alumno por más que tire la

palanca atrás, la velocidad que le da el instructor no le permite decolar. Con un poco más de velocidad y llevando el alumno la horizontalidad de las alas, ya con la promesa del mismo de no tocar la palanca en el sentido del timón de profundidad manteniendo solo la horizontalidad de las alas, la mayor velocidad hace que el planeador efectúe pequeños saltos a pocos centímetros de altura del piso y por tramos muy pequeños. Pasa luego a vuelo altura uniforme, sin desprendimiento de cable. Es esta la tarea más delicada del instructor, ya que de no mantener la palanca en un punto neutro, el planeador decola solo, por la velocidad que le da el instructor, lo cual, en días de viento rachado, la cosa se pone difícil pues el alumno se encuentra en el aire y la emoción puede perturbarle el manejo de los comandos.

El que vuela no es el piloto; es el auto. El instructor regula con el acelerador las oscilaciones que provoca el alumno con los comandos y le regula la altura de vuelo. Una vez que ya el alumno maneja con suaves movimientos de la palanca, en lo que se refiere al timón de profundidad y obedece las señas que el instructor le hace desde el auto, este último le corta remolque desde su auto y el planeador, por falta de velocidad aterriza más o menos suavemente. En el mismo momento y explicándole ante la seña del instructor, el alumno corta el remolque desde el planeador, sin modificar la posición de la palanca, salvo en el sentido de la posición de la horizontalidad del ala.

Hecho esto varias veces, en salidas sucesivas, le hace tomar cada vez más altura, hasta que el alumno efectúa planeos de hasta 30 a 50 metros de altura y efectúa aterrizajes ya manejando la palanca en profundidad y entonces aprende a aterrizar, dándole un poco más de velocidad cerca del suelo y tirando suavemente la palanca un poco para atrás, toca el suelo en forma suave.

La habilidad del instructor es darle al planeador la velocidad justa para cada tema, teniendo en cuenta la intensidad del viento. La velocidad del auto que corre sobre el suelo es distinta a la velocidad que debe tener el planeador, pues este vuela con respecto al aire. De ahí que en estas primeras prácticas, el instructor deba regular la velocidad del aire sobre el planeador. Entre tanto, en cable corto, el "Flaco" tuvo sus buenos

sustos. A veces por error del alumno y otras también por error del instructor. Tenía una alumna llamada Alicia Huber; una joven norteamericana, muy menuda que ya realizaba planeos con aterrizaje con viento de frente desde 50 metros de altura e iniciaba las primeras desviaciones que consisten en hacer una pequeña desviación a la izquierda, apartarse, volver sobre la pista, enderezarlo y aterrizar. El "Flaco", en una oportunidad la remolcó; tomó unos 50 metros de altura e inició una desviación a la izquierda, al mismo tiempo el planeador tomó altura completamente inclinado, entrando en completa pérdida de velocidad a la vez que ya había tomado un viraje de 180 grados. En la caída provocada por la pérdida de velocidad, el planeador tomó nuevamente velocidad repitió la misma maniobra tirando palanca atrás y, completando un viraje de 360 grados, tocó el suelo muy fuertemente pues había entrado nuevamente en pérdida. Gran sacudón. Gran preocupación del "Flaco" que pensó en un accidente muy grave. Desató a la alumna y no muy suavemente la sentó en el auto, ya llorosa del susto. El "Flaco" revisó el planeador, vio que no tenía rotura alguna; lo probó en vuelo e invitó a la alumna a subir nuevamente, para evitar que se enfriara y no quisiera salir más; lo cual sucedió, finalmente.

Luego de este susto, el "Flaco" quedó muy preocupado, pues pudo haber ocurrido un accidente muy grave. Pensó el motivo de tal maniobra y se dio cuenta de cuál había sido. Esta alumna de físico muy menudo, iba atada muy alejada de la palanca de comando. Al hacer la maniobra de desviaciones a la izquierda, y accionar la palanca hacia ese lado, no movía el codo sino que al tirarla hacia el costado, el brazo giraba desde su hombro y tiraba a la vez la palanca hacia atrás y el planeador, a la vez que se inclinaba para hacer una desviación a la izquierda, tomaba altura y entraba en pérdida de velocidad; cuando tomó velocidad y la alumna repitió la maniobra y efectuó la misma operación, sin querer hizo un viraje de 360 grados y, en pérdida y casi recuperado, pegó muy fuerte en el suelo. Si hubiese sido una desviación a la derecha no hubiera ocurrido ese mal momento ya que en esa posición, el movimiento de la palanca al costado, hubiera girado simplemente el codo. La llamó por teléfono; pero esa buena alumna, que hasta allí había andado muy bien, al pedirle el "Flaco" que se trajera un par de almohadones para acercarla a la palanca, se negó a seguir el curso. Fue así que, por

culpa del instructor, se perdió una buena alumna. Así fue como un primario, con 50 metros de altura, dio un viraje de 360 grados. Al domingo siguiente, el hermano de Alicia, Charly Huber, que también era alumno del "Flaco", le manifestó que Alicia se había dado tal susto que decidió abandonar el curso.

Otro de los sustos que tuvo el "Flaco" como instructor, fue con su alumno y amigo, el vasco Aparicio. Tenía que hacer un tema de planeo de más de 20 segundos para computarlo para el examen de piloto "A". Era una tarde de mucho calor y nada de viento. Sale de la esquina del Sanatorio y dado el poco viento, había que tomar más velocidad y en consecuencia más campo. El alumno corta remolque y existía una gran sustentación a tal punto que pasó por arriba del coche perdiendo muy poca altura y, a pesar de la medida de la pista, se iba a tragar el alambrado. Y así fue; teniendo todavía un par de metros de altura, al llegar al alambrado Aparicio tiró palanca atrás, saltó el alambrado y cayó en pérdida, en medio de la calle. Al mantener la palanca atrás se aplastó; se rompió solo el timón de dirección. Fue la única rotura que tuvo el "Flaco" en las miles de prácticas que instruyó. Pasaron el planeador que había que llevar al hangar para sacar el otro "Kassel", y, viendo el "Flaco" que solo tenía roto el timón de dirección, lo llevó en vuelo al hangar. Ocurre que al quedar con la palanca atrás, lo que primero pegó fue la parte de los planos de cola.

Siguiendo con los sustos, en una práctica de vuelo de altura uniforme que realizaba el gordo Verón, a mitad del recorrido, el "Flaco" vio que el patín de aterrizaje, -una plancha de acero- se había salido de la toma delantera y venía colgando como una púa, tomado solamente con la goma de amortiguación atada con unos tientos. El instructor no sabía qué hacer y el alambrado se acercaba. Optó por pedirle al alumno, señalándole con su brazo y su casquito blanco en la mano, que tomara altura, al mismo tiempo que empezó a subir, le aflojó la velocidad y le insistió en que siguiera tirando la palanca atrás; veía colgado del cable de remolque a tal punto que al aflojar la velocidad, vino bajando con un ángulo de ataque por demás exagerado, al punto que el patín de aterrizaje iba a tocar el suelo; le cortó el remolque y el "Kassel" tocó el suelo sin correr un metro. La preocupación del instructor era que si se clavaba en el suelo, el patín girara y

en el rebote, al estar tomado de un solo lugar pudiese lastimar al alumno.

Otro gran susto fue el caso en que, remolcando a un alumno en el tema de vuelo uniforme, yendo hacia la pista del Sanatorio, al tener que mirar el instructor constantemente para atrás para regular la velocidad de remolque, no se dio cuenta que se le terminaba el campo; siguió de largo rompiendo con el auto el alambrado y se cayó dentro de una profunda banquina del camino. Menos mal que no pegó en uno de los postes.

Lo que sigue fue un posible accidente de mucha gravedad. Un buen alumno y gran amigo, ya había rendido las pruebas del curso "A". Computó las pruebas y acto seguido tenía que hacer la primera prueba del curso "B", que consistía en un remolque hasta el final de la pista, tomando 50 metros de altura, cortar remolque y pegar un viraje de 180 grados y aterrizar con viento de cola. Se efectúa el remolque y al llegar al fondo de la pista, el "Flaco" hace la seña de cortar remolque. Atrás venía Charly Huber, ya que siempre iba atrás un alumno para cualquier emergencia y efectuar, con la bandera, la señal de cortar. El "Flaco" le grita al alumno de la bandera, que venía atrás. Este agita la bandera y el alumno, sin largar comienza el viraje de 180 grados. Al ver esto, el "Flaco", mientras gritaba que le cortara el remolque desde el auto, se tiró de espaldas sobre el asiento y, panza arriba, alcanzó a cortarle el remolque al planeador, cuando ya estaba entrando en picada. Para esto, el "Flaco" había frenado el auto. Al alumno había seguido haciendo señas con la bandera en vez de cortarle el remolque. El planeador, con el cable a la rastra, aterrizó, viento de cola. El "Flaco" se quedó unos segundos acostado en la parte trasera del auto. Puso el coche en marcha, con un susto tremendo. El alumno, ya se había bajado del planeador y al llegar el "Flaco", aquel le pregunta, frotándose las manos: ¿Y, qué tal? El "Flaco" le pregunta: ¿qué tenés en la punta del planeador?...; el vasco siguió con los ojos el cable de remolque que había arrastrado y se quedó mudo. No había cortado remolque. Un accidente fatal, de no haberlo cortado desde el auto. Por todo el "Flaco" le dice: "Mirá..., tu vida vale cuarenta centavos, que es la suma que va a cobrar el talabartero por coser las dos axilas de mi campera, que se me rompieron al tirarme para atrás para cortarte el remolque". Allí, el pobre Charly recibió un buen reto.

Para que el alumno saliera de su impresión y no se enfriara, le hizo hacer nuevamente la maniobra. Esta vez cortó remolque. Si bien este alumno fue bastante duro para aprender a volar, luego fue un muy buen piloto y mejor instructor e inspector. Aprendió a volar mejor que el "Flaco".

En realidad, los "Kassel" volaban solos. En un planeo desde 200 metros de altura, un alumno venía volando hacia la base del Sanatorio, muy afuera del campo y venía tan corto que se tragó los altos árboles del mismo sanatorio. El "Kassel" chocó con uno de los árboles; vino cayendo entre las ramas, mientras el alumno venía con las dos manos agarrado de sendos montantes delanteros, hasta que cayó al suelo. En esa oportunidad no hubo grandes roturas.

Capítulo 13

ACCIDENTE DEL CHILENO

El "Flaco", en ese entonces, atendía el curso "B". Tenía un alumno chileno: Lucho García Huidobro. Un personaje excepcional, muy díscolo; que tenía una flauta de lata. Su última noche había tocado todo tipo de música. Virginillo, que estaba en aquella cena, al oírlo contar que en Chile solía volar con remolque de auto con un largo trozo de goma (cosa no cierta), le dijo al "Flaco" que tuviera cuidado con ese alumno. A la mañana siguiente a aquella cena, que era domingo, y como el "Flaco" estaba a punto de terminar el "Bussard" que hacía tres años estaba construyendo con otros compañeros, quiso volar uno de los "Bussard" fabricados en Córdoba.

Nunca había querido volar los "Bussard"; aparte de no tener tiempo para hacer vuelo a vela, se empacó en volarlo el día anterior a tener que probarlo. Así fue que le encargó la atención de la brigada a su amigo Picón. En uno de los vuelos, al alumno chileno venía haciendo un largo



planeo desde 200 metros de altura con el primario "Kassel"; no cortó remolque y se venía por afuera del campo hacia el Sanatorio, con 200 metros de cable a la rastra. A pesar de las señas que le hacía con bandera roja desde el auto, y el instructor en la base, se vino sin largar el cable; viró 180 grados, para enfrentar el viento sobre la base y estando a punto de aterrizar, el cable abrazó un poste de teléfono y el "Kassel", ya cerca del suelo, sujetado por el cable enredado, capotó; pegó prácticamente invertido. Falleció en el acto.

Lo velaron en el club. A la mañana vinieron dos monjas; eran tías del accidentado. En cierto momento hubo un llamado telefónico que atendió el "Flaco". Al decir su apellido, las monjas, -se ve que el sobrino les había comentado quien era su instructor-, se levantaron y lo acosaron con preguntas sobre el accidente. El "Flaco" se sintió como un victimario, dadas las preguntas de esas monjas. El cadáver del chileno quedó en un

depósito y una noche lo embarcaron en un buque que iba a Chile. Varios compañeros observaron en silencio como se lo llevaban a su patria.

ALUMNOS BOLIVIANOS

Entre tantos alumnos que tuvo el "Flaco", en una oportunidad vinieron cinco jóvenes bolivianos becados por su gobierno, a hacer el curso de pilotos. El instructor era Contamutto, pero el "Flaco" actuó como ayudante de instructor. Formaron una brigada en la cual volaban solamente ellos. Sufrían problemas pulmonares por la diferencia de presión entre su país y el nuestro, así que todas las mañanas, antes de salir a practicar, pedían que les frotaran la espalda con alcohol, diciendo que les hacía bien, por la diferencia de la mayor presión atmosférica. Con respecto a estos alumnos, el "Flaco" no recuerda como el gobierno los mandó a nuestro país. Como había en el "Albatros" un piloto anterior a 1938, de apellido Ernst que había ido a dar instrucción a Bolivia, supone que estos jóvenes vinieron ante la desaparición de Ernst en un accidente allá en Bolivia. El mencionado piloto Ernst había venido en una oportunidad desde Bolivia en una simple y corta visita. Pidió que lo dejaran volar en el Grunau "Baby" y Vignera le dijo al "Flaco" que lo sacara en remolque de auto primero, en un primario "Kassel". Recuerda el "Flaco", como aplicaba violentamente los alerones. Se ve que en Bolivia, cuando volaban el primario, tenían que aplicar así los alerones lo cual es raro por la poca densidad del aire dada en la cota de Bolivia. Luego que se adaptó, pasó al "Baby" y después al remolque de avión.

Tiempo más tarde, en Bolivia, se mató volando un planeador primario.

VUELO EN NIEBLA

Como instructor, el "Flaco" solía hacer algunas cosas fuera de lo normal. Uno de esas cosas fue un día, domingo de mañana, con una espesa niebla rastrera. Parados en la base de salida, esperando que se levantara la niebla y al ver que esta era muy rastrera al punto que no permitía ver el auto a 50 metros, se le ocurrió hacer un remolque en cable corto y tomar 50 metros de

altura. Si bien el coche no se veía cuando estaban en el suelo, observó que tomando altura, por ser la niebla tan rastrera, el coche desde arriba se veía perfectamente. Un espectáculo maravilloso. Al tomar altura, pudo observar un mar de niebla, a pleno sol, y observar solamente las copas de los árboles altos que sobresalían de la capa de niebla y hacían un contraste hermoso entre lo blanco de la niebla y lo verde oscuro de los eucaliptos. Cuando aterrizó, a uno de sus mejores alumnos, ya a punto de rendir examen, lo invitó a salir, cosa que efectuó y bajó maravillado. Al preguntarle el "Flaco" que le había parecido, este joven le dijo: "Es un espectáculo de confitería; una gran torta de crema Chantilly, adornada con bombas de chocolate". ¡Qué hermosa e inolvidable expresión! Este detalle no tiene importancia aeronáutica, pero en el recuerdo tiene un valor bárbaro.

En la instrucción, el "Flaco" tenía una manera especial de enseñar. Decía a sus alumnos que los planeadores no se caen; los tiran los alumnos. En los vuelos de prueba de cable corto, para demostrar que los planeadores vuelan solos, tan pronto como decolaba, dejaba colgando las piernas como si estuviera a caballo del planeador. En cuanto decolaba, además de esto, abría los brazos mientras el planeador subía. Tenía la ventaja que con su flacura, el centro de gravedad del planeador debería estar a medio metro detrás de lo normal. En cable largo, con 200 metros de altura, con las piernas colgando, efectuaba virajes de 360 grados, para mostrarles a los alumnos el fenómeno de la inversión de comandos, demostrando también la inversión del timón de profundidad en dirección. Si bien derrapaba un poco al iniciar el viraje, al aumentar la inclinación demostraba la inversión de comando. En el "Baby" hacía virajes de 360 grados con timón de dirección aplicado en el lado opuesto al viraje, provocando el viraje en deslizada, al borde de la pérdida, maniobra muy peligrosa que no dejaba hacer a los alumnos. Durante la instrucción del curso "B", se quedaba en la base, para explicar a los alumnos las alternativas del vuelo de su compañero, pues entendía que también se aprendía, mirando volar.

LOS PIES SOBRE LOS EUCALIPTUS

Otra de las originalidades del "Flaco" en aquellos tiempos, cuando llevaba en vuelo al "Kassel" al hangar, con remolque de cable largo, venía en planeo en la línea de los eucaliptos que estaban a unos 100 metros del hangar; colgaba los pies, pasaba con velocidad rozando con ellos el suave follaje de los árboles, seguía hacia el sur; pasaba el cerco de cina cina que limitaba el campo; hacía un viraje de 180 grados; volaba junto a los eucaliptos, pero en sentido contrario al anterior; al llegar a la altura de los hangares, efectuaba un viraje de 90 grados y aterrizaba frente a ellos. Una simple maniobra que mucho le agradaba.

ATERRIZAJE JUNTO CON EL AVIÓN, SIN LARGAR EL CABLE DE REMOLQUE

Una tarde que no había actividad de remolque de auto y pocas perspectivas de vuelo a vela, Laplace le sugiere al "Flaco" pedir a Finochietti que les permita intentar aterrizar en un remolque de avión sin largar el remolque. Así lo hicieron y "Fino" aceptó. Fue así como, en dos oportunidades cada uno, efectuó ese tipo de aterrizaje, sin largar el remolque del avión. La cosa no era fácil, pues no tenían los "Bussard" con sus "spoiler" como defensa. La verdad es que no sabían para que. No era fácil hacerlo con el "Baby" ya que el índice de planeo del "Baby" es superior al del avión pues al descender este, la soga de remolque se afloja; allí tenían que deslizarse, para no irse encima del avión. Venía un pequeño tirón, y se iban nuevamente encima. Si hubieran sido los "Bussard", se podrían defender mejor. En cada una de las primeras salidas, se vieron obligados a largar el remolque desde el planeador, pues iba a aterrizar más adelante que el avión. Otro día repitieron la maniobra pero no se volvió a repetir pues no tenía objeto. Todas estas rarezas fueron motivo de la orfandad técnica que se sufrió durante la guerra en que no llegaban novedades del vuelo sin motor europeo. La acrobacia se hizo, intentando lograrlas, en base a lo que los pioneros vieron hacer en "Baby" en 1934, a la misión alemana que visitó el país.

OTRA LOCURA

Virginillo, uno de los viejos de Morón, que a la vez era remolcador como piloto de avión, estando en el comedor, un día que no había práctica por mal tiempo, le apuesta al "Flaco" que le iba a hacer un remolque y que lo iba a obligar a largarlo, remolcándolo él con el avión. Salieron. El "Pelikan" comenzó a hacer virajes muy escarpados, provocando a veces el afloje de la sogá y las maniobras de deslizadas del "Flaco", para evitar que la sogá tan floja permitiera que se estableciese una gran diferencia de velocidad entre el avión y el "Baby", que el "Flaco" neutralizaba con violentas deslizadas para tensar la sogá lo antes posible y cuando venía el tirón, fuese menos violento, hasta que en un momento de descuido, el "Flaco" vio pasar el "Pelikan". Si el tirón lo agarraba sin apuntar a la cola del avión, seguro que semejante tirón de costado, podría afectar la estructura del pobre "Baby". Cruzando su línea de vuelo, no pudo tensar la sogá a tiempo, pero se colocó apuntando a la cola del "Pelikan" y vino un muy fuerte tirón y se cortó el cable de remolque justo en el disparador del avión. El cable se le vino encima al "Baby", pasando por encima del planeador, quedó apoyado en el plano de cola paralelo al timón de dirección. El "Flaco" no largó el remolque por temor que quedara enganchado en los planos de cola lo cual sería muy peligroso. Efectuó una "chande" muy pronunciada y el cable salió de los planos de cola y quedó colgando por debajo de los mismos. Por otra parte temía que igualmente se le enganchara e inclinó el planeador a la derecha y al aumentar violentamente la inclinación, largó el remolque evitando que se le enganchara en el balancín del alerón. En fin; pasó el trago amargo y miró donde había caído el cable; fue en una casa a menos de 100 metros del chalet y fueron los dos compinches a buscarlo. "Fino" no estaba en el club, entonces fueron a pié a buscarlo. Quizás el lector se canse de leer tantas cosas absurdas, pero todo lo aquí relatado, es la pura realidad.

DESERCIÓN

En realidad, había mucha deserción de alumnos; eran pocos los que llegaban a remolque de avión. Había muchas razones. Muchos de ellos, cansados de pasarse un domingo a la tarde, desde las 14:00 horas hasta que anocheía, para hacer

cuatro "vuelitos" de 20 segundos cada uno, no terminaban el curso "A". El "Flaco" recuerda los comentarios de Jorge Chillado, que decía que el alumno de vuelo sin motor, debía tener alma de camello: toda la tarde al sol. Tenía una frase que le quedó pegada al instructor; siempre decía: "Señor, ¿cuándo moriremos para descansar...?". De 100 alumnos que iniciaban el curso "A", poco más de la mitad desertaba. En el curso "B", de los 60 que pasaban en las distintas brigadas y en distintas épocas, quedaban 40. De los 30 que pasaban al "Baby", quedaban 20 y de ellos, la mitad pasaba al remolque de avión, vuelo a vela y acrobacia.

Un gran error que tuvo el "Albatros", en esa época, fue ignorar por completo el aspecto social del club. Pocas excepciones había, en el caso de alumnos o pilotos que fueran con familiares. Se contaba con los dedos: Delpiano con su señora; igual que Teichmann con su esposa y su pequeño hijo; Utard y sus hijas y casi puede pararse de contar. Pocas veces venía alguien con sus familiares o sus novias. Estas últimas, finalmente, teniendo que soportar que su novio se pasara todo el domingo en el club, terminaban por disminuir el entusiasmo de los alumnos que lentamente, iban desapareciendo. Los que iban todo el domingo no participaban de la mesa familiar; del almuerzo de los domingos. Otros desertaban porque pasaban al curso de avión a motor. Si el club hubiese tenido una sección de carácter social, la cosa hubiera sido distinta. Había un tanque australiano en el chalet, que nunca se usaba como pileta. Seguramente esto cambió más adelante pues cuando el "Flaco", alejado del club, estuvo de visita en el año 1969, vio mucha gente en la pileta que, aparentemente, eran familiares de los pilotos. En los años de actividad del "Flaco", una sola vez estuvieron sus padres y en una sola oportunidad, cada uno de sus dos hermanos.

Los alumnos que seguían adelante eran muy pocos, comparando la cantidad que ingresaba. Aquellos eran como la selección de la especie; llenos de "avionitis" aguda.

La práctica del vuelo sin motor formaba dos tipos distintos de familia. La familia aeronáutica de los fines de semana y la familia biológica. Otra falla del "Albatros" de aquel entonces, fue que no alternó con la gente de Merlo. Jamás, por ejemplo, estuvo de visita el intendente de la ciudad, ni autoridad alguna.

Llegábamos a la ciudad y pasábamos de largo al campo, a volar. Realmente se actuaba ajenos a la comunidad de la localidad. Muy poca gente del pueblo venía al campo a verlos volar.

Además, siendo los aspirantes, en mayor porcentaje, jóvenes que no pasaban los 20 años, el aspecto sentimental hacía que muchos desertaran, en el sentido de que, por lo general, tenían un enemigo común, que eran sus respectivas novias o simpatías, las cuales se cansaban de que los fines de semana, no podían contar con ellos. Hubiera sido importante que el club alentara ciertas actividades sociales, mientras los pilotos aprendían a volar. En lo social el C.A.P.A., en ese período, fue un fracaso.

CANSANCIO COMO INSTRUCTOR

La verdad y admitiendo un poco la desertión de los alumnos del curso "A", el "Flaco" reconoce que toda una tarde de verano, desde las 14:00 horas hasta que anochece, al rayo del sol, justificaba la desertión. Pero si era cansador para ellos, mucho más lo era para el instructor. Completar en una tarde 50 o 60 remolques, recorriendo no menos de 1000 metros por salida, con la cabeza mirando hacia atrás, al margen de la tortícolis; tener que manejar corrigiendo la dirección cuando un alumno en carreteo se desviaba, para evitar un tirón demasiado de costado; regular la velocidad en los temas altura de vuelo, etc., etc., era francamente agotador. Entre idas y vueltas, el instructor recorría más de 100 km. Recuerda el "Flaco" que un sábado por la noche, cuando estaba durmiendo, luego de una agotadora tarea durante el día, Contamutto, el instructor rentado, al percibir una fuerte tormenta, despierta al "Flaco" y le dice: ""Flaco", oí como llueve!, que aliviada, mañana no tendremos que dar práctica". Era el asunto poco deportivo, pero cierto. Por lo menos en invierno, que arrancaban por las mañanas, tan pronto como salía el sol, con unas heladas que pintaban todo el campo de blanco, era más llevadero que durante el verano.

SEGUNDO FESTIVAL EN QUILMES

Siguiendo con la promoción de vuelo sin motor, Finochietti, en una oportunidad, mandó al "Flaco" a hacer una demostración de acrobacia, por segunda vez, en el aeródromo de Quilmes; un lugar donde acudía mucha gente ya que era una zona intensamente poblada.

Se efectuaron las clásicas maniobras de acrobacia en varias salidas y esa misma tarde se volvieron a Merlo, ya casi de noche. En Quilmes operaba el Centro de Aviación Civil, que anteriormente había volado en Castelar y que era el club donde Finochietti había hecho el curso de piloto de avión. Precisamente en Castelar fue donde el "Flaco" hizo su vuelo de bautismo en avión.

Capítulo 14

FESTIVAL EN CAÑUELAS

Si bien los festivales aéreos no llevan una correlación cronológica, el "Flaco" desea relatar la experiencia de otro festival. Fue mandado a efectuar una demostración de acrobacia al Aeroclub de Cañuelas. Partieron una mañana, el "Pelikan", piloteado por Chourrout, acompañado por Pagliere y el "Flaco" en el Grunau "Baby". Un viento norte, extremadamente fuerte, soplaba en aquel momento, justo rumbo a Cañuelas. A mitad de camino, pasaron volando sobre el "Cóndor" de "Teichmann", que se había largado en vuelo a vela, rumbo al festival. Nadie se hubiese imaginado en ese momento que, para Teichmann, ese sería el último vuelo en su "Cóndor". Aterrizaron en Cañuelas y se encontraron con Carola Lorenzini. El "Flaco" ya la había conocido cuando volaron en el festival de Nueve de Julio, relatado anteriormente. Dado el fuerte viento, ambos equipos estaban esperando que disminuyera la intensidad. Como el regreso con semejante viento iba a ser muy lento y los sorprendería la noche, Chourrout le preguntó al "Flaco" que hacían, a lo que este le dijo que lo remolcara a 1000 metros, bien al frente del campo, para que mientras hacía acrobacia, la deriva lo iba a traer sobre el lugar de aterrizaje. El "Flaco" recuerda como si hubiera ocurrido ayer, que ya en vuelo, justo al pasar el tendido eléctrico sobre la ruta 2, un golpe de viento fue tan violento, que le hizo saltar los pies de la pedalera. Tomó altura, efectuó las maniobras y, si bien en el ambiente del aire, eran maniobras normales, desde tierra, con semejante deriva, los "loopings" parecerían un óvalo y no un círculo. Luego aterrizó y, mientras le retiraban el planeador más atrás para partir a Merlo, al pasar junto a Carola Lorenzini, quien estaba rodeada de varias personas junto a su Focke Wulf, oyó que estaba comentando la mala calidad de la acrobacia del planeador. El "Flaco", al escuchar eso, sin dejar de caminar, le dijo que él había salido sin motor y ella tenía un motor de 150 caballos y no salía y agregó; "Yo no cobro, vuelo gratis".

Si esto se publica alguna vez, el "Flaco" pide disculpas por haber tocado a un ídolo de la aviación argentina; fue porque se sintió muy afectado, pues en el ambiente del vuelo a motor los llamaban pilotos de barrilete y hoy -1997- el vuelo a vela en el aspecto técnico y deportivo, ha superado al vuelo con motor con

creces, ya que en estos momentos los volovelistas están volando sobre el Aconcagua.

El "Flaco" siempre respetó a Carola Lorenzini, al punto que no podía verla hacer el "toneau" a ras del suelo y menos el "looping invertido", el que, lamentablemente, le costó la vida, pocos meses después de este hecho.

ACCIDENTE DE CHIESA

En el relato del vuelo promocional a Cañuelas, el "Flaco" indicaba que, a mitad de camino entre Merlo y esta ciudad, sobrepasaron al "Cóndor" con Teichmann a bordo, rascando una térmica. Teichmann se quedó en el camino. Dejó el planeador y más tarde le pidió a Chiesa que le hiciera el favor de ir con el carro a buscarlo ya que él no podía ir. Para cumplir ese favor, Teichmann le entregó a Chiesa una tarjeta escrita de su puño y letra, en donde decía que autorizaba a este, a volar el "Cóndor" de su propiedad. El domingo siguiente llovió; hizo mal tiempo y el "Flaco" se quedó con la tarjeta. Al otro domingo, por mal estado de las pistas, el "Flaco" por no tener que atender sus brigadas de remolque de auto, se pasó el día en el taller, ocupado en la construcción del "Bussard". A la media tarde, recuerda que estaba encolando la terciada de los "spoiler" del "Bussard" y cantando en inglés, la canción "Un día, cuando éramos jóvenes". Recuerda que sonó el teléfono; fue a atender Picón quien volvió muy nervioso, diciéndole al "Flaco" que atendiera él, pues desde Merlo, Contamutto estaba diciendo una "macana". Va el "Flaco", toma el teléfono y Contamutto le cuenta que se le había roto el "Cóndor" en el aire, a Chiesa. "¿Se tiró...?" preguntó el "Flaco", a lo que Contamutto le contestó: "No, no se tiró...". Le pidió que fuera al domicilio particular de Chiesa a avisarle a la familia y que por favor, trajeran los documentos del piloto. Fue un momento terrible a lo que se sumaba lo angustioso del encargo que tenía que cumplir. Primero fueron a la casa de Butler, presidente del C.A.P.A., y como no estaba le dejaron un papel con la noticia, por debajo de la puerta. Luego fueron a la casa de Chiesa y le dieron la triste noticia al hermano, que había sido alumno del "Flaco" y había abandonado. Fue terrible.

Don Enrique Hörhammer, que el día del accidente estaba volando cerca del "Cóndor", contó que fue chupado volando cerca de la base de una nube y de ahí salió roto; con un ala suelta y la otra girando sobre el fuselaje, enganchada por los cables del comando.

Fue un golpe terrible para el "Albatros". La primera víctima fatal del club y un gran dolor para el "Flaco" de quien era gran compañero. Había caído cerca de Moreno junto al río y fueron informados de un hecho miserable. Habla de la poca condición humana de una mujer que se acercó al piloto muerto y le robó el reloj pulsera. ¡Qué miserable! Este comentario no viene al caso tal vez, pero el "Flaco" siente la necesidad de decirlo.

Con Chiesa, también había muerto el "Cóndor", planeador excepcional, probado en 1936 y que por muchos años fue lo mejor que tuvo el "Albatros", si bien era de propiedad de Teichmann. Por rara ironía, Chiesa, que era socio del Albatros, antes de que se habilitara el campo de Merlo, había estado en lo de Teichmann en 1936, en la fiesta de inauguración y presentación del "Cóndor", y contaba que en esa oportunidad había tomado más de la cuenta por lo que estuvo sentado en el cordón de la vereda de Av. La Plata al 700, lugar donde se había construido el planeador. Sin imaginar que él, no habiéndose sentado aun, en ese momento, en un primario, iba a perder la vida precisamente en el planeador que acababan de presentar.

AMARGURA DE TEICHMANN

Luego del accidente del "Cóndor", al domingo siguiente, vino a pasar el fin de semana al club, Helmuth Teichmann. Luego de la cena llegó también un viejo piloto cuyo nombre el "Flaco" no desea mencionar, quien al ver al primero le dio la mano y le dijo: "¡Helmuth, de la que te salvaste!...". ¡Bueno... para qué....!, con esa frase quería decir que el "Cóndor" ya estaba en malas condiciones de vuelo. La amargura de Teichmann fue enorme. Se quedó junto al "Flaco", en el bar, tomando varias copas de anís, mientras este trataba de consolarlo. El "Flaco" le decía que Chiesa le tenía aprehensión a la acrobacia. Si cuando lo chupó la nube, hubiera metido al "Cóndor" en tirabuzón, hubiese salido entero; pero aquel piloto jamás había hecho un tirabuzón con los "Baby".

Teichmann no tenía consuelo. Estuvieron charlando hasta cerca de las 2 de la madrugada, tomando anís en cantidad. En un determinado momento, el "Flaco" le preguntó si iba a reconstruir el "Cóndor", a lo que Teichmann respondió que no. Por eso le pidió que le regalara los cables de comando del "Cóndor" para usarlos en el "Bussard" que estaban haciendo y, es así, que los cables comando del "Bussard", tenía colocados los cables de comando del famoso "Cóndor".

Era inexplicable que "Chiesa" no se hubiera tirado en paracaídas. El "Flaco" tiene dos teorías: o se desmayó del susto o, como el "Cóndor tiene el borde de ataque de las alas casi en la nuca del piloto, al desprenderse un ala, la otra pudo haberse soltado de la toma y al girar tomando como centro de giro los montantes, el borde de ataque, junto a la cabeza del piloto, lo desnucó.

1943 – SE TERMINA DE CONSTRUIR EL "RHÖNBUSSARD"

Después de tres años de trabajo, se terminó de construir el "Rhönbussard". Como se había cerrado el taller de Av. La Plata y faltando poco tiempo para terminarlo, el "Bussard" fue completado en el hangar de Merlo. No para enaltecer el trabajo del "Flaco", pero desea relatar que, luego de haber pasado más de 50 años, habiendo localizado el domicilio del carpintero del club, Riselli, le hizo una líneas y este le contestó diciéndole: "...te acordás que al final lo terminamos vos y yo solos en el hangar?". La carta que nuevamente le envió el "Flaco", recibió la respuesta de su esposa, diciendo que Riselli había dejado este mundo. El "Flaco" empeinado en terminar el "Bussard", no quiso volar los mismos aparatos que había en el club. Lo había intentado justo el día del accidente del chileno y no lo volvió a hacer hasta no tener el de ellos. Tenía alumnos suyos que ya habían pasado a los "Bussard". En las últimas semanas de la construcción y apurado por probarlo, dejó la instrucción a otro compañero y finalmente llegó el día de la prueba.

LA PRUEBA DEL "BUSSARD"

En marzo de 1943, el Grupo "Cucaracha" había terminado el "Bussard". Vignera vino a revisarlo; luego lo sacaron al campo

de vuelo y con un chicote fue llevado a la esquina oeste del mismo, junto al sanatorio. Detrás del "Bussard" iba el "Flaco" caminando con Vignera y otro señor que no recuerda. Vignera quiso saber en esa ocasión, quien lo iba a probar y el "Flaco" le contestó que él lo haría, a lo que Vignera le preguntó si tenía experiencia en volarlo y este le contestó que no había volado anteriormente un "Bussard". Lo haría ese mismo día. Por otra parte le dijo que como era el que más horas de trabajo había empleado en la construcción, tenía el derecho de probarlo. El "Flaco" se adelantó del grupo, corrió hasta el coche que llevaba el planeador, se sentó y siguió hasta el punto de partida. Al llegar les dijo a Chourrout, a Noizeux y a Picón, integrantes del grupo constructor, que él se sentía con el derecho de probarlo en vuelo. Subió el "Flaco", no hizo poner la tapa de la cabina para tener mejor visibilidad y Picón, con un cable de 50 metros, lo remolcó. Tomó unos 20 metros de altura y se quedó entusiasmado de la diferencia de caída, comparado con el "Baby". Lo trajeron nuevamente a la base y en las mismas condiciones fue remolcado a 200 metros de altura. Allí tanteó más intensamente los comandos y al aterrizar nuevamente en la base, pidió que le colocaran la tapa de la cabina; pidió remolque de avión a 1000 metros de altura. Cortó remolque; largó los comandos para ver si tenía alguna tendencia. Solo, por lógica, trepaba lentamente. El "Flaco", en ese entonces pesaba 55 kilos. Luego de varios virajes, de acuerdo con su locura de acrobacia, quiso hacer un "looping". Picó el "Bussard" y a oído, ya que el tablero estaba completamente vacío (el "Bussard" no era el "Baby"), estando en la vertical, el aparato se paró en el aire. En ese segundo de silencio todos los tacos de madera, viruta, aserrín, lijas y todo lo que había en la cabina, se le vinieron encima al "Flaco". Cayó mucho más violentamente que los "Baby" cuando hacían panzazos ventrales. Casi se coloca invertido, mientras el "Flaco", con la palanca toda atrás, miraba para arriba el pueblo de Merlo. La caída fue bastante violenta de acuerdo a su experiencia, pero el "Bussard", muy corto de fuselaje, tenía la posición del piloto casi pegada a la cuaderna principal y el borde de ataque lo tenía como sombrero; vale decir, que las tomas de ala las tenía cerca de su oreja y la brusca caída hizo que allí, justo en su cabeza y al caer de cola, hiciera un ruido muy fuerte, que asustó bastante al piloto.

Cuando bajó, le relataron que Riselli, el gran carpintero, mirando las maniobras, viendo que el "Bussard" caía de cola y pensando que él había hecho los largueros, se arrodilló y juntó las manos como en una oración. Luego volaron Picón, Chourrout y Noizeux. Recuerda el "Flaco" que en el remolque que Delpiano le hizo a Chourrout, que iba en el "Bussard", el avión de remolque se quedó sin nafta, sobre el pueblo y alcanzó a aterrizar en el campo vecino.

REMOLQUE DE NUEVE PLANEADORES

En otra oportunidad, se pensó en efectuar un remolque de nueve planeadores remolcados por tres aviones; tres cada uno. Hoy, entiende que fue una de las tantas imprudencias que se cometían. Felizmente no pasó nada, pero pudo ser muy grave. Dos "Pelikan" y otro avión que no recuerda. Por el estado de los aviones en lo que se refiere a la potencia, hubo que montar una gran cantidad de ayudantes. Por ejemplo, en cada tren, se ocupaban dos muchachos para que tomando las puntas del ala inferior de los aviones, tiraran para adelante; había que poder hacer mover el tren, pues sin la ayuda, el avión con motor a fondo, tenía levantada la cola y apenas avanzaba. Para peor, el viento venía de noroeste y tendrían que decolar sobre el pueblo de Merlo. Aparte de los dos muchachos que empujaban el avión, dos compañeros tiraban de las sogas de remolque en la mitad de la distancia entre el planeador y el avión. Otros dos empujaban el planeador en la zona donde comienzan los alerones. Es decir que había siete personas empujando. Los que tiraban de las sogas poco podían hacer pues en carreteo, los planeadores se juntan y carretean en una misma línea, usando sogas de remolque de distintas medidas. Así que los que tiraban de las sogas se tenían que abrir enseguida. Aparte, en cada tren, había tres compañeros que corrían las puntas de ala de cada planeador. Así los aviones a fondo y durante el carreteo, los tres planeadores vistos en fila india, si uno cortaba remolque allí en el suelo, si fuese el que iba atrás, no pasaba nada, pero si el segundo o el primero cortaba, por cualquier razón, resultaría una estúpida rotura innecesaria. Era una imprudencia muy grande. Los planeadores decolaban, desde luego, antes que el avión y enseguida con pie a fondo, raspando el suelo, se apartaban en abanico. Los tres aviones y los nueve planeadores pasaron raspando los cables del teléfono

del club y entraron trepando muy lentamente a sobrevolar el pueblo. El "Flaco" iba con el "Bussard", en el ala derecha del tren del medio. A muy baja altura rozaron el pueblo. En determinado momento los aviones se acercaron entre sí y el "Flaco" recuerda que el "Bussard", bautizado "Indio", piloteado por Lucas volaba con el tren de la derecha, pero en la posición izquierda; estando el "Bussard" que volaba el "Flaco" y el de Lucas, venían volando casi juntos. Los aviones, separados unos 60 metros entre ellos, el ala izquierda de Lucas estaba debajo del ala del "Flaco", como a un metro más bajo, pero metido hasta la mitad del ala del compañero. Se movían y cree el "Flaco" que los nueve pilotos de los planeadores, estarían sin respirar. Los aviones apenas trepaban, las sogas colgaban muy flojas, lo que indicaba la poquísima velocidad del tren. La cosa era que alguno de los aviones largara el remolque. El tren se quedaría con poca altura sobre el pueblo. Cuando pasaron el mismo comenzaron a respirar, pero todos habían pasado momentos muy angustiosos.

Capítulo 15

REGRESOS DE NOCHE

En muchas ocasiones se efectuaban vuelos de distancia por la tarde y el piloto del planeador, desde el pueblo más cercano, se comunicaba telefónicamente para que lo fueran a buscar. Muchas veces no se trataba de un solo planeador, quizás dos o tres, en muchas ocasiones se arribaba al aeródromo completamente de noche. Por lo general, en el "Pelikan" iba Chourrout con acompañante.

El "Flaco" nunca tuvo experiencia en estos regresos, pero los compañeros le comentaban que si bien no veían nítidamente el avión dada la oscuridad del avanzado crepúsculo, mantenían la línea de vuelo a la altura del avión, guiados por el fuego del escape de su motor, el avión no tenía luces de navegación nocturna. Sabiendo los de tierra que el avión iba a llegar de noche se preparaba un rudimentario sistema de balizas con latas de conserva con gasoil y un trapo en su interior; se formaba una calle ancha como de 30 metros y se colocaban las latas a unos 30 metros de distancia entre sí, en fila, a ambos costados de la pista.

Se esperaba la llegada del avión, el ruido de su motor alertaba del inminente arribo. A unos 20 metros de distancia de cada una de las latas con fuego, se apostaba un ayudante, destinado a retirar el planeador tan pronto aterrizara para que pudiese luego hacerlo el avión. Los muchachos más cercanos corrían de inmediato y retiraban el planeador, entonces aterrizaba el avión. Era fantasmagórico ver pasar el planeador apenas iluminado por el fuego de las latas. Al rato lo hacía el avión y se acababa la fiesta. Tan pronto como el planeador o el avión pasaba por sobre la cabecera de la pista, había dos autos con los faros encendidos que corrían detrás del avión para iluminar su recorrido. Pero una vez ocurrió que llegó un remolque compuesto por el piloto del planeador y el "Pelikan" tripulado por Chourrout y Pagliere. Este último tenía un par de antiparras que guardaba en una caja metálica cuando no las usaba. Venía con las antiparras puestas, pero puso la caja metálica entre sus costillas y el cinturón de atarse. Esa noche, Chourrout aterrizó de forma tan brusca, que rompió el tren de aterrizaje y la hélice. El golpe fue tan fuerte, que tuvieron que sacar a Pagliere de la carlinga, pues

no se podía mover por el dolor, la caja metálica le había fracturado las costillas copiando la forma ovalada de la lata. Lo llevaron al hospital y en su dolor y siendo atendido por los médicos gritaba: "Llamen a mi viejo (era un famoso médico) que estos no saben nada".

EL SPALINGER

El piloto Galluser, en una ocasión, le informó al "Flaco" que en Quilmes había un señor suizo que tenía los planos de un planeador muy bueno, que había



traído de Suiza. Localizado el domicilio, allá fueron Galluser, el vasco Aparicio y el "Flaco". Los atendió un señor llamado Arnoldo Widmer, quien les mostró los planos completos en pliegos de gran tamaño. Según Aparicio (el "Flaco" no lo recuerda), cuando estaban mirando los planos, a este último le temblaba una rodilla, por la emoción de ver los planos de un velero que, según datos, era superior al "Bussard".

Así fue que se formó un grupo de pilotos que financió la construcción de dicho velero, constituido por Widmer, Galluser, Laplace y cree que también lo integraba Ortnier. La mejoría de vuelo pudo ser comprobada por el "Flaco" varias veces, volando en la misma térmica, él con el "Bussard" y otro piloto con el "Spalinger". En cada viraje, que dura unos 18 a 20 segundos, el "Spalinger" le sacaba medio metro de altura. El "Bussard" caía a 0,80 m/s; en cambio el "Spalinger" bajaba a 0,75 m/s. La aparición de los "Rhönbussard" y del "Spalinger", iniciaron una nueva época en los vuelos de altura, permanencia y acrobacia. Si bien el "Flaco", o mejor dicho su grupo, prestaron el "Bussard" a otros pilotos, él no tuvo nunca la oportunidad de volar el "Spalinger".

LAS 5 HORAS DE VUELO

Las pruebas requeridas para obtener la insignia "C" de plata, eran las siguientes: 50 Km. de distancia, 5 horas de vuelo,

con aterrizaje en el punto de partida; una prueba bastante difícil por la deriva y 1000 metros de altura ganada. El "Flaco", desde su lugar de instructor, veía con agrado pero con un poco de pena, como alumnos suyos habían obtenido dicho galardón; solo le faltaba los 50 Km. de distancia. Hoy en día, tiene conocimiento de que para obtener el "C" de plata, se pueden hacer los tres temas en un mismo vuelo y sin volver al punto de partida. Si esto es así, opina que con los actuales veleros con un LD de 40 a 1, solo exijan esas pruebas, es un poco injusto.

Un sábado de verano, al mediodía, con una perspectiva muy buena para hacer vuelo de permanencia, entregó la brigada a un compañero que no recuerda, diciendo que se iba a hacer las cinco horas de vuelo. No había una nube.

Varios alumnos suyos ya habían cumplido el "C" de plata. Por dedicarse a la instrucción, poco tiempo tuvo para volar a vela, pero ese día le pareció tan bueno para lograr las 5 horas que decidió salir. Finalmente no fue tan bueno, ya que cuatro pilotos solamente las pudieron cumplir. Salieron los cuatro "Bussard" y dos "Baby". Como no había suficientes paracaídas, el "Flaco" le dio el suyo a un ex alumno y le pidió que le diera a cambio los dos almohadones que traía el piloto del "Baby", para rellenar el lugar del paracaídas que ya no poseía. Ese gesto le costó al "Flaco" la segunda vez que vertió algo de sangre por su querido vuelo sin motor. La primera fue en aquella oportunidad, ya relatada, que culminó con los tobillos ensangrentados durante el curso "A". Tenían viento del oeste; la deriva era regular, así que no se podía aprovechar completamente las térmicas por temor a derivar demasiado. En cierto momento se encontró al este del aeródromo de Morón, enfrentando el viento para rumbear a Merlo; perdió bastante altura, sin encontrar ascendente alguna y pensaba que iba a tener que aterrizar en Morón. Delante de él y ya con bastante poca altura, observó una quemazón de campo y allá fue. No esperó el acuse del variómetro; en cuanto olfateó el olor a pasto quemado, comenzó a virar, centró la térmica y tomó altura bastante velozmente; de allí planeó hasta Castelar. Recuerda que comenzó a virar en térmica y en el centro del viraje, veía rotar un chalecito de tejas blancas que ya conocía de cuando iba en ómnibus a Merlo, justo en una esquina, en la ruta 8. Y así para atrás y para adelante, fue llegando a Merlo. Allí se

encontró en vuelo con otros planeadores, el "Flaco" los siguió en la misma térmica, indicándoles que bajaran, pero se negaban. Luego de tantas horas, a algunos pilotos les suele ocurrir ese problema, aparte de que un vuelo de 5 horas les insume más de 1000 virajes.

Pero volviendo a los almohadones, sucedió que el "Flaco", luego de varias horas de vuelo, comenzó a sentir un pequeño dolor en la parte inferior de la espalda. Ocurrió que, por moverse dentro del planeador para estar siempre en la misma posición, se le fueron corriendo los almohadones para atrás y como se le había levantado la campera y demás ropa que llevaba, una de sus descarnadas vértebras rozaba con la terciada que, con ángulo de 90 grados para atrás, desde el asiento, forma el hueco donde debía ir el paracaídas. Como no podía tocarse por estar calzado con las correas, se movía constantemente pues le dolía bastante. A las 5 horas y 20 minutos, aterrizó. Don Lorenzo estaba en la base con bebida fresca; recuerda que tomó una gaseosa antes de bajarse. Cuando lo hizo se pudo palpar la parte dolorida de su espalda y comprobó que estaba ensangrentado. Se había pelado dos vértebras de tanto moverse. Esa fue la segunda vez que vertió sangre en su experiencia de vuelo sin motor. Esta situación formaba parte de los "peligros" de aquella actividad.

Si bien esa fue la segunda vez que su actividad le producía esto, mucho más fue la sangre anímica vertida, que le provocaron lágrimas en la época de miseria del club y, mucho peor fue cuando se alejó muy amargado de la actividad de vuelo, debido al accidente del Pratt Read y la nueva política de esa época, donde el vuelo entró en un terreno de manejos poco deportivos a causa de las reglamentaciones y la burocracia ajena al espíritu deportivo de su querida actividad.

LAS MUJERES Y EL VUELO SIN MOTOR, EN ESA ÉPOCA

Fueron varias las mujeres que en la época comentada, practicaron el vuelo sin motor. Ya en el campo de Morón hubo una señorita de nombre Malena, que efectuó vuelos de altura uniforme en el primario. Iniciada la actividad en el campo de Merlo, es justo mencionar a las siguientes mujeres:

Alborada GIRIBALDI: Como en el nuevo campo de Merlo, antes de iniciarse las prácticas, ella vivía en la casa asignada al piloto Ademar Buira, esposo de su hermana, colaboró en el arreglo y adecuación del chalet y, especialmente, con un pequeño tractor, pasaba la rastra, demarcando las pistas de vuelo, ya que en ese campo había un mar de cardos. Inició el curso de piloto en la primera brigada del "Albatros", en el campo de Merlo. Piloto "A", en 1938, después rindió el curso de piloto "B" y pasó luego a volar el Grunau "Baby", en remolque de auto y posteriormente en remolque de avión. En un "Baby", entusiasmada por el ascenso, se fue una vez en deriva, muy lejos de la base; en ese vuelo alcanzó los 2300 metros de altura, con una altura ganada de 2000 metros. Se quedó como a 20 Km. de la base. Hizo demostraciones de vuelo planeado delante de las máximas autoridades aeronáuticas, en el acto de entrega de los primeros instructores oficiales, en 1941. Efectuó también, demostraciones de vuelo sin motor, en festivales promocionales del deporte, en Rosario, Bolívar, Urdinarrain y en otros lugares. Muy femenina ella, era una hermosa morocha, que sin pretender distinguirse, dada su sencillez, era un personaje respetado. La Asociación Veteranos de Vuelo a Vela, le otorgó el título de "propulsora del vuelo sin motor argentino", en ese entonces, récord femenino de altura ganada. Alborada fue la primera mujer piloto argentina del vuelo sin motor y, a pesar de haber alcanzado los 2100 metros de altura en planeador, jamás pudieron enseñarle a andar en bicicleta porque temía caerse.

Sra. Verónica de PLATT: Muy buena piloto, volaba con remolque de avión; participó en remolques triples. Gran compañera, muy respetada por todos. Era la catalizadora del grupo, que con su presencia, conservaba el orden entre la jauría de jóvenes pilotos y alumnos. Gran colaboradora en el campeonato nacional de vuelo a vela, en Córdoba, en 1945. Era la única autorizada a pasar cierto límite impuesto a los demás, para proveer agua y alimentos a los participantes del Campeonato. (Se volaba en el campo de la Fábrica Militar de Aviones y había demarcada una línea, la cual solo ella, podría traspasar).

Gissela HILGER: Muy buena piloto; volaba muy bien a vela. Participó como la única mujer, en el Campeonato de 1945. Pertenecía al Club de Planeadores Cóndor.

Margarita WARM: Buena piloto, volaba los "Baby"; buena compañera; abandonó el vuelo por su actividad cinematográfica.

Alicia HUBER: Muy buena alumna, que abandonó el curso "A", por las circunstancias que el "Flaco" ha relatado anteriormente.

Hermanas GREGORICH: Alumnas de la última brigada que instruyó el "Flaco". No tiene conocimiento de su posterior actividad.

VISITA DEL DR. BOSCH - (1942)

Siguiendo con la miseria, allá por el año 1941, se hablaba de que se iba a organizar la Dirección General de Aviación Civil Deportiva. Finocchietti y Vignera, estaban ocupados preparando un estudio de la organización del vuelo sin motor, bajo las nuevas autoridades, por tal razón no venían los sábados a la tarde ni los domingos. Uno de esos sábados, llegó un grupo de alumnos del curso "A", para hacer prácticas. Se les comentó que no había nafta para los autos de remolque ni un peso para comprarla. El tambor de nafta costaba \$ 47,50. El "Flaco" les informó que si querían volar, tenían que pagar antes de hacerlo. A \$ 1 la práctica, unos ponían \$3,00 otros más, y así juntaron los \$ 47,50 para el tambor de nafta de 200 litros. La verdad que en esos momentos daban ganas de llorar; ¡iqué impotencia!, ¡iqué miseria! De no haberse conseguido ese dinero, el "Flaco" estima que tenían que parar la instrucción. Esta situación hubiese sido la primera vez que ocurriría en el "Albatros". Se fueron contentos, en el coche de remolque, con el tambor vacío, a ver al Concesionario de YPF, que era un señor de apellido Cánepa. Como eran las 14:00 hs., este señor estaba durmiendo la siesta y se demoraba en atenderlos. Ante la insistencia se levantó y les dio un tambor de 200 litros. Muy contento, el grupo regresó al campo y comenzaron las prácticas del curso "A".

En determinado momento, justo en el instante que el "Flaco" iniciaba un remolque, pasó, casi rozándolos, un avión Waco; aterrizó a unos 200 metros y, dejando el avión en el medio de la pista, dos señores se bajaron y se acercaban caminando, al planeador. Era tanta la miseria y la amargura del momento que, furioso, el "Flaco" largó el cable de remolque y con dos socios

(uno era Revetria), se fue al encuentro de las personas que se aproximaban. El "Flaco", en tono de pocos amigos, les hace una pregunta estúpida: ¿De quién es ese avión? Los dos señores de sombrero "orión" le dijeron que venían a ver un remolque; verían unas salidas y se irían. El "Flaco" les dijo que sacaran el avión de la pista o que se fueran. En ese momento Revetria le dice: "'Flaco", es el Doctor Samuel Bosch, el nuevo director de Aviación Civil". Estupefacto, el "Flaco" se deshizo en disculpas y ordenó a los alumnos del curso que corrieran el avión del doctor, y así fue.

Como quería ver un remolque, el "Flaco" hizo subir al Dr. Bosch a su lado y al otro señor junto con uno de los alumnos quienes iban atrás de espaldas al chofer, mirando hacia el planeador. El "Flaco" agarró cuanto pozo había. Los visitantes se tomaban sus respectivos sombreros "orión", pues se los volaba el viento y aferrados del pasamanos para evitar que los saltos del coche no lo sacaran limpio del auto. Luego fueron al chalet mientras que el "Flaco" le explicaba al Director las necesidades de club, y de cómo tuvieron que conseguir dinero para comprar la nafta, y le lloraba miseria. Visitaron primero el comedor, el bar, la cocina y luego subieron al piso alto. Luego de revisar todo y viendo tantas habitaciones y tantas camas, el director le preguntó al "Flaco", en tono bien aporteñado: Che, ¿esto es una escuela de vuelo sin motor o una cosa rara? El "Flaco", lo asegura muy solemnemente, que de manera muy seria le dijo: "Doctor, esto es el monasterio del vuelo sin motor argentino". Luego el Dr. Bosch manifestó que iban a nombrar las nuevas autoridades oficiales para conducir el vuelo sin motor y le preguntó al "Flaco" a quien le parecía que debía poner como Director, a lo que este contestó que estimaba que debía ser Alfredo Finocchietti. El otro señor, que resultó ser Echaveguren Serna, le dijo a Bosch en ese momento: "Viste ese el hombre que te decía yo". El Dr. Bosch prometió una gran ayuda para el vuelo sin motor.

ORGANIZACIÓN BOSCH

Con el ingreso del Dr. Bosch, se le dio mucho más jerarquía al vuelo sin motor. Finocchietti iba como Director y durante la organización había que nombrar Jefe de la Sección Vuelos y Jefe de la Sección Material de Vuelo. Finocchietti, que tanto alentó al "Flaco" en la actividad de vuelo, le informó en

aquella oportunidad, que al formar la Dirección de Vuelo Sin Motor, lo había elegido para ocupar la Jefatura de la Sección Vuelo, a lo que el "Flaco" le respondió que tenía un buen futuro en la empresa en la que trabajaba y, además, no quería vivir de su deporte. En dos oportunidades, Finochietti se apareció en la puerta de la salida del personal del Laboratorio, donde trabajaba el "Flaco" (Santa Fe 1072) y se iban charlando, a pie, hasta Retiro. "Fino" le seguía insistiendo con la propuesta porque, le decía, lo necesitaba a su lado como brazo derecho. Reiteradamente, el "Flaco" insistía con sus razones. La última vez que lo fue a buscar a la salida del trabajo, llegaron a Retiro y, sentados tomando un café, Finochietti le confesó su amargura de que no aceptase su propuesta. Al "Flaco" también le producía amargura su propia negativa, ya que él había sido el "niño mimado" de ese gran hombre y le costó mucho negarle su colaboración. Cuando "Fino" se convenció de que él no lo acompañaría en su gestión, le dijo: Bueno... ¿decime, a quien pongo, a Hereter o a Picón (textual)...? El "Flaco" le respondió que nombrara a Picón y así fue.

Pasaron muchos años y, una vez, durante el Campeonato mundial de Junín, "Fino", con sus muletas, quien había concurrido allí, le dijo: "Pibe, que razón tuviste en no aceptar mi oferta; en el '43 las cosas cambiaron de una manera inconcebible; si hubieras estado conmigo, hubieses reventado en el 46 como reventé yo". El pobre Picón (quien fue su sucesor luego del retiro de "Fino"), se las tuvo que aguantar con críticas injustas, ya que estaba obligado a atenerse a las disposiciones reglamentarias rígidas y poco deportivas, que hastiaron a Finocchietti.

Vignera, en esa época, quedaría como Jefe de la Sección Material de Vuelo, que en ese cargo no había quien lo superara. Y Armando Oscar Picón hizo cargo de las penas de "Fino".

CURSO DE PERFECCIONAMIENTO BOSCH

Durante la corta permanencia del Dr. Bosch a cargo de la aviación civil (ya que, como se ha referido, en 1943 pasó todo a manos militares), se efectuó un hermoso curso de perfeccionamiento de pilotos ya hechos e instructores poco fogueados. Habían formado dos grupos: los más avanzados

(algunos en vuelo de acrobacia) y el otro lo formaban perfeccionados en la instrucción. Eran como 30 pilotos. El curso estuvo a cargo de Virginillo y Contamutto. Fue una buena demostración de interés de las nuevas autoridades aeronáuticas.

El "Flaco" era ayudante de Virginillo en acrobacia y no solo en eso. Ocurrió un percance que le procuró otra tarea. Sucedió que en uno de los almuerzos, a comedor lleno, el matrimonio que atendía la cocina y servicio de comida, se había disgustado, entre ellos. Así fue que, pelando y friendo papas y con la plancha llena de bifés, vuelta y vuelta, Hereter y el "Flaco" se ocuparon del tema haciendo de cocineros y mozos.

Como los instructores recibidos en el plan del Dr. Bosch quedaron rentados, el "Flaco" dejó la instrucción honoraria y se dedicó a volar, pues la instrucción no le permitía hacerlo asiduamente.

Capítulo 16

TERCER FESTIVAL EN QUILMES

El Ingeniero Noizeux, que era gerente técnico de Transradio Internacional, había preparado un transmisor aire-tierra para transmitir detalles del vuelo y las maniobras, esta sería la primera transmisión radial desde un planeador. La radio era un aparato bastante pesado y tenía una pequeña batería. Todavía no existían los transistores; por lo menos esta radio funcionaba a lámparas. El "Flaco" no recuerda por donde metieron el aparato en el planeador, pero cuando lo voló se dio cuenta de que debía estar bastante detrás del centro de gravedad. El "Bussard" no tenía compartimento de fácil acceso y no se puede explicar por donde lo habían introducido, pues la cuaderna principal era un panel de varillas y tacos, forrada en madera terciada de 2 mm copiando la forma del fuselaje. Adelante no estaba, pues por la estrechez de la cabina, en la zona de la pedalera, no cabía. El sistema fue probado en Merlo, y en Quilmes, lugar donde se realizaría el festival, iban a colocar una red de altoparlantes para ir recibiendo los detalles del vuelo y especialmente de las maniobras de acrobacia.

Partieron de Merlo rumbo a Quilmes, el "Flaco" tenía orden de transmitir antes de llegar. Recuerda que al sobrevolar la zona donde casualmente estaban instaladas las torres de Transradio Internacional, cerca de Monte Grande, empezó a transmitir y luego se enteró de que ya recibían la transmisión y esta era propalada al público. El problema lo tuvo en el primer aterrizaje; ocurrió que el micrófono estaba suelto y lo tenía que usar con la mano izquierda para transmitir. Entre agarrar el micrófono, largarlo para aplicar los "spoiler", cerrar los mismos para tomar el micrófono, largarlo de nuevo y volver a aplicar "spoiler", en el primer aterrizaje, el "Bussard" parecía un canguro, los siguientes vuelos los hizo sin transmitir el aterrizaje.

Ese festival debió haber sido en los primeros meses de 1943, fecha en que todavía la aviación civil dependía del Ministerio del Interior, con el Dr. Samuel Bosch en la Dirección de Aeronáutica Deportiva. Cuando el "Flaco" aterrizó y se bajó del "Bussard", un grupo de personas se acercó al planeador; entre ellas estaba el Dr. Bosch, a quien el "Flaco", por no conocerlo, en una oportunidad casi lo había echado del "Albatros". Cuando al

Dr. Bosch le presentaron al "Flaco", este le dio la mano y le mencionó su apellido, lo había reconocido, el Dr. Bosch se puso la mano izquierda dentro de la solapa de su saco y le dio la mano diciéndole: "Mucho gusto, Napoleón..." y agregó, señalándolo con el dedo: "Usted fue el que me echó del "Albatros"..." Terminados los vuelos, el "Flaco" dejó el planeador en Quilmes, pues se acercaba la noche, regresando a la ciudad de Buenos Aires con el Ing. Nouzeux en automóvil.

DOS MIL METROS DE ALTURA SOBRE BUENOS AIRES

Al siguiente domingo de terminado el festival en Quilmes, desde Merlo, Chourrout y el "Flaco" partieron en un "Pelikan" rumbo a Quilmes para traer el planeador al club. Antes de emprender el vuelo de retorno, el "Flaco" le pidió a Chourrout, que tomara altura sobre la Capital Federal y que a 2000 metros él se desprendería del remolque para sobrevolar Buenos Aires y regresar a Merlo en planeo, así fue. Sobre el barrio de Constitución, largó el remolque y trató de buscar el lugar de su nacimiento. La esquina de Perú y Humberto Primo. Vio la Plaza de Mayo; calculó que desde allí hacia el lugar donde había nacido habría unas 10 cuadras, y muy emocionado, volando aproximadamente sobre el lugar, dio un viraje de 360 grados. Sentía una emoción enorme.

Luego observó el Río de la Plata, pretendiendo ver la costa uruguaya, que no se veía dada la bruma de la mañana, más el brillo del río. Sobrevoló Villa Pueyrredón, su casa paterna y, mientras, pensaba que sus hermanos, que ese día tenían que hacer un patio de lajas en el fondo de la casa, no se podrían imaginar que él estaba volando allí arriba. Ya con rumbo hacia Merlo, vio los talleres del F.C. Pacífico de Caseros; más a la derecha vio la Base Aérea "El Palomar"; localizó el sanatorio de Haedo y llegó al "Albatros" con más de 200 metros de altura, (soplaba viendo norte), Allí lo recibió Finochietti, bastante enojado por lo que había hecho.

VIAJES DE INSPECCIÓN

Cuando Finochietti, como Director oficial de Vuelo Sin Motor, salía como inspector de aeroclubes de esa especialidad,

solía llevar al "Flaco", a quien "Fino" venía alentando para encarar tareas de mayor importancia, con la esperanza (luego comprobada por el "Flaco"), que un día, él fuera su brazo derecho en la conducción de la actividad de vuelos de la Dirección.

La primera salida se hizo al Club de Planeadores Cañuelas; iban acompañados por el amigo Riselli; el "rey de los carpinteros", del "Albatros". Allí había un primario y mientras Finochietti hablaba con los integrantes del club, el "Flaco" y Riselli, quien llevaba una escopeta, se apartaron del grupo, tratando de cazar alguna liebre. Fue muy grande el enojo de Finochietti, ya que él los llevaba por motivos serios y el "Flaco" estaba en babia. Lo llamó a solas y lo retó; luego le hizo volar el primario para que lo probara. Entre otras veces, recuerda el "Flaco" que en una oportunidad fueron ambos, en el "Pelikan", al Club de Planeadores de Azul; otra vez a 25 de Mayo.

Un sábado a la tarde, "Fino" le dijo al "Flaco" que partirían, para hacer una nueva inspección, a Azul. Del oeste se veía, a lo lejos, la formación de un frente frío de tormenta. "Fino" le dijo: Pibe... ¿mirá lo que viene...; te animás a venir? "Si usted se anima, yo también", le contestó el "Flaco". Mientras preparaban el "Pelikan", el frente se venía acercando. Al carretear para ir al punto de partida, se le revienta una goma al "Pelikan". Demoraron algo más, para cambiar la rueda y salieron. El frente estaba ya muy cerca. Increíblemente, "Fino" se metió por debajo. ¡Para qué...! Se levantó un viento terriblemente fuerte. Debido a la poca visibilidad por la nube de tierra, volaban a muy poca altura. Después de la tierra, vino un aguacero impresionante. Rayos y truenos (que se oían). Al rato, el suelo era todo agua; parecía que estaban volando sobre el mar. "Fino" le gritó al "Flaco" que se echara para atrás, para evitar que se moje el paracaídas. Todo era impresionante, el agua pulverizada se metía por todas partes. A la derecha, a unos 100 metros de distancia, se veía una pequeña casa de campo; junto a ella cayó un rayo que, el "Flaco" no sabe por qué razón, quedó quebrado, formado por una línea de pedacitos de rayo. Fue para él algo sorprendente, nunca visto.

El "Flaco" iba en la carlinga de atrás, estaba mojado completamente, recuerda que en ningún momento tuvo miedo.

Siguieron; pasaron el frente por debajo (una de las tantas locuras que se hacían) y apareció un luminoso día, muy soleado. Allí "Fino" le pidió al "Flaco" que piloteara el "Pelikan" y allí siguió con la costumbre, tal como lo hacía en los pocos vuelos en planeador, de buscar un campo de emergencia, donde aterrizar. Con unos 400 metros de altura y sobrevolando ya los alrededores de la ciudad, con rumbo al centro de la misma, se paró el motor. "Fino" le gritó desde adelante que le dejara el comando, al mismo tiempo que el "Flaco" le gritaba que virara, que había un campito atrás. "Fino" estaba agachado observando algo en el piso. El "Flaco" le seguía gritando. "Fino" viró 180 grados y, efectivamente, al frente, pero no muy cerca, estaba el campito que el "Flaco" había observado. Con la hélice calada, el "Pelikan" seguía bajando y al considerar el "Flaco" que no llegarían, le gritó a "Fino": "¡No llegamos...!" a lo que "Fino" le respondió: "¡ya sé que no llegamos! Y no llegaron. Se tenían que meter en el medio de la última manzana de casas de la ciudad. Todas casitas muy humildes, que bordeaban el perímetro de la manzana.

"Fino" mandó el "Pelikan" sobre una de las casas del frente para tratar de tocar el suelo en los fondos de las otras que estaban orientadas paralelas al planeo, pues si seguía, se iba a chocar el fondo de las otras casas, de la cuadra transversal. Entonces le gritó al "Flaco": "¡Agarrate...!" El "Flaco" se agarró de los bordes de la carlinga; "Fino", metió la punta de ala derecha en el suelo; el "Pelikan" hizo un trompo de más o menos 90 grados y salió carreteando por el medio de la manzana, rompiendo algunos alambrados bastante precarios. Se rompió la rueda derecha; se rasgó bastante la tela del ala inferior y allí paró todo.

El Sr. Director ("Fino", claro), que iba como correcto funcionario, de impecable traje azul. Al bajar de la carlinga delantera, entre muchos alambres de los cercos, con uno de ellos, de púa, se rasgó el elegante traje. Esto provocó una carcajada del "Flaco" que hizo poner "verde" a "Fino"; no sabe cómo no le pegó. No se acercó autoridad alguna. Ambos fueron a la ciudad y pidieron telefónicamente una rueda al "Albatros". Volvieron al avión; les pidieron agujas colchoneras a los vecinos; habían comprado dos madejas de hilo chanchero y se pasaron lo que restaba de la tarde, cosiendo toda la tela desgarrada del ala. A la mañana siguiente, con bastante bruma, llega Chourrout con otro

"Pelikan": trajo la rueda y la colocaron en su lugar. Luego pasaron el avión al campito de al lado, donde había aterrizado Chourrout y partieron ambos. Entre la bruma, el "Flaco" vio que a Chourrout (a quien siempre lo llamaban "palomita mensajera", pues navegaba por instinto, aunque siempre llegaba), se perdía en la bruma, un poco más a la izquierda del rumbo del "Pelikan" de Fino. Fue así que llegó derecho a Merlo, más de media hora antes que el inspector.

En el vuelo de regreso, el "Flaco" llevaba el plano en la mano pero solo veían un agujero en el suelo y todo lo que pasaba era campo. Desorientado, "Fino" le pregunta al "Flaco" donde estaban y este, que no veía nada más que campo, le respondió que no sabía, a lo cual "Fino" le respondió gritando: "¿Para qué te traje...?". Estaba más que furioso. Entonces "Fino" aterrizó y se encontraron con un señor que estaba arando un campo. Les dijo donde estaban y el "Pelikan" decoló nuevamente. A más de media hora de vuelo, aparecieron los hangares del aeródromo de Morón. "Fino" corrigió su rumbo hacia la izquierda y tomó rumbo a Merlo, donde aterrizaron en medio de muchos compañeros que estaban preocupados por la demora. "Fino" se bajó. Debería notársele la bronca que traía pues nadie habló. Y así terminó aquel vuelo de "inspección".

SEGUNDO FESTIVAL AÉREO EN PEHUAJÓ

Iban a ir dos "Bussard": el "Chocolate", construido por la F.M.A., piloteado por Sales, a quien llamábamos "Tucuta"; el otro "Bussard" era el "Chiesa", con el "Flaco" y el "Pelikan", piloteado por Delpiano. Ocurrió que Sales y el "Flaco" llegaron a Merlo después del mediodía al campo y como la cabecera estaba junto al cartel del club (esquina norte), pasaron al alambrado y, al verlos, "Fino" les dijo que salieran los dos a remolque a hacer entrenamiento de acrobacia ya que tendrían que ir, al día siguiente, a Pehuajó. El "Flaco" ya había estado anteriormente en esa ciudad, en el club "Nancú" y que ahora era el Club de Planeadores Pehuajó. Durante el remolque doble, mientras tomaban altura, empezaron a divertirse al comenzar a enroscar los dos cables de remolque, pasándose de un lado al otro. Si bien había unos 10 metros de diferencia en la longitud entre cada cable, iqué hermoso era ver pasar, por arriba del "Chiesa", la

panza marrón del otro "Bussard"! Al rato, Delpiano se dio cuenta que los planeadores habían cambiado de posición. No podía decir nada. Desde luego, lo que no pudo decir allá arriba, lo dijo muy seriamente cuando aterrizaron. Los dos "Bussard" desenroscaron las sogas y cortaron remolque; efectuaron un vuelo de acrobacia más o menos en conjunto. Durante el remolque pasaron por una zona de muchísima turbulencia, muy preocupante. Al aterrizar, se dieron cuenta de lo que había sido la mencionada turbulencia; habían decolado viento de frente rumbo al sur y aterrizaron viento de cola en el mismo rumbo; habían cambiado la dirección del viento, 180 grados.

A la mañana siguiente partió el remolque con destino a Pehuajó, pero pararían a almorzar, invitados por los muchachos del club "25 de Mayo" y luego seguirían. Había unas turbulencias tan notables que era difícil llevar un vuelo normal. Había seis octavos de cúmulus, bastantes juntos. Delpiano, viendo lo violento del remolque, pasó arriba de las nubes y entraron en una calma absoluta. Al rato se cerró todo abajo; era un solo mar de nubes. Al tiempo, calculando Delpiano que estaban cerca de la ciudad de 25 de Mayo, hizo señas de cortar remolque. El "Flaco" cortó de inmediato y siguió al "Pelikan" para ver donde perforaba y vio que Sales no cortaba remolque. Si bien era bastante bajo de estatura, en cierto momento no lo veía en la cabina. Se había agachado y el "Pelikan", creyendo que ambos habían cortado, empezó a bajar, aumentando la velocidad del planeador enganchado. El "Flaco", adaptando su velocidad a la del tren, acompañó a Sales unos segundos y al momento, este largó remolque y salió con mucha velocidad, acompañado por el "Flaco". El "Pelikan" perforó y allí se metieron los "Bussard". El "Pelikan" estaba aterrizando adelante, bastante lejos. El "Flaco" llegó con lo justo. Sales entró saltando el alambrado, ante el reto de Delpiano. Estaban en Norberto de la Riestra. Armaron el tren y la gente que los rodeaba, al ver ese espectáculo, temerosos de que les sucediera algo, se negaron a correrles las puntas de ala, a los dos "Bussard", entonces se arrastraron en fila india, con sendas puntas de ala en el suelo, hasta que nivelaron.

Luego de un rato de remolque, llegaron con mucha altura a 25 de Mayo. Sales perdía altura haciendo acrobacia. El "Flaco" había seguido al "Pelikan" y, perdiendo muy poca altura, vio que

el avión aterrizó en un potrero muy chico, por lo que estimó que no era el aeródromo del club. Buscó el campo, con su hangar y al no ver nada, aterrizó en el campo junto a Sales y al "Pelikan". Al rato cayeron varios socios del Club de Planeadores y les indicaron donde quedaba el campo. Pero resultó que ese campito, era una vieja cancha de polo, junto a las vías del ferrocarril, con su consiguiente línea de alambrado telegráfico. El "Flaco" no recuerda quien iba como acompañante en el "Pelikan", pero lo hicieron bajar, lo mismo que las valijas y decidieron sacar a los planeadores de a uno por vez, ya que el campo era muy corto y decidieron reducir la soga de remolque de 100 metros a la mitad. El primero en salir fue el "Flaco". Delpiano le dijo que si veía que no podía pasar con el remolque la línea telegráfica del ferrocarril, le largaba el remolque. Por tal razón el "Flaco", ante esa posibilidad, sacó el clavito-freno del los "spoilors" del "Bussard", ya que Delpiano le largaba bastante distante del alambrado; aplicando los "spoiler", lo podía parar antes y si tenía más altura y no lo podía parar, trataría de pasar en vuelo el alambrado perimetral del campo, por debajo de la línea telegráfica y aterrizar en el campo vecino.

Salió el tren; el "Flaco" se esmeraba en no trepar ni un centímetro del suelo, para ayudar la trepada del "Pelikan"; este pasó las ruedas sobre los hilos telegráficos y luego lo picó un poco ya que debía estar al borde de la pérdida. En cierto momento el cable de remolque rozó los alambres telegráficos, los pasó en vuelo y lo remolcaron hasta el aeródromo. El "Flaco", con menos de 100 metros de altura y viendo junto al hangar a muchos jóvenes, se le ocurrió brindarles un "looping". Se olvidó de trabar los "spoiler", inició el "looping"; cuando estaba pasando la vertical, se le abrieron; el "Bussard", con palanca toda atrás efectuó, no un "looping", sino una caída dorsal; se aceleró y a muchos menos de 100 metros de altura, se niveló. El "Flaco" aterrizó y se quedó completamente pálido y con un susto enorme; si no hubiese pasado la vertical y el "Bussard", en vez de caer de espaldas, cae de panza, al recobrar, se hubiera clavado medio metro en el suelo.

Fue el momento más peligroso que el "Flaco" tuvo en toda su actividad aérea. Llegaron los jóvenes a la carrera, contentos de ver el planeador y la acrobacia; el "Flaco" creyó que ese día se

mataba. ¡Qué imprudencia y que suerte! Al rato llegó el "Bussard" con Sales y el "Pelikan". A ninguno de ellos les contó el susto. Delpiano que era un hombre de una notable seriedad, lo hubiese amonestado. El club local les ofreció un asado y luego siguieron hacia Pehuajó. El "Flaco" se había quedado muy impresionado por la maniobra sufrida, y durante el remolque pensó cual sería la maniobra de defensa si el "Bussard" hubiese caído de panza. Y pensando, la encontró. En ese caso, de caer el planeador de cola para adelante, la maniobra de defensa sería la de aplicar violentamente timón de dirección para que el planeador, en su caída, saliera para atrás; es decir, evitar la caída para adelante. Recordaba que la maniobra de caída para atrás, la había efectuado el día que probó el "Bussard", por primera vez y cayó hacia atrás pero tenía 1000 metros de altura.

Cuando llegaron en vuelo sobre Pehuajó, Sales bajó haciendo acrobacia y el "Flaco", que tenía en la cabeza la maniobra necesaria para evitar el accidente de una caída ventral, repitió la maniobra de 25 de Mayo; los "spoilers", trabados con el clavito, al trepar para hacer el "looping", al llegar a la vertical; se paró el "Bussard" y manteniendo la vertical y llevando la palanca todo atrás, tan pronto como empezó a caer para adelante, aplicó todo el timón de dirección y con palanca atrás, el "Bussard" salió en picada hacia el lado opuesto al panzazo. Hizo otra vez la maniobra y resultó igual. Frenéticamente y estando todavía el "Pelikan" en vuelo, ya que cortaron a 1000 metros de altura, se le ocurrió al "Flaco" hacer un ocho vertical. Es decir, al empezar a caer de espaldas, cerrando el "looping", aplicar alerón haciendo un medio "toneau" e iniciar otro "looping" y una vez cerrado la figura, ejecutar un "ocho vertical". Lo probó otra vez y lo mismo; en la lentitud de alerones por falta de penetración, entraba muy torcido en el segundo "looping" y no insistió nunca más en hacerlo. Fue una sensación muy desagradable quizás en las dos veces aplicó alerón demasiado invertido y no en la picada veloz de recobrada y los alerones por falta de velocidad, no respondían como tenían que hacerlo. Nunca más lo repitió.

Ese mismo día, estaba tan enloquecido con la acrobacia, que al efectuar un "looping", al comenzar desde la inversión del "Bussard" para cerrar el "looping", empujó la palanca hacia adelante y lo tuvo varios segundos en vuelo invertido, se llevó un

enorme susto al ver las puntas de las alas flexionadas al revés de lo normal. Al día siguiente, desde muy temprano, se hicieron las demostraciones de acrobacia. Hubo un hecho muy curioso. Por la tarde apareció en Pehuajó, Ernesto Vignera acompañado por otro piloto, que el "Flaco" cree que era Olivares. Vignera le comentó al "Flaco" que andaban cerca de la zona y vinieron al festival. Al "Flaco" no le cayó en saco roto esa visita; entendió que los pioneros de Morón venían a controlar los vuelos de los nuevos de Merlo, que en realidad fueron muy aceleradamente promocionados por Finochietti. Era lógico que se interesaran en ver lo que hacían esos pichones que meses atrás no sabían volar, si bien el "Flaco" ya se había medido en acrobacia con ellos. Pero hubo un consejo muy útil de Vignera que era indiscutiblemente, el que, técnicamente, más sabía de vuelo sin motor.

Venía el "Flaco" con el "Bussard", entrando al festival en una violentísima deslizada y con los "spoilers" puestos. El "Bussard" caía, no recuerda, a cuantos metros por segundo, ya que no había ni tiempo de mirar el instrumental. Sobrepasando muy cerca un avión estacionado, cerró "spoiler", enderezó la violenta deslizada y salió como una navaja, a mucha velocidad. Una maniobra un poco alocada, producto de su vehemencia y excitación cuando hacía acrobacia. Vignera, a quien el "Flaco" le debía reconocimiento y respeto por su capacidad y experiencia, le dijo que con el codaste del "Bussard" había rozado el ala del avión estacionado. El "Flaco" pone en duda eso, pero lo que no puso en duda fue un consejo aerodinámico de muchísima importancia y fue el siguiente: tener aplicado los "spoiler" en plena deslizada; la turbulencia que estos provocan al romper tanto de la parte de intradós como de extradós, los filetes de aire, estos podrían afectar la reacción de comando del timón de profundidad y provocaría, ya cerca del suelo, un muy grave accidente. El "Flaco" entendió y le agradeció el consejo. Lo que sucedía era que el "Flaco", cuando iba a hacer acrobacia al interior, con un remolcador que no fuese Delpiano, se excedía demasiado en la acrobacia. La suerte siempre lo ayudó, jamás tuvo una sola rotura.

Capítulo 17

EL VUELO SIN MOTOR Y LA REVOLUCIÓN DE 1943

La aviación civil, que desde siempre había dependido del Ministerio del Interior, después de la revolución de 1943, pasó a depender del Ministerio de Guerra. Llegó una gran época de abundancia que, a criterio del "Flaco", hizo más mal que bien, ya que el vuelo sin motor hubiese llegado al estado actual sin tanta abundancia y administración burocrática, que deterioró el espíritu deportivo de aquella hermosa actividad. Tampoco, cree el "Flaco", que el esfuerzo realizado por aquellos pioneros del año '30 y los que luego vinieron, no han hecho falta para que el vuelo sin motor, llegase a lo que ha llegado hoy. La tecnología de posguerra, con sus nuevos diseños y la aparición de los materiales plásticos, hicieron que desapareciese el viejo vuelo sin motor. Máxime aun, cuando las autoridades militares hicieron fabricar planeadores en gran cantidad, que fueron repartidos a la "marchanta"; muchos de ellos sin habilitación, terminando con los de escuela y ordenando que tenían que quemarlos a todos. Con esta decisión, no hicieron más que el desastre de impedir que las camadas jóvenes, de menos recursos económicos, pudieran acceder al aprendizaje de volar. De esa juventud, macerada con el vuelo "pobre", han salido verdaderos pilotos comerciales. Muchos de ellos, comandantes de la aviación comercial.

Una prueba de que el Estado repartía sin control alguno, la producción de planeadores primarios, lo demostró este ejemplo:

"los dos planeadores "Escuela 38", sin habilitación y que prácticamente no fueron volados, ya que la sección Vuelo sin Motor del Aeroclub 9 de Julio, recién se creó en 1980; 14 años después de haber recibido los planeadores primarios. Estos aparatos, por decisión de las autoridades, recibieron la orden de ser quemados".

No se explica el "Flaco" sobre qué base técnica se expidió semejante orden. ¿Habría razones de construcción?

El "Flaco" ha conservado una costilla de uno de esos planeadores y vio un detalle, ahí se explica la rápida manera de hacer los planeadores, por algún motivo, político o de otro tipo, pues de otro modo, es inexplicable. Por ejemplo las varillas que

unían en forma vertical la varilla de intradós y la de extradós, mediante una varilla diagonal, el punto de unión con la vertical, no respetaban el ángulo de la unión, sino que eran cortadas a 90 grados, sin encastrar. Lo que mantenía a las tres varillas (la de intradós, la de extradós y la vertical), y la mencionada diagonal, era una solapita de terciada de 1 mm encolada. El "Flaco" inspeccionó, más tarde, un planeador destruido, salvado de la quema.

¿Cómo es que se mandaba, a instituciones, planeadores sin habilitar? La cuestión era hacer cantidad, por dudosas razones, aunque peligrara la vida de los deportistas.

EL VUELO SIN MOTOR PASA DEL MINISTERIO DEL INTERIOR AL MINISTERIO DE GUERRA

Ya en el vuelo sin motor, dependiente del Ministerio de Guerra, los grandes proyectos de fomentar el deporte comenzaron primeramente con la compra de material de vuelo importado, en lo que respecta a la aparición de biplazas, aparte de la construcción de planeadores, que se distribuían en los distintos clubes del país. Los "Escuela 38" y los "Grunau 9", se construían en talleres de Pacheco. En la fábrica IMPA se construyeron posteriormente los Grunau "Baby".

Se notó de entrada, una conducción propiciada por las autoridades, de exagerada burocracia, muy diferente a la que se había utilizado hasta ese momento, como cuando la actividad estaba reglamentada por la Dirección General de Aviación Civil, en cuya cabeza actuaba el Dr. Samuel Bosch; todo ello dependiente del Ministerio del Interior.

La burocrática conducción tenía que ser, lógicamente, aceptada por el personal que estaba a cargo de la División de Vuelo Sin Motor, que era regida por el personal que actuaba hasta ese entonces. Las directivas recibidas por las nuevas autoridades, estaban reñidas con el manejo anterior donde primaba el espíritu deportivo, que culminó cuando el más grande hombre del vuelo sin motor argentino, Alfredo Finochietti –en ese momento a cargo de la Sección- no aguantara la tendencia, más

política que deportiva, haciendo que se retirara abruptamente, contado con detalle más adelante.

Finochietti no podía someterse a la política de conducción del vuelo sin motor, con indicaciones a dedo. No manejaba el deporte de acuerdo a su manera de ser. No podía repartir a la "marchanta", material de vuelo a clubes casi inexistentes. Muchos de esos planeadores, que se entregaban sin habilitación, nunca llegaron a volar, al punto que años después ordenaron que los quemaran a todos. La abundancia descontrolada de la primera época tuvo que terminar muchos años después. Prácticamente a dos años del Congreso de Rumipal, que para lo único que sirvió fue para la formación de la tan necesaria e importante Federación Argentina de Vuelo a Vela.

No desea mencionar el "Flaco", las palabras que Finochietti le confesó cuando se encontraron en Junín, en el "IX Campeonato Mundial de Vuelo a Vela".

OCUPACIÓN MILITAR AL CLUB ARGENTINO DE PLANEADORES ALBATROS

Un domingo por la noche, a poco tiempo de la revolución de 1943, se presentó repentinamente, en el "Albatros", un pelotón de soldados, con sus respectivos jefes. Anunciaron que venían a tomar la base. Esta actitud les causó una sensación muy desagradable a los socios, que en ese momento estaban cenando. Los oficiales solicitaron lugar para dormir, pero como los fines de semana los lugares disponibles estaban todos ocupados, se les dijo que el único lugar para dormir era el hangar y allí tuvieron que pasar la noche. A la mañana siguiente no permitieron volar. Los socios allí presentes les solicitaron que se dirigieran a sus mayores, para que, por lo menos, no tuvieran que detener la instrucción; y que solo les permitieran volar con remolque de auto y no con remolque por avión. La superioridad fue informada y esta le indicó al oficial al mando del pelotón que permitiera volar pero sin largar cable de remolque... (¡Sin comentario!).

De más está decir que no se pudo dar instrucción, pero eso sí, los socios del "Albatros" se enteraron allí, del poco conocimiento que tenían las autoridades de la aeronáutica militar,

lo que era el Vuelo sin Motor. Y pensar que cuando el Vuelo sin Motor, bajo la Secretaría de Aeronáutica, estuvo sometido a los manejos burocráticos, nadie pudo rechazar nada de lo que se le impusiera; aquellos hubieran sido posibles rechazos, dada la idiosincrasia del deporte aéreo, y el nuevo orden.

Capítulo 18

EL PRIMER CRUCE DEL RÍO DE LA PLATA EN VUELO A VELA

- ❖ *Escrito realizado a pocos días del cruce, en un texto poco formal. Realizado como un simple recordatorio*

Desde aquel domingo por la mañana en que venía remolcado por J.B. Chourrout con su velero Bussard "Juan Chiesa", el "Flaco", desde el aeródromo de Quilmes, donde el domingo anterior había ido a realizar vuelos de acrobacia en un festival y pidiéndole que tomara altura rumbo a la Capital Federal, largó remolque con 2.000 metros de altura, aproximadamente sobre Constitución, para luego llegar en planeo a Merlo (40 km de distancia) y miraba el Río de La Plata a sus pies, con un reflejo solar deslumbrante que no le permitía ver la costa uruguaya, le entró la idea de estudiar la posibilidad de realizar el cruce del Río de la Plata en vuelo a vela.

En ese tiempo, el "Flaco" trabajaba en Santa Fe al 1000 y al mediodía tenía dos horas para almorzar. Cada vez que había viento Oeste o sudoeste, en vez de almorzar, se sentaba en un banquito de la plaza San Martín, justo en la bajada de la, entonces cerrada, calle Maipú y estudiaba el pasaje de las nubes sobre el Río de la Plata. Dibujaba en su agenda el plano del estuario y anotaba las características del día y el tipo de nubes que lo pasaban o no. Había cierto tipo de cúmulus que se deshacían al entrar al río para aparecer formadas sobre la costa uruguaya, que si bien no veía, se imaginaba. Pero en dos oportunidades luego de varios días de calor, apareció un día frío y ventoso del Oeste o Sudoeste y las formaciones de neorrutas (calles de nubes), cruzaban el río sin deformación alguna. El "Flaco" recuerda que había volado una vez en Merlo debajo de una de esas calles de nubes y que si bien tenía poco tiraje, muy cerca de ella, parecía existir una evolución continua de inversión de temperatura donde se producía una constante pero pequeña transformación de la humedad ambiente en nube, con la consiguiente ascendente.

EL DÍA DEL VUELO

El 9 de diciembre de 1944, sábado, habiendo pernoctado en Merlo, amaneció -luego de varios días calurosos con 30°C de temperatura- con un viento bastante fuerte del sudoeste con una

intensidad calculada de 40 km/h. Era el día que el "Flaco" esperaba. El "Chiesa" no estaba en condiciones de vuelo y solicitó prestado el Bussard "Indio", el cual no tenía altímetro, ni velocímetro. Solo tenía un variómetro y brújula. Conversando con el compañero Arnoldo Widmer, que volaría el "Spalinger", le propuso hacer un vuelo a distancia en conjunto. No podía decirle que no, pero tampoco podía proponerle cruzar el Río de la Plata. Antes de almorzar preparó estacas, un martillo, sogas, etc., para amarrar el planeador en el punto de llegada pues el viento era muy intenso. Finocchietti lo cargaba y le decía: "Pibe, ¿Dónde vas a ir?". Si le decía lo que pensaba no lo dejaría salir y menos con ese aparato sin instrumental. Recuerda el "Flaco" que fueron a almorzar; había unos espaguetis con manteca, pero no pudo tragar ninguno dado el nerviosismo que tenía pues sabía que ese día se iba a mandar la "gran pirateada".

Subrepticamente fue a su cuarto, sacó los documentos personales y los guardó consigo. Cargó unas cuantas naranjas y se fue solo al planeador, esperando que terminaran los compañeros para comenzar los vuelos. Habitualmente nunca volaban con documentos de identidad, pero ese día el "Flaco" estaba seguro de que le iban a ser útiles. Dio cuerda al barógrafo.

A eso de las 13:30 horas, llegaron todos del comedor; los planeadores estaban junto a la puerta de los hangares, resguardados del fuerte viento sudoeste.

El primero en salir a remolque fue Widmer, quien lo esperaba sobre el aeródromo. El "Flaco" se alistó; el gran amigo Claudio Dori lo ayudó a colocarse los cinturones de seguridad, y le dijo: ""Flaco", hoy es un día bárbaro". No se animó a decirle su intención, cosa de la que luego se arrepintió. Muchos años después, al encontrarse con él, le comentaba que fue el día de neforutas más impresionante en su vida, y eso es decir mucho, pues sin duda Dori, en aerología, es lo más grande que hubo. A las 14:00 horas se inició el remolque del "Flaco". Salieron del campo chico, desde el arroyo hacia los hangares; el viento era tan fuerte que estuvieron en el aire en pocos metros; abajo, a su izquierda, pasaron los hangares; a su derecha los eucaliptos. Siempre viento de frente, pues de hacer un viraje, el viento los llevaría más atrás del campo.

Durante el remolque nada más que viento arrachado, nada de ascendentes. Las nubes estarían a unos pocos metros sobre su cabeza. Viró 180 grados y en cero llegó junto a Widmer. Allí comenzaron los dos a subir hasta las barbas de las nubes. Siguieron volando en planeos cortos y en virajes, tan pronto como aflojaba la subida, siempre en rumbo NNE. A los pocos minutos de vuelo, se despegaron un poco imprudentemente de las nubes y comenzaron a perder altura. Lentamente comenzaron a tomar altura en deriva. Allí volvieron a encontrarse para caer nuevamente en descendente. No había caso, no debían desprenderse de las bases de las nubes, pues les costaba mucho volver a alcanzar la base. De ahí que era riesgoso largarse en planeos para hacer distancia. Retomaron nuevamente altura. El "Flaco" veía a sus pies al viejo campo de Air France de Pacheco. A esa altura del vuelo, Widmer se largó en un franco planeo hacia el oeste. Se iba violentamente abajo. No lo siguió, pues si él no conseguía nada por ahí, decidió tomar rumbo contrario hacia el este; la fuerte deriva lo arrimaba a la costa. Pudo observar, perdiendo altura, el campo de aviación de San Fernando. Con una altura de 400 metros estimados, el "Flaco" se encuentra dentro del Río de la Plata, frente a San Isidro. Prefirió hacer eso, con la esperanza de encontrar allí alguna ascendente provocada por el macizo de edificación de San Isidro, ya que debía existir una radiación de calor muy distinta entre la masa de edificios y los alrededores descampados. Pensando que la noche anterior había llovido 160 mm. Estaba todo encharcado.

El "Flaco" esperaba un ascendente en esa zona a unos 500 metros río adentro, pues la deriva de alguna burbuja térmica debería aparecer por ahí. Como emergencia tenía la playa. Tenía justo enfrente de él la enorme catedral de San Isidro, dentro de una frondosa arboleda.

Encontró lo que esperaba, una pequeña ascendente se convirtió en la subida más grande que tuvo en su vida, golpes de subida de hasta 5 m/s. Tomaba altura de una manera impresionante y se iba metiendo río adentro pero siempre a tiro de planeo pues, por mayor que fuese la deriva, la altura que iba ganando le permitía llegar hasta la playa. Llegó un momento en que el "Flaco" tenía que decidirse. Pensó que si llegaba a la base de las nubes se largaba y así fue. Llegó a la zona de las barbas de

las nubes; no era una base definida sino barbas, producto de una constante inversión de temperatura.

Bien, al llegar a la base de las nubes, el "Flaco" se propuso no despegarse de ellas, pero modificó el tipo de vuelo. Alcanzaba una neforruta, se dejaba chupar, volándola transversalmente en línea recta (rumbo 90 grados) y toda la subida que tenía, en vez de meterse dentro, la transformaba en velocidad, volando en cero en las mismas barbas y desde 120 km/h (a oído) pues su velocidad normal se veía aumentada porque picaba volando en cero. En ese sentido tenía experiencia para estimar velocidades de vuelo ya que estaba acostumbrado por haber hecho tanta acrobacia. Estimaba que sobrepasaba los 120 km/h. Es así que se salía de una calle de nubes y pasaba a la otra sin perder altura, pues si bien entre ellas no había ascendente, su exceso de velocidad lo iba restando y no perdía el cero y llegaba a la base de la otra sin problemas. Cuando la distancia entre neforrutas era mayor, cosa muy difícil de apreciar en el aire, hacía viajesitos de ida y vuelta dentro de la neforruta y ya no picaba en cero y se dejaba chupar siempre en línea recta y salía bastante arriba de la base y con ello alcanzaba la otra.

En una sola oportunidad se le ocurrió tomar altura en viraje dentro de la neforruta, pero todo terminó con unas aceleradas en viraje impresionantes que no volvió a repetir. No era por falta de instrumental sino por falta de conocimiento de vuelo a ciegas.

En esos planeos rectos con rumbo Este, a veces para verificar un poco la cosa aplicaba un poco los "spoilers", perdía altura, aparecía debajo de la nube, miraba el panorama, retraía los "spoilers" y adentro otra vez. De poder seguir ese rumbo, hubiese llegado a la costa frente a Buenos Aires.

Así voló más de media hora. Por el halo de luminosidad que el planeador fija en el suelo, como si fuese la sombra, podía apreciar a veces la distancia entre una neforruta y la otra, ya que se notaban las sombras de las neforrutas. Es así que el "Flaco" se encuentra con que la siguiente neforruta estaba bastante lejos de la que iba a dejar. Faltaba una calle de nubes. Se esmeró en tomar la mayor altura posible, volando a poca velocidad para

tener más ascenso dentro de la nube en vuelo recto y se largó a la siguiente (que fue la última en medio del río). Al llegar debajo de ella tenía unos 50 metros menos. Hay una cosa muy notable: sobre el agua, sin puntos de referencia es muy difícil calcular alturas sin altímetro. Bueno, tenía allí más de 1 m/s de descenso. La quiso sobrepasar para seguir a la otra neforruta y perdía 2 m/s; no dudó en virar de inmediato y meterse debajo de la que había dejado y allí empezó la parte más peligrosa del vuelo. Calculaba estar en el medio del Río de la Plata.



La visibilidad horizontal era muy mala. El "Flaco" no alcanzaba a divisar la costa uruguaya. Fue una corazonada. Debí haber estado muy cerca y seguro a tiro de planeo de la isla Martín García, pero reconoce que no la vio ni se acordó de su existencia. De ahí la improvisación de este vuelo. Fue una corazonada. Voló debajo de la neforruta con caída normal, más o menos 0,80 m/s. Por otra parte, una cosa que lo alentó a seguir con ese rumbo siguiendo la neforruta fue, que muy adelante, veía

embarcaciones que iban río abajo, más cercas al Delta que a la costa uruguaya. No dejaban de ser un apoyo en caso de emergencia porque estimaba no llegar a la costa que veía a su derecha, (si hubiera tenido altímetro y sin caídas anormales hubiese llegado) pero el "Flaco" estaba muy nervioso (llamémosle así...). Por otra parte sus 80 kilómetros crucero más los 40 de

viento lo llevaban a 120 km/h en busca del apoyo de las embarcaciones que resultaron ser lanchas areneras y, a la vez, se acercaba tangencialmente a la costa. Divisaba la ciudad que luego supo era Carmelo (El "Bussard" permite solo sacar media cabeza afuera de la cabina por una abertura de 27 x 54 centímetros). Prefería acuatizar delante de las lanchas a tirarse a la costa, pues prefería que lo sacaran los de las lanchas a quedarse a 50 metros de la costa sin auxilio y sin saber nadar.

En ese veloz planeo, no se animaba a largarse y prefería acuatizar. Fue así que se desató el correa de planeador, se sacó las hebillas del paracaídas por si capotaba al acuatizar. Tirarse al Delta sería mucho más peligroso, por ahí no lo iban a encontrar más.

Tuvo una suerte inmensa. Justo allí comenzó a sentir unos pequeños sacudones; comenzó a virar. De 1 m/s de descenso pasó a cero, en un lado del viraje tenía un pequeño ascenso de no más de un ancho de aguja del variómetro, luego un poco más de ascenso en la parte norte del viraje, pero no se animaba a centrar por temor a perderla. Las lanchas se fueron yendo y quedó solo tomando muy lentamente altura. La palma de la mano le transpiraba de tal manera que el sudor le llegaba al codo. Tiraba de la palanca hacia arriba y estaba duro. La deriva lo iba arrimando a la costa. Así pasó varios minutos que fueron los más angustiosos de su vida.

Ya tenía asegurada la llegada a la costa; le sobraba altura como para cortar derecho a Carmelo; comenzó un planeo y cruzó la costa entre Carmelo y Nueva Palmira. Ya sobre tierra, el "Flaco" quería seguir tierra adentro para sobrepasar los 100 kilómetros de distancia desde el punto de salida para obtener el brevet "C", pero no pudo soportar más su estado de nerviosismo; se arrimó a Nueva Palmira; voló sobre ella; buscó un campo apto para el "Bussard" y aterrizó.

Al hacerlo y estando muy cerca del suelo, se encuentra con el horizonte muy por arriba de su línea de vuelo; eran todas lomadas bastante pronunciadas. Tocó el suelo bastante violentamente por ese descuido y si el "Bussard" no hubiese tenido el borde de ataque del ala a una cuarta de la cabeza del

piloto, el sacudón que pegó, estando desatado, lo hubiese sacado limpio de la cabina, pues recibió un golpe bastante fuerte en la cabeza.

Una vez aterrizado, recién se dio cuenta del lío en que se había metido. Para disimular la cosa, al llegar unos vecinos, -la familia Martorell- el "Flaco" les preguntó si él estaba en Entre Ríos, a lo que, lógicamente, le respondieron que estaba en el Uruguay, en Nueva Palmira.



Esta fotografía tomada en Uruguay luego del cruce, fue reproducida un año después en la revista "Aquí Está"; se ve a San Martín acompañado de algunas personas con el planeador de fondo (Foto, archivo del autor).

De inmediato sacó el paracaídas del velero, luego de haberlo amarrado bien; bajó por un pequeño bosque y apareció en una casa cercana; antes de llegar se encontró con una niña que dijo llamarse Marinita Rusch y lo llevó a su casa. Era un tambo. Allí cayó la policía y se llevaron al "Flaco" en calidad de detenido, a la comisaría de Nueva Palmira. Al iniciarse el sumario, el "Flaco" muy eufórico le manifestó que había salido de la Argentina con la idea de cruzar el río y le indicaba al oficial, en un plano que había en la pared, el rumbo desde Merlo a San Isidro, la entrada al medio del río y el planeo a Nueva Palmira. Le aconsejaron decir que llegó allí por obligación, al encontrarse sin poder aterrizar en el Delta, pues de lo contrario iba a tener problemas, pues por esa zona se exiliaban muchos políticos opuestos al incipiente régimen peronista. Tuvo que aceptar esto

porque si declaraba que había salido con la idea de cruzar el río, no podría regresar enseguida.

Ahora bien; ocurre que leyendo el reglamento policial, este establecía que cuando una "aeronave" extranjera aterrizaba sin autorización en el territorio, la "tripulación" debía quedar detenida junto a la "aeronave"... Pero ocurre que el "Flaco" había aterrizado detrás de un arroyo, a unos 5 kilómetros al norte de Nueva Palmira y ese arroyo delimitaba el departamento de Soriano, razón por la cual debía quedar detenido por la policía del otro departamento. Mientras llegaba la policía del otro departamento, la de Nueva Palmira tuvo al "Flaco" al lado del planeador a la espera.

Cuando el "Flaco" llegó a la primera comisaría y luego de declarar, lo autorizaron a llamar por teléfono al "Albatros" para informar donde estaba. Llamó a Merlo 44 y atendió el vasco Aparicio. "Flaco, ¿dónde estás?" "Estoy en Nueva Palmira en el Uruguay", contestó.

El "Flaco" escuchó el griterío de los muchachos que estaban al lado del vasco. "Sáquenme de aquí mañana mismo pues el lunes tengo que estar en el trabajo indefectiblemente (era sábado a la tarde)" dijo.

Seguía "en cana" junto a la aeronave. Al atardecer, en un mancarrón más "Flaco" que Rocinante, cayó el comisario del otro departamento y se hizo cargo del detenido. Traía su mate y su pava y empezó a tomar. El "Flaco" estaba con un humor del diablo y para mejor se le ocurrió contar cuentos que poca gracia le hacían.

El "Flaco" estaba recostado contra el fuselaje del "Bussard", mirando hacia la Argentina y gozando de esos momentos, pues sabía que serían los mejores momentos deportivos de su vida. ¡Cómo los saboreaba!

Llegó la noche y tenía que dormir tirado en el suelo, pero esa familia Martorell le trajo un catre y le hicieron una cama debajo del ala de "Bussard". ¡Que gloria!

Lástima grande que el señor Rusch, el papá de la niña fue a la comisaría y salió de garantía por él, y lo llevó a dormir a su casa. Se revolcó toda la noche; había quedado en un estado de tal nerviosismo durante el vuelo, que era una pila de nervios o de susto. Oía el ruido de los tarros de leche del tambo y el mugir de las vacas. A la mañana siguiente el "Flaco" se fue en calidad de detenido junto al "Bussard" y al comisario. Vinieron inspectores de Aduana a verificar el posible contrabando y él les dijo que traía varias naranjas que luego les regaló, ya que en el vuelo ni se pudo acordar de ellas a pesar de que estaba sin almorzar.

Almorzó con la familia Rusch y luego salió al campo mirando desde las lomas hacia la Argentina. Todo el pueblo de Nueva Palmira (era domingo), se acercó a ver el planeador. El "Bussard" estaba estaqueado en una loma, protegido por un monte de árboles.

A media tarde el "Flaco" vio, hacia el sur, un puntito que se venía agrandando. Era el "Pelikan". Saltó de alegría. Se empezó a armar un alboroto macanudo. Le pidió a la gente que le llevaran el planeador hacia una esquina del potrero de al lado, en la parte más alta. El policía los quería parar pero la gente no le hacía caso. El "Flaco" se corrió al potrero a indicar el lugar donde colocar el "Bussard" y veía que cada una de las personas quería llevar el velero y solo podía ver el timón de dirección; el resto estaba tapado por el gentío que se comedía a llevarlo.

Ya el "Bussard" estaba colocado en la punta del lote, con viento de cola ya que tendrían que decolar cuesta abajo. Presumiendo que los del "Pelikan" (Delpiano y Chourrout) no se darían cuenta del notable declive del potrero, al hacer pasadas sobre el "Flaco", este les indicaba la dirección en que tenían que aterrizar, pero no lo entendieron. Cuando el "Pelikan" pasó sobre su cabeza, notó la incidencia del plano fijo de cola completamente arriba. (Más adelante en este relato el "Flaco" contará por qué pasaba esto). Bien; el "Pelikan" se larga desde lejos; viene suave de frente, pero se iban a venir cuesta abajo y sin frenos de ruedas. El "Flaco" se corrió cuesta abajo y se puso como a unos 50 metros del alambrado. El "Pelikan" cortó motor, tocó el suelo; la rueda derecha tocó un hormiguero; pegó un salto; tocó nuevamente tierra y se venía en tres puntos bastante fuerte

cuesta abajo. "Bueno, pensó el "Flaco"; aquí sí que nos quedamos los tres; estos se clavan contra el alambre". No se le ocurrió mejor idea que agarrarlo de una punta de ala y hacerle hacer un giro. Mientras se acercaban, Delpiano le gritó algo. El "Flaco" entendió que le decía "Agarralo"; luego le aclaró que le decía "Dejalo", pues había adivinado su intención. Cuando el "Pelikan" va a pasar al "Flaco", este tomó carrera y se agarró de la manopla que tenía en el ala de abajo, precisamente para ayudarlos a virar cuando está en tierra. Con el primer sacudón que le dio, el "Flaco" perdió los anteojos y luego, mientras giraba, lo arrastró entre un mar de cardos abrepuños que lo tuvo una semana sacándose espinas. Aparte, el golpe había sido bastante fuerte y el "Flaco" se lesionó una rodilla, que mantuvo renga e inflamada por más de una semana. La cosa fue que el "Pelikan" quedó mirando loma arriba.

El "Flaco" fue rengueando hasta donde estaba el comisario y le dijo: "Señor, me vienen a buscar". Este buen señor, cumpliendo con su obligación, le dijo: "Si no traen el permiso o no me comunican nada las autoridades uruguayas, de aquí no salen y están los tres detenidos". De inmediato el "Flaco" fue a ver a Chourrout y le dio la nueva. "Dejame a mi" dijo, "vos carga nafta del tacho que traje atrás".

El asunto de la incidencia arriba del plano de cola fue la siguiente: El "Pelikan", para venir a buscar al "Flaco" (estaban autorizados) tenía que salir de un aeródromo aduanero y se fueron a Morón para iniciar el vuelo al Uruguay. Pero como la nafta no les iba a alcanzar para la ida y vuelta, tenían que llevar nafta aparte, pero si la Aduana o alguna autoridad aeronáutica de Morón le veían a Chourrout, entre las piernas, semejante tacho de nafta, no los dejaban salir. Entonces, lo que hicieron, fue ir sin el tacho, decolar y, a baja altura, se fueron de nuevo a Merlo, cargaron el tacho y salieron a buscarlo. (Esto, cree el "Flaco", habrá prescripto).

Volviendo al campo, Chourrout se presenta al comisario, y este le dice que no tiene orden de dejarlos salir. Pero como en realidad, el permiso uruguayo existía, le propone al comisario ir a la ciudad a telefonar a Montevideo, para que le confirmaran el permiso de salida. Toman un Ford, al comando de Chourrout, y

antes de salir del potrero, cree el "Flaco", que chocó contra un palenque de quebracho, e hizo "pelota" el Ford T. Entonces el comisario, algo lesionado o golpeado, los echó.

"Rajemos "Flaco", metete adentro". El "Flaco" se metió en el "Bussard" y un hecho muy emotivo le pasó cuando unas chicas, con quienes había tenido trato desde el sábado, vecinas al aterrizaje, y que fueron las que le tendieron la cama debajo del "Bussard", le trajeron masitas hechas por ellas "para que comiera en el viaje". Otros le trajeron un perrito de regalo, cosa que no pudo traer, como es lógico. Otros, tarjetas de un gran Cristo de piedra que había justo en el lugar donde aterrizó, etc.

Empezaron a trepar en espiral y se metieron en el Delta, en línea recta a Merlo. Allí pudo el "Flaco" apreciar la grandiosidad del Delta en esa zona. Como se ha dicho antes, es más meritorio cruzar el Delta allí, que cruzar el río.

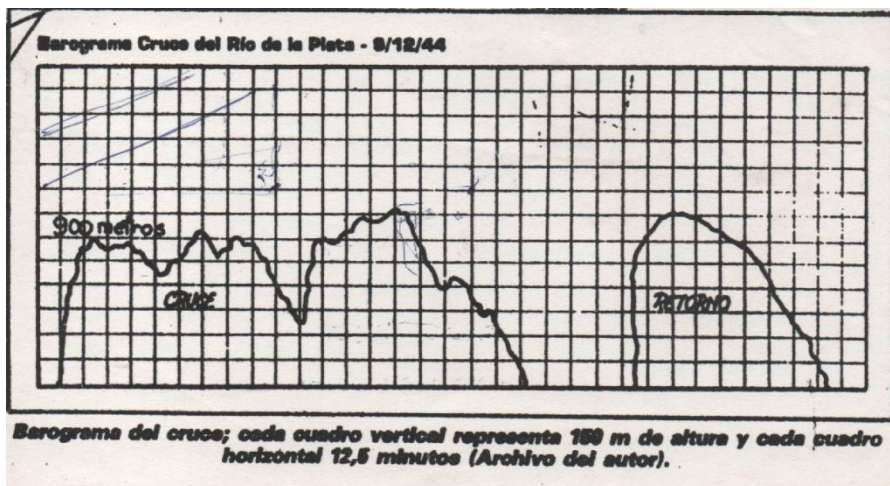
Al llegar a Merlo cortó remolque y vio en el campo chico, que gran cantidad de compañeros que lo estaban esperando, se toman de la mano haciendo un cordón, señal para que aterrice allí, cerca de los hangares. El "Flaco" perdió altura sobre ellos, siempre en virajes escarpados y tocó el suelo, a pocos metros de ellos.

Gran alegría. Allí dedicó el vuelo a Finochietti y lo llevaron en andas; pero no como homenaje sino que lo querían tirar al tanque de agua. En el vuelo se había enfriado bastante y la rodilla estaba hecha un globo; de ahí que les rogó que no lo hicieran y así fue.



Al enterarse el "Flaco" de que su madre estaba muy intranquila, de inmediato se fue a su casa, sin hacer declaración alguna. A la mañana siguiente habló con Sales. Él fue quien reveló la ficha barográfica que el "Flaco" no vio jamás. Recién lo vio en 1950, en un dibujo del barograma en la revista Mundo Aeronáutico de 1944 que encontró en una biblioteca.

REGISTRO BAROGRÁFICO DEL VUELO



Barograma del cruce

Capítulo 19

LA NOTICIA DEL CRUCE APARECE EN LOS DIARIOS

El 11 de diciembre de 1944, aparece en el diario "La Prensa", en un recuadro en la primera página, la noticia de que un planeador había cruzado el Río de la Plata.

Al llegar a su trabajo, comenzaron los llamados telefónicos de los periodistas que habían averiguado su número en el "Albatros". Como tenía problemas con la empresa, precisamente por su "peligrosa actividad", no permitió que entrasen los periodistas, a quienes les hizo saber, a través de la telefonista, que lo esperaran a las 12:00 horas, en el Hotel Italia, de Charcas y Carlos Pellegrini, donde habitualmente almorzaba. Además llamó el Director de la United Press, pidiéndole una entrevista, a lo que el "Flaco" le informó que no lo podría atender en su trabajo, pero que iría a verlo al mediodía en su oficina, que estaba en el local del diario "La Razón".

Los reporteros y fotógrafos fueron a esperar al "Flaco" al citado hotel. No obstante, a poco de retirarse estos señores, se presentaron dos personas diciendo que venían de parte de la Vicepresidencia de la Nación. Se presentaron sin mostrar documentos que los identificaran y la manera de expresarse y su aspecto, hicieron que el "Flaco" dudase de que eran funcionarios y pensase que eran dos oportunistas que, de conseguir sus objetivos, ganarían galones ante la persona que los había mandado. Habían sido enviados para solicitarle al "Flaco" que le dedicase el vuelo al Ministro de Guerra de esa época, el Teniente General Perón. Este estaría enterado del vuelo debido a que, al ser las relaciones del país con Uruguay no del todo normales, el asunto de autorizar el regreso de una persona de Uruguay era manejado por este ministerio.



Formulado el pedido, el "Flaco", ante su desconfianza, les manifestó que el vuelo ya estaba dedicado a su madre y que lo perdonaran, ya que no les iba a otorgar la dedicatoria. Fue mucha la insistencia de esos señores, haciéndole notar que le convendría hacerlo, pero el "Flaco" se volvió a negar.

Al llegar el mediodía estaban en la entrada del hotel algunos periodistas y fotógrafos que le tomaron una foto y, a pesar de solicitarle un comentario del vuelo, el "Flaco" les anunció que debía dejarlos ya que lo esperaba el representante de la United Press en el local del diario "La Razón". En uno de los dos autos que ocuparon estaban sentados los dos "funcionarios".



Como sabía que la United Press le solicitaría un relato del vuelo, le pidió a su amigo Sales, que tenía el barograma del vuelo, que le hiciera un escrito que resultó tener datos equivocados, saliendo publicado con unos errores en cuanto a las alturas.

El "Flaco" charló un rato con el representante de la agencia informativa, y cuando éste le preguntó desde que altura había comenzado a cruzar el río, el "Flaco" le

contestó extraoficialmente: "a 500 metros y si llegaba a la base de la nube, me largaba para Uruguay".

La United Press mandó la comunicación del vuelo escrito por Sales y, esa tarde en La Razón apareció un artículo de tres columnas con la frase: "Si alcanzo la base de la nube, me largo a Uruguay". Esto le costó al "Flaco" un dolor de cabeza.

Con respecto al pedido de los "funcionarios", y antes de volver al hotel ese mediodía, el "Flaco" llamó por teléfono a su padre aeronáutico, Alfredo Finocchietti y le relató lo sucedido.

Buenos Aires, Lunes 11 de Diciembre de 1943

Notables Performances en el Vuelo Con Planeadores Cumplieronse Ayer

Los pilotos argentinos de planeadores, que durante años han venido cumpliendo una labor silenciosa y desconocida, con el fin de impulsar el desenvolvimiento, actividad científica por excelencia, que por la misma causa exige condiciones especiales de vocación y voluntad, han logrado en los últimos tiempos destacarse notablemente no ya en nuestro país, sino en Sudamérica, por las extraordinarias performances — científicas, con material construido en el país, en su casi totalidad por los alumnos de la institución madre: el Club Argentino de Planeadores Albaitros.

TESTIMONIO OFICIAL

Ha contribuido en mucho a esta elevación del entusiasmo entre los pilotos de planeadores, el acuerdo firmado oficialmente, que en el corpiante aún se ha hecho sentir en forma pronunciada, a raíz del plan organizado que por intermedio de la Dirección General de Aviación Deportiva, impuso la Dirección General de Aeronáutica Civil.

La nueva estructura dada a las actividades del aire, fomentando anchez y entusiasmo del vuelo — con y sin motor — permitirá en el futuro estar oficialmente en plan con el desarrollo técnico, dentro de las categorías impuestas por la evolución aeronáutica.

El día ayer ha sido un día francamente auspicioso para los alumnos del volevolismo, y muy especialmente para los del Club Albaitros, los de sus más destacados miembros, cumplieron estas tantas performances dignas de ser recordadas.

El primer de la realizada por el piloto Alberto San Martín, quien utilizando un auto viejo fue remolcado hasta los 1.500 metros de altura por un avión, lanzando el cable, para continuar evolucionando hasta tener una altura que sobrepasó los 1.500 metros.

San Martín, aprovechando las corrientes de aire favorables se dirigió hacia el Delta, donde después de embolacion cruzó el río para efectuar un impenable aterrizaje, en la localidad uruguaya de Nueva Palmira, más o menos a las 15 horas.

Luego de poner en comunicación con el Alférez, jefe de la base, el piloto — avión — volvió a la institución, pilotado por Juan A. Chourrua a quien acompañaba el piloto Raúl Delgado, aterrizando en Nueva Palmira, donde procedió al remolque de planeador, trasladándolo a Montevideo, de regreso.

OTRA PERFORMANCE

El mismo día el piloto Alfredo Pinocchio, jefe de vuelo sin motor, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, cumplió una excelente performance trasladándose, en vuelo sin planeador Viking, que fue sometido a importantes modificaciones técnicas, desde la base de María a la ciudad de Baradero, donde aterrizó sin ningún inconveniente.

"Fino" le sugirió que no le contara a nadie, ni siquiera a su familia, porque "...esos funcionarios, por más oportunistas que sean, te pueden llegar a perjudicar y mirá que la mano viene muy brava...". Y así fue por algunos detalles que se relatarán más adelante.

"...estos tipos te pueden llegar a perjudicar..." y así fue.

PUBLICACIONES POSTERIORES

En la revista Aeroespacio, revista argentina orientada al quehacer aeronáutico, de junio de 1982, un artículo de Carlos Marsal dice: "...viene el caso a comentar un vuelo de planeador que podría ser uno de tantos si no hubiese signado por una suerte de silencio, de desmentidas oficiales y castigo a quien simplemente quiso cruzar el Río de la Plata en un planeador. Pero sucede que el hombre y su circunstancia, la fama da la espalda si no se es graciosamente elegido por la onasible deidad. Nuestro personaje asumió las consecuencias de un vuelo que,

HISTORIA *REVISTA AEROESPACIO*

El vuelo que nunca existió

por Carlos A. MARSAL

Desempeñar el papel de los re-
cursos para el estudio
retrospectivo, plano de
información, de relaciones
científicas para personas que son
tan sólo figuras de la ciencia, voca-
les. Las páginas amarillentas de los
viejos diarios y revistas, que nos
demuestran entre nuestros dedos,
cuentan historias simples, que nos
hoy desde nuestra diaria perspectiva
alemana, y la más de las veces
pagadas de incertidumbre, muy
propias de los cronistas de la época
que cubrían la información con un
vuelo literario más fantasioso que el
mismo científico de la pre-
ocupación periodística.

Viene a ser el primer vuelo de
planeador, que podría ser uno de
ellos, si no fuese que aquel signo-
do por una suerte de apocryphal si-
lencio, desmentidas oficiales y casti-
go para quien, simplemente, quiso
hacer un vuelo deportivo de tran-
sición internacional, como lo es
cruzar el Río de la Plata en un ve-
lido. Pero sucede que el hombre y
su circunstancia — la fama da la es-
palda si no se es graciosamente
elegido por la onasible deidad. Nuestro
personaje — Alberto San Martín —
asumió las consecuencias de un
vuelo que en otro momento le hu-
biese significado valor e un im-
portante éxito de las presunciones.

Recordando en el tiempo, des-
mentando sobre el campo de
María, el sábado 8 de diciembre
de 1943. A primeras horas de la tarde
comenzaron a ascender los planea-
dores remolcados. Sobre un fuerte
viento del SSO y fuerte viento, entre
otras, a un buque (bautizado "In-
diferencia") que no era precisamente un
dechado de técnica. En su des-
plazamiento, el piloto realizó un mu-
cho y pronto realizó hecho por su
punto, que pronto a disposición de
los estudiantes, para lo interesante
son las características del primer
vuelo de aquel momento que vivie-
ron a bordo, que distorsiona-
ron el objetivo de este vuelo, y que
para algunos nunca existió. San
Martín, casi sin saber, estaba irri-

En su momento, el Record era muy apreciado por sus características de vuelo.



73

en otro momento le hubiese significado subir al imaginable podio de los precursores....".

Ortner sacó en "Aerodeportes" otro artículo tan bueno como el del recientemente fallecido Carlos Marsal. Por otra parte la copia que el "Flaco" le dio a su amigo Rietti, éste la publicó en "Volovelismo Argentino".

El "Flaco", al ver estas publicaciones, pensó que se repetiría la queja uruguaya, pero, felizmente, no pasó nada.

QUEJA DIPLOMÁTICA DEL GOBIERNO URUGUAYO

A raíz de la publicación del diario "La Razón" del día siguiente al vuelo, el gobierno uruguayo mandó una queja diplomática por la diferencia entre lo que el "Flaco" había declarado en el Uruguay y lo que decía la nota.

SUMARIO

Cuando "Fino" le dijo al "Flaco" que se había metido en un "lío macanudo", se refería a lo que ocurrió después del cruce. El gobierno uruguayo había elevado una queja diplomática a raíz de las declaraciones del piloto y de la noticia publicada por el diario "La Razón", diciendo que había decidido volar al Uruguay. La Dirección de Vuelo sin Motor le inició un sumario. El sumariante fue su amigo Picón. El "Flaco" en esa oportunidad, declaró que en realidad, salió con la idea de cruzar el río y se mantuvo en su posición. Entonces Picón habló con Finochietti sobre la postura del "Flaco" de seguir declarando la verdad; este le dijo que le preguntara al "Flaco" si se "la había pillado" por el vuelo. Esta observación de "Fino" hirió muy fuertemente al "Flaco" quien finalmente debió declarar lo mismo que tuvo que decir en Uruguay: que el Delta; que el viento fuerte, etc. etc. Que se vio obligado a aterrizar en Uruguay por no poder hacerlo en el Delta.

PEDIDO DE PUBLICACIÓN EN SAILPLANE & GLIDING (Inglaterra)

La Sra. de Platt le pidió al "Flaco" que le preparara una nota del cruce, para hacerla publicar en Londres, en la revista Sailplane & Gliding. Preparó un escrito e hizo un croquis del

cruce, tal como lo había realizado. Nada de Delta ni de viento... Cuando le comentó a Finochietti sobre el tema, este le dijo que no se metiera más en líos que ya demasiado había hecho al respecto y le hizo hacer un croquis de acuerdo a la declaración oficial que constaba en el sumario. Los entregó en las oficinas de Shell Mex, al esposo de la Sra. de Platt, pero ignora si aquellos escritos se publicaron o no.

En esa oportunidad, "Fino" le dijo al "Flaco" que no se le ocurriera publicar el vuelo tal como había sido en la realidad.

RADIO EXCELSIOR

A los pocos días de estos últimos sucesos, lo llaman al "Flaco" de Radio Excélsior solicitándole que hablara sobre el vuelo. Se hizo presente el día indicado para cumplir con lo pedido. Antes de salir al aire, se presentó allí un señor con uniforme de Aeronáutica (el "Flaco" no conocía los grados), quien le entregó un papel en el que estaba escrito lo que tenía que declarar; que el Delta, que el viento..., etc., etc. Así lo hizo dadas las circunstancias y aprovechó para mandar un saludo a los uruguayos, que tan bien lo habían atendido. Nunca supo quien mandó a este señor. No sabe. Tampoco Finochietti supo de donde venia la cosa.

SUSPENSIÓN POR HABER IDO SIN PERMISO A URUGUAY

Transcripción de la sanción disciplinaria aplicada:

D 6376/944 (D.G.A.C.)

Buenos Aires, 6 de Marzo de 1945

Disposición Nº 800:

Vistas estas actuaciones relacionadas con el aterrizaje efectuado por el piloto D. Alberto San Martín en territorio uruguayo, con el Planeador Rhönbussard 17P2 en la localidad denominada Nueva Palmira, el 9 de Diciembre pasado, atento la información sumarial levantada.

EL DIRECTOR NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DISPONE:

1º._ Aplicar al Piloto D. ALBERTO SAN MARTÍN la sanción disciplinaria de 30 (treinta) días de suspensión en sus actividades aéreas por el aterrizaje efectuado en territorio uruguayo sin previa autorización, pena que se da por cumplida.

2º._ Dése la Orden del Día, comuníquese al causante, tómese conocimiento Secretaría General (División Personal). Cumplido, archívese.

Firmado: Muratorio, Director General de Aviación Civil

D 6376/944 (DGC.)

6
Buenos Aires, 6 DE MARZO DE 1945.

DISPOSICIÓN Nº 800

Vistas estas actuaciones relacionadas con el aterrizaje efectuado por el piloto D. ALBERTO SAN MARTÍN en territorio Uruguayo, con el planeador Rhon-Bussard 1942 en la localidad denominada NUEVA PALMERA el 9 de diciembre pado., atento la información comercial levantada,

EL DIRECTOR GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

D I S P O N E :

1º. Aplicar al piloto D. ALBERTO SAN MARTÍN la sanción disciplinaria de 30 (treinta) días de suspensión en sus actividades aéreas por el aterrizaje efectuado en territorio Uruguayo sin previa autorización, pena que se da por cumplida.

2º. Dése en la Orden del Día, comuníquese al causante, tome conocimiento Secretaría General (División Personal). Cumplido, archívese.

COPIA

SECRETARIA DE AERONAUTICA CIVIL

AN. G. A. MURATORIO

Secretaría General de Aeronautica Civil

EL PREMIO DE AEROVÍAS

Se estaba por instalar en el país, una empresa inglesa de aviación comercial, que se denominaría Aerovías. El Gerente de la misma sería el señor Eduardo Bradley, primer piloto de globos, que había cruzado en uno de ellos, la cordillera de los Andes. El "Flaco" era instructor de su hijo, que en una oportunidad le contó que su padre había cruzado la cordillera cuando él (su hijo), tenía 3 años. El "Flaco" considera esta acción, de gran coraje. Esta empresa había instituido un premio de dos mil pesos, para el mejor vuelo del año 1944. Como nominados figuraban Roberto Laplace y el "Flaco". El primero por haber superado, por primera vez, los 300 kilómetros de distancia con su planeador "Spalinguer", por lo cual se le otorgó la primera distinción "C" de Oro. El "Flaco" por el cruce del Río de la Plata. En un sencillo homenaje, en las oficinas de la mencionada futura empresa, se le otorgó el premio a Laplace y el "Flaco" tuvo el honor de haber recibido, de ese famoso aeronauta, un fuerte apretón de manos, al felicitarlo por su vuelo al Uruguay.

Luego de la entrega del premio a Laplace, Bradley, Laplace y el "Flaco" estuvieron charlando sobre el cruce en globo libre de la Cordillera de Los Andes, que si bien para él parecería que no le daba mucha importancia, para los volovelistas se trató de una travesía extremadamente riesgosa y en esa época fue una locura. Como queriendo conformar al "Flaco" por no haber recibido el premio, le manifestó que su vuelo a Uruguay había tenido un enorme valor, que si bien había sido de corta distancia, tuvo un gran valor internacional al unir Argentina y Uruguay, pero el mayor valor de ese vuelo era que para él, y para cualquier piloto, era considerado como el mejor cruce del río, pues los cruces del año 10 efectuado con aviones con motor a explosión constituyeron vuelos aeromecánicos basados en el funcionamiento del motor, y aparte de un muy distinto pilotaje.

El "Flaco" agradeció el comentario y le dijo que una cosa hubiese sido caer en el medio del río, sentado en la semihundida ala de su planeador hasta que lo auxiliaran y otra hubiese sido que él se hubiese quedado en medio de la cordillera con un imposible rescate, para ese tiempo, como les ocurrió a otros pilotos.

CENA EN EL ONCE

Para festejar el cruce, los compañeros organizaron una cena en un restaurante de Plaza Miserere. Era una alegría general muy grande; se hicieron versos sobre el vuelo; festejaron; en fin, un momento muy emotivo e inolvidable. Al "Flaco" le dieron una copa que, según dijeron, era de plata, pero se la llenaron hasta la mitad con un vino tinto tan especial, que decoloró la copa; hasta el día de hoy, a más de 50 años, no ha salido la mancha. La copa tenía grabado: "PRIMER VUELO A VELA INTERNACIONAL EN SUD AMERICA". Sacaron una foto muy linda que el "Flaco" mandó a la A.V.V.A., donde se ve la cabecera de la mesa: el "Flaco", parado hablando; a su izquierda la pletórica Sra. de Platt; a su derecha Finochietti, mirándolo. ¡Qué lindos recuerdos! Al día de hoy, todos los presentes en la foto, han fallecido. La foto se encuentra en la A.V.V.A.

APARECEN PUBLICACIONES SOBRE EL CRUCE

Como habían pasado muchos años de su cruce del Río de La Plata, tan maldecido desde su realización, el "Flaco" nunca se esforzó por hacer revivir ese vuelo que, si tuvo algo de valor, fue haber sido hecho con aquellos planeadores no tan avanzados como los de posguerra. El "Flaco" recuerda con amargura, la posibilidad de que fuese olvidado, tal como ha pasado con algunos pilotos de vuelo a motor, y, sobre la base del recuerdo detallado de su vuelo, que hizo a poco tiempo de haberlo realizado, detalla el mismo. Luego de 30 años, cuando verificó las alturas de remolque de Widmer y Finochietti, y habiendo volado sin altímetro ni velocímetro, modificó su relato primitivo partiendo de la base de que fue remolcado a la misma altura que sus compañeros; aparte de que a 900 metros, cortaron remolque casi en las bases de la neforruta.

Teniendo su relato corregido, envié copias de los mismos, como explica más arriba. No pidió publicación alguna, sino simplemente, dejar constancia de la verdad del vuelo, del cual durante los primeros tiempos de realizado, se publicaron referencias no ciertas. Su compañero Ortner publicó, en la revista Aerodeportes, el relato del vuelo, en un artículo muy bien

encarado, donde da a entender la actitud de silencio posterior al vuelo en la Revista Nacional de Aeronáutica.

Posteriormente Rietti también hizo publicar en la revista Volovelismo Argentino, un detalle completo del relato del "Flaco". En esa publicación, se menciona que el cruce del río no figuraba en el libro de vuelos. El "Flaco" dejó pasar bastante tiempo, esperando que, enteradas ambas editoriales de semejante omisión, la subsanaran. Pero nadie se hizo eco del asunto.

El "Flaco", por escrito, cuya carta debería estar en la A.V.V.A., solicitó la anotación en el libro del club, de acuerdo a los datos de la revista Volovelismo Argentino. Así lo hizo y por carta le anunciaron la reivindicación del vuelo, tema del cual se enteró 30 años después estando en San Andrés de Giles, cuando le mostraron la anotación correspondiente.

El "Flaco" quiere expresar que tiene un gran afecto por Fentanes, quien cruzó el río en situaciones más peligrosas que él; especialmente porque lo hizo con el mismo velero: el "Rhönbussard" bautizado "Indio".

Solo espera y, sin querer pecar de vanidoso, que no suceda con su vuelo, lo que ocurrió con el primer cruce a motor, que, según todos los elogios y la fama recayó en Teodoro Fels (1912), mientras que dos años antes, lo había cruzado Bartolomé Cattáneo (1910).

Capítulo 20

GRAN FIESTA AERONÁUTICA EN MERLO

Estando ya el vuelo sin motor bajo la dependencia del Ministerio de Guerra, se realizó una gran fiesta aeronáutica en Merlo. Nunca el "Flaco" había visto tanta gente en el "Albatros", más de 2.000 personas. En el palco oficial estaba el Vicepresidente de la Nación, General Perón y el Subsecretario de Aeronáutica (año 1945). Los vuelos se iniciaron mucho antes de que llegaran estas autoridades y, uno de los vuelos terminó en un grave accidente, del cual poca gente, se enteró. Un vuelo acrobático efectuado por Sales, este comenzó a realizar un tirabuzón. Venía en un tirabuzón de poca verticalidad y siguió hasta el suelo, cayendo sobre el público. Murió una señora y hubo varios heridos. De este hecho no se supo nada.

Era la época en que no se publicaban los fracasos; solo los triunfos. Tan pronto como cayó Sales, unos veinte hombres que estaban de guardia alrededor del palco, corrieron al lugar del accidente y les velaron las placas a los fotógrafos de los diarios allí presentes. ¡Qué organización...! Allí no había pasado nada. Llegaron las autoridades. Estando Noizeux, francés naturalizado, Gerente de Transradio Internacional, explicando por micrófono las maniobras de los planeadores, el "Flaco" que se encontraba junto a Laplace, de espaldas al palco, oyó un chistido. Al darse vuelta observó que lo llamaba el Brigadier de la Colina. Laplace y el "Flaco" se acercaron ante el llamado del militar y este les dijo, de malas maneras, que sacaran a ese señor del micrófono. Al preguntarle Laplace por qué, el Brigadier le contestó que porque tenía acento francés y eso quedaba mal para la causa. El "Flaco" le preguntó a Laplace; "¿Qué causa...?".

La sana juventud de esa época estaba, en general, muy irritada con estas y otras cosas.

PRIMER CAMPEONATO NACIONAL DE VUELO A VELA – CÓRDOBA

En el verano de 1945 se realizó en el campo de la Fábrica Militar de Aviones, (Córdoba), el "I Campeonato Nacional de Vuelo a Vela". De "Albatros" participaban: el "Spalinguer", tripulado por Laplace, Galluser y Widmer. Con el Rhönbussard "Chiesa", Chourrout, Noizeux y el "Flaco", y con el Rhönbussard

"Indio", Lucas Höerhammer y no recuerda quienes más; el grupo "Quilmes" participó con un "Baby", piloteado por Gisela Hilger.

En la garita de entrada al campo de la fábrica, había un militar de aeronáutica que había pasado por "Albatros" y les hizo pagar, a los pilotos, todas las cosas que les habían hecho allí, como a otros muchachos. El entrar les pasaba lista. Los conocía, pero, como buen militar, les hacía decir su nombre y apellido a cada uno. Los pilotos, que no sabían de disciplina militar y para no dar su brazo a torcer, les decían sus apellidos a los que le agregaban la primera letra. Por ejemplo Laplace le decía: "Laplace con L". No permitían a los pilotos ni siquiera pisar el suelo de cemento del hangar de la fábrica; solo autorizaron a la Sra. de Platt, para que les alcanzara agua desde una canilla que estaba a tres metros de ellos, quienes no podían pasar a usarla. También habían autorizado a Scillipotti, el mecánico del club, a quien le pusieron un soldado que lo siguiera donde fuese. El tren de carga, con los planeadores, ya había llegado y estaba en una vía muerta, junto a un alto alambrado, al lado del campo de vuelos. Viajaron todos en tren y fue un trabajo tremendo pasar los planeadores por encima del alambre; armarlos, hasta que a la noche estuvo todo listo. Al día siguiente empezaron a volar, fuera de concurso, era un día maravilloso de ascendentes. El "Flaco" alcanzó 3.000 metros de altura, en cierto momento el "Flaco" recuerda que se le acercó un avión N.A. militar, y su piloto lo saludaba.

El último día, volaba con varios planeadores en una térmica, a menos de 300 metros de altura, el "Flaco", con su maldita costumbre de virar a la derecha, se encontró de frente y a la misma altura con Gisela Hilger. Ella optó por cabrear el "Baby", justo cuando el "Flaco" picó el "Bussard". Si esto no hubiese sido así, hoy no estaría escribiendo esto. El "Flaco" aportó muy poco para su equipo. Sin embargo, con el Bussard "Chiesa", salieron en segundo lugar. Un día, se aproximaba desde el sudeste, un frente frío. Mientras los aviones militares aterrizaban y se guardaban dentro de los hangares, los planeadores salieron remolcados, a buscar el frente que se venía acercando. Alcanzaron a salir el "Spalinguer" con Galluser, el "Indio" con Lucas, y Chourrout con el "Chiesa". Se fueron volando delante del frente. Ese día solo tuvieron noticias de Chourrout,

quien había aterrizado en Santiago del Estero, en Ojo de Agua; allí, promocionando el deporte, hizo cargar el "Bussard" en un camión playero y lo paseó por todo el pueblo. Galluser se llevó un susto muy grande, el frente lo absorbió y con poca visibilidad, veía en el altímetro que estaba a más de 50 metros bajo tierra, pues de la zona más alta de La Calera, con respecto a la zona de la laguna de Mar Chiquita, la cota había bajado bastante; cuando encontró el suelo, bajó enseguida y se acostó en la punta del ala del "Spalinguer", que miraba al viento, para hacerle contrapeso y evitar que el viento se lo llevara. Contaba que llegó a escarbar la tierra con las manos para agregar peso a la punta de ala y se quedó allí, mojado hasta los huesos, sin moverse, hasta que pasó el viento. El "Pibe" Lucas estuvo dos días en la zona de Mar Chiquita. Recién después de ese tiempo, se tuvieron noticias de él y lo fueron a buscar.

Volaban también tres o cuatro Grunau "Baby", contruidos por IMPA. En una oportunidad estaba por salir en vuelo el hermano de otro grande: Roberto Madsen, que, al colocarle a su hermano el barógrafo, fue a girar la perilla de la puertita del lugar donde este se guardaba y, al tirar un poco más fuerte, se quedó con un panel de terciada de 40 x 40 cm., que correspondía a la cabina del Grunau "Baby". Madsen, indignado, hizo bajar a su hermano del planeador.

Cosas así sucedían, porque la producción de planeadores, como ya se ha dicho, de parte de las fábricas privadas o semi privadas, se hacía a la ligera. Precisamente dentro del grupo de pilotos que paraban en un hotel, frente a la principal plaza de Córdoba, se encontraba un militar de menor grado, como enlace de la aviación militar con el campeonato y el "Flaco" era el encargado de hacer contacto con él. Precisamente el día que se desencoló la cabina del "Baby", el militar de enlace le mostró al "Flaco" un telegrama firmado por el Brigadier de la Colina, solicitando performances de los planeadores IMPA. La cosa era para pensar mal; el "Flaco" le dijo que uno de los planeadores se sacó de servicio porque se había desencolado una importante parte del fuselaje. Ante el notable titubeo del militar, el "Flaco" le dijo que le informara eso al brigadier, bajo su responsabilidad. ¡Cuánto veneno!...

En uno de los controles de salida del campo de vuelo, al contar la lista de pilotos, el militar antes mencionado notó que faltaban dos pilotos ¡Gran alboroto!; faltaban realmente dos pilotos. Un rato después, los pilotos se acordaron que los dos ausentes, se habían largado a hacer distancia.

Con respecto a la mala construcción de uno de los "Baby" (no dejaron volar a ninguno más), ocurría que habían comenzado a hacer los primarios, sin decir que pensaban hacer con ellos un desfile militar con remolque de avión. Cuando Finochietti se enteró, se vio obligado a decirles que esos aparatos no servían para remolque de avión (aunque el "Flaco" tiene entendido que con el Gran Lerke, había volado un primario con remolque de avión, años antes). Cuando se informaron que no servían para remolque de avión, alcanzaron a construir los dos "Baby" para el desfile.

Resultado del campeonato en Córdoba:

1ro.: Planeador Spalinger, (Galluser, Laplace y Widmer).

2do.: Planeador Rhönbussard, (Noizeux, Chourrout y el "Flaco").

3ro.: Grupo Club González Chávez, (Dekker).

DESFILE MILITAR

El 9 de Julio de 1945, se festejaba la fiesta patria y las fuerzas armadas del estado, organizaron un desfile del que iba a participar, entre otras, una flotilla de planeadores remolcados por avión. La escuadrilla estaría compuesta por 18 planeadores. En las reuniones previas, efectuadas por los organizadores del desfile, en las que se hablaba del vuelo sin motor, participaba Finochietti, quien le manifestó a sus más allegados, que un aviador militar le había propuesto algo indignante; quería que los planeadores (todos monoplazas) llevaran ventanitas pintadas, para aparentar que eran transportes de tropa. Desde luego Finochietti manifestó en la reunión, que eso era imposible de realizar, pues el Agregado Aeronáutico de la Embajada de Norteamérica, iba a ver que un avión "Pelikan", del año 1927, estaba remolcando a tres transporte de tropa. Finochietti estaba disgustado, pero el desfile había que hacerlo.

El "Flaco", en esa oportunidad, se negó a volar, pues no quería prestarse a que lo usaran. El día del desfile, el "Flaco" apareció en el campo de vuelo y "Fino" le dijo: ¿así que vas a volar?...; vas a ir adelante solo, remolcado en tu "Bussard". Al negarse el "Flaco" nuevamente, "Fino" le preguntó de mala manera, a que había venido; a lo cual le contestó que había venido a romper la punta de ala del "Bussard", si lo volaba un piloto que no fuera del grupo que lo había construido. Decolaron 18 planeadores, entre los cuales había dos "Baby" construidos por la fábrica IMPA. Los 16 restantes, salvo el "Viking", fueron construidos por los pilotos en medio de muchos sacrificios. Luego que decolaron, el "Flaco" se fue al comedor, a escuchar el desfile por radio. Allí, en el fondo, había una mesa a la que estaban sentados cuatro señores que no conocía. Al llegar el momento del pasaje de la escuadrilla de planeadores, el locutor oficial dijo solemnemente: "En estos momentos va a pasar sobre el desfile, la flotilla de planeadores construidos por IMPA".

El "Flaco", que ya venía bastante ofendido por cosas anteriores, al oír esto, señalando el aparato de radio, empezó a decir en voz alta una serie de insultos irreproducibles, pero lógicos... Decía: ¡"...hay dos Baby piojosos construidos por la IMPA y 16 hechos por nosotros..."!, y agregaba los insultos. Los cuatro señores que estaban tomando café eran directivos de la fábrica IMPA. Días después de ese episodio, "Fino" le dijo al "Flaco" que no se ofendiera más de la cuenta, pues se habían quejado de las expresiones vertidas por un piloto, en el comedor del Club. Cuando aterrizaron y se pusieron todos los participantes del desfile frente a un "Pelikan", justo en el momento en que estaban posando para la fotografía, el "Flaco" les manifestó lo que habían dicho por la radio. Se quedaron mudos. "Los han usado a todos ustedes", les dijo. La fotografía estará en A.V.V.A.; hay que verla para observar las caras que tienen los muchachos.

Pero lo cierto es que todos eran instructores rentados y no podían haberse negado a volar; además hubieran puesto, de hacerlo, en un serio dilema a Finochietti. El "Flaco" estaba en condiciones de negarse, cosa que no hizo Laplace, que estaba tan enojado como él, pero desfiló a pesar de haberle manifestado al "Flaco" que no lo haría. Lo más indignante del asunto fue que un año antes, el "Albatros" había pedido a la aviación militar que les

donara un par de viejos "Avro Trainer", que estaban radiados en El Palomar y dijeron que no era posible pues sus empenajes tenían estructuras muy débiles; pero para el desfile militar (para la causa, como le dijo el Brigadier de la Colina), servían. No importaba que se rompieran en el aire y se matara el piloto; no importaba que se le plantara el motor. Cómo no se iba a enojar el "Flaco" con tantas injusticias juntas. Precisamente días antes del desfile, Lucas, piloteando uno de esos Avro, en pleno decolaje, justo cuando iba a dejar el suelo, perdió completamente la pata derecha y quedó en el aire con una sola pata y posteriormente capotó.

EL BIPLAZA "PRATT READ"

La Comisión Directiva del "Albatros", había recibido, del Ing. Noizeux, desde Norteamérica, la información de que podría conseguir la compra de un biplaza. Era un biplaza de entrenamiento de guerra que



estaba puesto a la venta allí. Lo que sí recuerda el "Flaco" es haber leído el telegrama enviado por Noizeux, diciendo "manden esos miserables dólares y lo hago cargar". Se mandó el dinero y al tiempo llegó el primer biplaza al país. Fue probado por varios pilotos; especialmente los pioneros de Morón y luego por los nuevos, que volaban en "Bussard". También recuerda que en uno de esos vuelos, Delpiano lo transformó en triplaza, llevando a su lado a su esposa y a su pequeña hija.

Un sábado el "Flaco" también lo voló, llevando a su lado al Ing. Noizeux. Este último piloto no anduvo muy bien en el biplaza. No era buen piloto, pero siendo integrante del grupo constructor del "Bussard", tenía derecho a volarlo. En una oportunidad provocó la primera rotura del "Bussard", cuando se encajonó viento de cola en el punto de partida. Sin darle al asunto mucha importancia, el "Flaco" no opinó con "Fino", como andaba Noizeux en el biplaza. Al día siguiente Kalnay, un alumno del "Flaco", del curso "B", muy buen alumno y mejor persona, periodista, de 19 años, estudiante de arquitectura, que iba a ser

becado para estudiar en Norteamérica, le pidió al "Flaco" que lo llevara en un vuelo con el biplaza.

En ese momento llegó Laplace, y "Fino" le pidió al "Flaco" que saliera en vuelo con Laplace y más tarde seguiría Kalnay. En esa oportunidad, ambos pilotos hicieron el primer vuelo a vela térmico en el país. Volaron tomando altura y se alejaron bastante del campo de vuelo, rumbo al oeste. Cuando se volvían, el "Flaco" le pidió a Laplace que se fijara a cuantas millas caía en pérdida. El "Flaco" quería conocer la velocidad de pérdida del Pratt Read. Tiró palanca atrás y el biplaza cayó como una piedra. No estaban acostumbrados a semejante caída. El velocímetro acusó 46 millas (más de 80 km/h). Algo más que le extrañó al "Flaco", que nunca había volado a vela con otro piloto, fue el hecho de la diferencia de pilotaje entre Laplace y él. Mientras aquel accionaba constantemente la palanca, corrigiendo cualquier inclinación de las alas, el "Flaco" volaba diferente, corrigiendo solo cuando la inclinación era mayor, esperando que el planeador se enderezara solo, en inclinaciones menores; para eso tenía el diedro. Ambos volaban bien, pero distinto.

Al aterrizar, el "Flaco" buscó a Kalnay para llevarlo a volar, de acuerdo a la promesa. No lo encontró pues se había ido a almorzar. El también se fue a almorzar, no encontrando tampoco ahí al joven. Pero sucedió que cuando el "Flaco" volvió a la base, el biplaza estaba a punto de decolar, piloteado por Noizeux y acompañado por el alumno Kalnay. Picón estaba a cargo de la brigada del biplaza y el "Flaco" le dijo que no largara el remolque, que el ingeniero Noizeux no estaba en condiciones de llevar pasajeros y que ni solo podía salir. Picón entonces le respondió que el vuelo había sido autorizado por Finochietti, quien estaba detrás del biplaza, junto a Chourrout, en uno de los autos de remolque. El "Flaco" insistió en que no largara el remolque y le comentó a "Fino" que había salido con Noizeux el día anterior y no creía conveniente que saliera con el alumno del curso "B", sino que este debía salir con otro piloto de planeador "Bussard". Ante la queja de Noizeux que desde su asiento le decía a "Fino" que el "profesor" no lo dejaba salir, "Fino" le dijo al "Flaco" "Dejalo que salga, pibe". Autorizó la salida. Con tan mala suerte que, decolando hacia el pueblo, se le cortó, con muy poca altura, la soga de remolque, pues era la que se usaba para el remolque de

los monoplazas. Noizeux actuó bien. No quedaba otra alternativa que volver al campo. Con solo 180 grados de giro hubiese podido aterrizar en el campo vecino, separado de la base sólo por el camino asfaltado. Noizeux, sin conocer la velocidad de pérdida del biplaza, completó el viraje a más de 220 grados para llegar al campo. Entró en pérdida, cayendo primero en el camino asfaltado, quedando destrozado, junto al alambrado del campo de aviación. No cree el "Flaco" que otro piloto hubiera actuado diferente. Quizás Laplace y él, que acababan de conocer la velocidad mínima de vuelo se hubiesen tirado al campo de enfrente y con solo un viraje de menos de 180°, lo hubiesen aterrizado.

Los dos quedaron muy gravemente heridos. Fueron llevados al hospital de Merlo y de allí los derivaron al Sanatorio Morón. Allí, el "Flaco" pasó uno de los más tristes momentos de su vida. Noizeux, con los pies casi separados del cuerpo, la piel de la cara destrozada y muy malherida, fue atendido enseguida. Kalnay tenía una gran lesión en el costado derecho de la cabeza y estaba inconsciente. Tuvo atención médica permanente. El "Flaco" pasó toda la noche a un costado de su cama; del otro lado estaba su desconsolada madre. Las únicas palabras que pudo balbucear, fueron nombrar al "Flaco", cuando este le preguntó quién era. El pobre Kalnay pasó la noche prácticamente agonizando. A la mañana siguiente lo llevaron a operar y falleció esa misma mañana.

Cuando llegó el padre, le preguntó al "Flaco" si él era el instructor y si el piloto estaba capacitado para volar ese biplaza. El "Flaco" le contestó que todos los pilotos que volaban "Bussard", estaban autorizados para volarlo. También le preguntó si la soga estaba en condiciones a lo que le respondió que en algunos casos la soga actuaba como fusible ante una fuerte racha de viento, para no perjudicar la estructura del planeador. Le dijo que si la soga se hubiese cortado sobre un campo y no sobre la ciudad, no hubiera pasado nada; pero el piloto hizo lo único que podía hacerse. Le informó también que era la segunda salida que el piloto hacía en ese aparato, ya que el día anterior había salido con él.

Para ahondar aun más la enorme angustia del "Flaco", la madre del alumno le pidió que la acompañara en la ambulancia cuando lo llevaron a Buenos Aires y así fue que ella de un lado y el "Flaco" del otro, llevaron a Kalnay en el ataúd. El "Flaco" recuerda que como no cabía en el ascensor, se lo llevaron por las escaleras hasta el departamento de sus padres, en la calle San Martín al 200, justo a una cuadra del local de Transradio Internacional, del que el propio Noizeux era uno de los gerentes. No fue al velatorio ni al sepelio. Quedó destrozado. Prácticamente ese vuelo provocó el retiro del "Flaco" de la actividad, sumado también a las irregularidades que tuvo que soportar, durante el manejo del vuelo sin motor en esos tiempos. El "Flaco" recién 23 años después volvió al "Albatros".

25 ANIVERSARIO DEL CRUCE DEL RÍO

Cuando el vuelo del "Flaco" al Uruguay cumplió 25 años, concurrió al club "Albatros", a visitarlo, por primera vez después del accidente del Pratt Read. No conocía a nadie. Miró el decolaje de los planeadores que salían del campo chico, hacia el Norte; justo al revés de cuando él salió para Uruguay. Miró los eucaliptos y se acordaba cuando los rozaba con los pies colgando del "Kassel", en los vuelos al hangar.

Entró en un gran hangar que había en el costado norte del chalet y había un señor que estaba arreglando el paracaídas de cola de un velero. El "Flaco" pidió permiso para pasar y este señor lo autorizó pero con la condición que no tocara nada. El "Flaco", que parece ser medio masoquista, no dijo nada; mucho menos quien había sido en el "Albatros" hacía 25 años. Le preguntó al señor por el Bussard "Indio", con el cual había cruzado el Río de la Plata; quiso saber donde estaba ese aparato. Le dijo que como había poco lugar en los hangares y ya estaba muy viejo, lo rompieron para hacer lugar.

Al "Flaco" le pareció recibir un mazazo en la cabeza. ¡Qué triste se fue! Al irse encontró a Conde, quien le dijo que encargara al buffetero la comida pues se iba a quedar a almorzar. A pesar de que le dijo que si lo haría, se fue del club con mucha tristeza. ¡Qué desprecio por el pasado!

DONACIÓN DEL "CHIESA"

Retirado, con gran amargura, de la parte activa del vuelo sin motor, que fue la pasión de su vida, el "Flaco" recibió una llamada telefónica de Chourrout, proponiéndole donar el "Chiesa", para que lo volaran todos los pilotos del club y no solamente los que lo habían construido. Un día, con un viejo Moth, que había sido el avión del diario Crítica, aterrizó Chourrout en un campo vecino a la casa del "Flaco", en la localidad de Los Polvorines y le presentó el escrito de la donación. Lo firmó y con gran pena vio como el Moth desaparecía detrás de los cipreses de su casa quinta.

Muchos años después, en un viaje que el "Flaco" realizó a Salta, en el aeródromo local, a través de la ventana del hangar y desde su auto, vio la punta de ala de un planeador. Detuvo el auto; ingresó en el hangar y se encontró con su "hijo", tal como llamaban al "Bussard" hecho por ellos. Es inexplicable la gran emoción que tuvo el "Flaco" al verlo. Se metió dentro del planeador; ya le habían sacado el tapizado de cuero verde que ellos le habían puesto. Observó el comando del spoiler y sacó el clavito para tenerlo frenado. Le habían hecho una bisagra a la manija de agarre y lo trababan contra el costado. Sabe el "Flaco" que estaba radiado y colgadas sus alas y fuselaje contra la pared del hangar.

SOCIO HONORARIO

A pesar de la amargura que le ocasionó durante muchos años haber abandonado la parte activa del vuelo sin motor, allá por 1951, el "Flaco" tuvo la satisfacción de recibir una carta mediante la cual, la Comisión Directiva lo había nombrado "Socio Honorario" del Club Argentino de Planeadores "Albatros".

Capítulo 21

A 30 AÑOS DEL VUELO NO ANOTADO

El vuelo al Uruguay había quedado en el olvido. Cuando el "Albatros" ya estaba en San Andrés de Giles, el "Flaco" fue de visita, la única persona que lo conocía, era el hijo de Teichmann, que lo había visto cuando su padre lo traía a Merlo, con solo cuatro años de edad. Estuvo en una oficina donde había un joven escribiendo, el "Flaco" vio con emoción, la foto de Chiesa en un cuadro grande, que debía ser una ampliación de la foto pequeña que él había llevado, luego del accidente. Le preguntó al joven piloto quien era el de la foto y este le dijo que no lo sabía. El "Flaco" no le explicó quien era. Se fue muy triste de allí, por tanto olvido del pasado. Pero mucho más triste aun se quedó cuando en una sala se encontró con los viejos libros de vuelo. Se interesó en ver a qué altura de remolque anotaron su vuelo del cruce, ya que según Sales, había cortado a 1.300 metros. Al encontrar la hoja de la época de su vuelo notó que estaba registrado el vuelo de Widmer con el "Spalinguer", después había salido el "Flaco" con el Rhönbussard "Indio" y no figuraba anotado, en su lugar estaba anotado Finochietti con el "Viking". Uno como aterrizado en Dique Luján y el otro en Campana. Cómo podía ser que el vuelo suyo no estaba anotado, si antes de que trajeran a remolque de vuelta a los otros dos, ya el "Flaco" había informado al C.A.P.A. por teléfono, que estaba en Uruguay. En el campo de vuelo, el piloto que estaba encargado de la planilla de vuelos, tenía una tabla de terciada con la hoja de vuelos del día y allí anotaba la salida de cada uno de los vuelos, con la hora exacta de la largada del remolque; luego esa hoja era pasada a la sede social del centro de Buenos Aires y allí se pasaban los vuelos de la semana.

Con cuanta tristeza se fue de la primera visita al C.A.P.A. de Giles. Widmer y Finochietti habían cortado a 900 metros, igual que el "Flaco", ya que al cortar remolque voló en cero para alcanzar a Widmer y salir juntos... El vuelo del "Flaco" no estaba anotado, se calló la boca. Después, solo sobre la base de la altura de 900 metros y al haber encontrado la copia del barograma, ajustó las alturas y los tiempos del vuelo. La no publicación del vuelo la anunció luego en un artículo de la Revista Aérea y Aerodeportes. Estaba seguro de que el vuelo no se anotó porque tuvo que haber existido una orden de no hacerlo, de que no se

registrara, pero lamentablemente, los que querían anularlo, no se dieron cuenta de que por Disposición N° 800 del 6 de marzo de 1945, como resultado del sumario ya relatado, se le aplicó una suspensión por haber aterrizado en territorio uruguayo, con lo que, tácitamente, el vuelo quedaba legalizado. La disposición está firmada por el Vicecomodoro Muratorio como Director de Aviación Civil. El original de la suspensión, como otras tantas cosas, el "Flaco" la envió a A.V.V.A., vía José Cuadrado.

ANGEL MARÍA ZULOAGA

Uno de los más importantes libros de la aviación argentina es "La Victoria de las Alas", impreso en 1948, donde aparecen muy pocos comentarios sobre el vuelo sin motor. La obra del deporte sin motor, ya en esos años, estaba muy avanzada. Había varios pilotos con "C" de Plata. Laplace había logrado el "C" de Oro, lo mismo Ortner; se habían efectuado vuelos térmicos de más de 300 Km. de distancia. Había vuelos térmicos en térmica pura, que sobrepasaron las 8 horas de permanencia, tiempo que, en esa época, no había avión deportivo a motor, que superara ese tiempo de vuelo. Sin embargo se refieren escuetamente a la iniciación y no muy precisamente al vuelo sin motor del '30. Hace mención del cruce del Río de La Plata y una justa referencia a Finochietti.

Con respecto a las mujeres piloto, en vuelo sin motor, nombra a varias de aquella época, omitiendo a una de las mejores piloto de la época: Alborada Giribaldi.

El "Flaco", hoy, 1996, escribiendo estos recuerdos, sabe que en el aspecto técnico, científico y deportivo, el nuevo vuelo sin motor, ha superado al vuelo con motor deportivo. Están alcanzando los 1000 km de distancia y los 10.000 metros de altura.

CAMPEONATO MUNDIAL DE VUELO SIN MOTOR EN ARGENTINA

A raíz de que Rolf Hossinger se había consagrado Campeón Mundial de Vuelo a Vela en Alemania, en el año 1960, le correspondió a Argentina realizar el nuevo campeonato mundial de este deporte. En dos oportunidades, el "Flaco" estuvo presente

en el mismo y vivió el espectáculo volovelístico más importante de su vida. Impresionante la calidad de los veleros, y buenos y famosos pilotos de todo el mundo. Hacía años que no veía a Finochietti y allí se encontró con su querido padre aeronáutico, erguido a pesar de sus muletas.

Conversaron de sus tiempos pasados; se deleitaron viendo la acrobacia de esos campeones pero, a pesar de todo lo recordado, para nada se habló del accidente del biplaza Pratt Read (motivo de su retiro). Finochietti le dijo al "Flaco" que aprendiera de nuevo a hacer acrobacia, pues lo hizo maravillar, indicándole la maniobra de un piloto europeo, que viniendo en tirabuzón, en la misma línea de giro, invirtió el giro del tirabuzón. El "Flaco" se quedó con la boca abierta. Había hecho todas las maniobras posibles de acrobacia, pero nunca se le ocurrió tratar de hacer semejante prueba. En cierto momento llegó la Sra. de Platt; había venido expresamente desde Inglaterra a ver el campeonato. Estaba vestida tal como lo hacía años atrás en el "Albatros". Con su mameluco jardinero y erguida, como siempre. Pasaron momentos muy agradables recordando el pasado. Llegó el emotivo momento de despedirse. Cuando el "Flaco" se iba a retirar y le dio la mano, la Sra. de Platt le dijo que se parara frente a ella y se quedó mirándolo fijamente, le pidió que se quedara inmóvil pues quería fotografiarlo en su mente, con su vista, ya que no se volverían a ver jamás. Se abrazaron inundados en lágrimas. Mucha gente que los rodeaba quizás no comprendió ese abrazo emocionado de dos personas ya mayores. Y así fue, no se volvieron a ver más, pues esa querida compañera, tiempo después falleció en su país. Por su lado Finochietti le dejó al "Flaco" una gran tranquilidad, ya que en 1942, cuando se había reorganizado el vuelo sin motor bajo la dirección del Dr. Samuel Bosch, a pesar de haberse negado a acompañarlo en su gestión, hoy lo felicitaba por no haber accedido al puesto que le ofreció, pues, conociendo el temperamento y los principios morales del "Flaco", seguramente éste hubiese terminado abatido como él. Ese día Finochietti se quejó amargamente de las directivas burocráticas impuestas, designaciones a dedo, etc. Esto hizo que terminara violentamente su relación con el Director de Aeronáutica Deportiva.

LA DESAPARICIÓN DE ALFREDO FINOCCHIETTI DEL VUELO SIN MOTOR

Cuando el deporte del vuelo sin motor pasó a la dependencia militar, Finocchietti no pudo aceptar que hubiesen órdenes reñidas con la idiosincrasia de nuestro deporte, máxime dada la ignorancia sobre temas inherentes al vuelo sin motor, además de un particular desprecio hacia la gente del vuelo sin motor, quienes les estaban enseñando cosas de nuestro deporte.

Quizás adelantando históricamente los hechos, ocurrió que, al poco tiempo de depender el vuelo sin motor de la órbita militar, en el año 1946, en un sueño de grandeza se hizo, o mejor dicho, se ordenaron las cosas con espíritu más militar que deportivo.

Habiendo regresado Finocchietti de unas vacaciones en Estados Unidos, al llegar a su despacho, vino a saludarlo el Director de Aeronáutica Deportiva, y en el saludo intenta colocarle en la solapa de su saco, una nueva insignia inventada por los militares con la inscripción "DELE DELE". Sencillamente, lo sacó a empujones de su despacho y así desapareció un hombre que fue el Padre del Vuelo sin Motor Argentino y encargado del deporte de todo el país desde 1932.

La caída intempestiva de Finocchietti, que hasta cierto punto, frenaba algunas disposiciones de origen militar, hace que asuman como Directores Armando Picón y Ernesto Vignera. Ambos toleraron todas las indicaciones militares y así, fue creciendo la disconformidad de muchos deportistas; lo que motivó el Congreso de Rumipal y sus consecuencias.

PRINCIPALES MOTIVOS QUE PRODUJERON EL ALEJAMIENTO DE FINOCCHIETTI

Después de la reunión sobre el reclamo del Ing. Noizeux, desde los Estados Unidos, solicitando que se mandara dinero para poder comprar un planeador biplaza, estuvieron reunidos Finocchietti, Picón, Laplace y el "Flaco". En tal oportunidad, Finocchietti expresó que, por los datos que tenía del vuelo sin motor norteamericano prácticamente terminada la guerra, se

había comenzado la instrucción de vuelo a base de planeadores biplaza. Era el resultado de una grave posguerra como la que hubo y, que el vuelo sin motor argentino tenía que, decía, abolir la enseñanza en base a planeadores primarios con remolque de auto. Finocchietti, entonces decidió tomarse unas vacaciones en Estados Unidos, para verificar como era la cosa. A raíz de esto, habló anticipadamente, con el Secretario de Aeronáutica Deportiva aconsejando la paralización de las construcciones de planeadores primarios y que solamente, hasta su vuelta, la IMPA se dedicara a construir Grunau "Baby" que vendrían a ser el traspaso de los alumnos que hubiesen cumplido su curso con el biplaza, y saldrían solos en vuelo con los "Baby".

Antes de partir, había llegado al país el primer planeador biplaza comprado por el "Albatros" con el cual intentarían precariamente, dar instrucción a nuevos alumnos.

Lamentablemente, llegó a hacer solamente no más de seis vuelos y cayó destrozado en el más grave accidente que tuvo el vuelo sin motor argentino.

A los pocos meses, en 1946, Finocchietti regresó de Estados Unidos y retomó la jefatura de la Dirección de Vuelo Sin Motor. Al tener un borrador con los datos de un Plan Quinquenal preparado por autoridades militares del Vuelo Sin Motor, con el asesoramiento obligado de los civiles de la Dirección de Vuelo sin Motor Argentino, haciendo caso omiso al plan traído por él de Estados Unidos, esto motivó que se retirara intempestivamente de su cargo.

Se retiró a Ushuaia a trabajar en la empresa familiar maderera. Si bien, el "Flaco", recién vio a Finocchietti luego de muchos años, en el Campeonato Mundial de Vuelo a Vela, mantuvo correspondencia con él. Desde Ushuaia le mandó una carta al "Flaco" pidiéndole que fuera para allá a trabajar con él. Lamentablemente, el "Flaco" por razones familiares, no pudo aceptar la oferta. Finocchietti tuvo un grave accidente, que lo llevó a vivir el resto de su vida apoyado sobre dos muletas. Dicha carta fue entregada a José Cuadrado para su archivo como Vocal de Historia de la Asociación Argentina de Veteranos de Vuelo a Vela.

Meses después, "Fino" le mandó otra carta personal con un borrador que alguien de la Dirección de Vuelo a Vela le había enviado, donde figuraba un Plan Quinquenal y las objeciones a dicho plan, y donde comenta que, en su opinión, durante su ausencia, los militares hicieron lo que quisieron con la Dirección de Vuelo Sin Motor de la cual estaba a cargo Armando Picón.

RELACIONES PERSONALES ENTRE DOS GRANDES

Nunca salieron a la luz las diferencias marcadas que había entre dos grandes hombres del vuelo sin motor. La oculta pero latente tensión habida entre esos dos grandes, no se percibía en el ambiente y si algo se sabía era por los comentarios del personal administrativo de la misma Sección Vuelo sin Motor, ya desde 1939, donde actuaban estos dos grandes de nuestro deporte. "Fino" tenía la personalidad del líder pero técnicamente, ante la capacidad y experiencia de Vignera, no podía comparárselos. Cada uno de estos admirables hombres, estaba en el lugar que le era específico.

Sobre este tema, el "Flaco" desea hacer suya, parte de una frase de un escrito presentado por el piloto Roca, aparecida en la revista Aerodeportes, en ocasión de la desaparición de Finochietti, que dice:

"Por esa razón, cuando se va alguien como él, que ha dejado una obra tan grande y perdurable, nunca muere. Fue tanto lo que realizó con su constante accionar, desarrollado a través de un largo camino de apostolado, sin claudicaciones ni desfallecimientos, tan difícil de comprender, cuando los egoísmos se encuentran tan enquistados en las profundas y tortuosas sendas de las disidencias, tan difíciles de desterrar. Pero visto a través de un esquema accesible, expuesto en forma lineal, siempre será recordado con gran cariño y respeto, por todos los volovelistas, siendo considerado por tal razón, el fundador, precursor y padre, del vuelo sin motor argentino".

Capítulo 22

CONGRESO DE RUMIPAL

El "Flaco" desea referirse aquí a los discursos durante el Congreso de Rumipal, en cuya oportunidad comenzaba, según algunos, la historia del vuelo sin motor y, al respecto, hace mención de las palabras del señor Ministro de Aeronáutica, Brigadier Mayor César Ojeda, en la inauguración del Congreso, allá por 1951. Se trata de comentarios del "Flaco", que corren por su cuenta aunque cree que muchos de los presentes allí, opinarían como él, pero como se trataba de una época muy especial, el silencio evitaba una queja que podía ser lapidaria para quien la expresara.

Este señor, en su discurso, se refiere a la primera visita efectuada por el Profesor Georgii, en 1936, en cuya oportunidad, reveló todas las posibilidades que el vuelo sin motor podía tener en este país. El señor Ministro expresó que dichas manifestaciones del Prof. Georgii fueron malogradas ya que nada se pudo hacer para aprovechar todas las experiencias que fueron transmitidas y luego expresa que había que recuperar el tiempo perdido, expresión que el "Flaco" considera de una absoluta insolencia, como si desde el año 1930 a 1943 no se hubiera hecho nada en el "Albatros". Este señor no tuvo presente que, desde antes de 1938 y luego de ese año, en que estalló la Segunda Guerra Mundial, se cortaron todas las informaciones técnicas, desde la cuna del vuelo sin motor mundial.

Antes de pronunciar aquellas palabras, el Ministro no sabía que cosas se habían hecho en el país al respecto. Pero lo cierto es que se habían hecho, aparte de los planeadores primarios, los Grunau "Baby"; los Rhönbussard, los Meise, el "Cóndor" y el Spalinger. Se habían realizado vuelos de extraordinaria importancia. Estas expresiones, ponían en evidencia, la ignorancia supina del pasado, llevando a pensar a quien le escuchaba, que se trataba de uno de esos personajes que creía que con la aparición de su presencia en tan alto cargo, la historia del vuelo sin motor iba a comenzar a partir de allí. Decía, con prescindencia absoluta de lo que se había hecho hasta ese momento, que "no se había alcanzado el desarrollo que era dable esperar". Ese discurso fue una ofensa y una insolencia, pero en

esos momentos de obligada obsecuencia, sus palabras fueron aplaudidas por la concurrencia presente.

Este señor no sabía de los contactos inmediatos que había habido directamente con el Prof. Walter Georgii, según expediente Letra V, Nº 18548, libro I.S.T.V.L.S., iniciado con el pedido del señor Alfredo Finochietti, quien en su carácter de Encargado de la Sección Vuelo Sin Motor de la Dirección General de Aviación Civil, envió al Director F. Méndez Goncalves y este a Alemania.

Al final de estos escritos se reproduce literalmente, el mencionado expediente, donde figura, en una de las cartas, la comunicación de Méndez Goncalves a Georgii, en la que le dice que había estado en el taller de "Albatros" (Julio 1935) y que vio la adelantada construcción de un planeador Grunau "Baby". Este fue construido con planos que había entregado el mismo Georgii.

El discurso del Ministro puso en evidencia que este señor tenía un absoluto desconocimiento de aquel deporte. No tuvo en cuenta que los prolegómenos y luego por la declaración de la Guerra Mundial, desde 1939 al 45, dejaron paralizado el vuelo sin motor mundial. Aquí, en nuestro país, los pilotos, con sus modestos "Baby", tuvieron que intentar maniobras que nunca antes habían hecho, como los tirabuzones, que les costó mucho lograr. Intentaron cuanta maniobra rara se les ocurría. También con los datos de Georgii, los hermanos Teichmann construyeron un "Cóndor". Aparecieron, previo a la guerra, los planos del "Rhönbussard" y luego los del Meise, que contruidos algunos por la Fábrica Militar de Aviones de Córdoba y otros por volovelistas, llegaron a obtener marcas de aliento; tanto en duración como en acrobacia aérea. Este discurso pinta a esos señores, que, cuando les asignan un alto cargo, creen que la historia de lo que tienen en sus manos, va a comenzar a partir de ellos. No tienen en cuenta lo hecho anteriormente, pero el "Flaco" cree que el esfuerzo que ha realizado el Vuelo sin Motor Argentino, no será repetido jamás.

Como antítesis de ese discurso, aparece en la memoria de ese congreso y casi a continuación del mencionado, la Ponencia Nº 9, del Grupo Quilmes, a cargo del gran amigo Lerke y Altgel,

que dice: "Sugerencias para coordinar la acción privada y estatal para asegurar un desenvolvimiento sano del vuelo sin motor como deporte". Esta ponencia, de inmenso valor que fue, sin premeditación alguna, pues se elaboró antes del congreso, presentada por el Grupo Quilmes, da una explicación exacta de la situación creada por la conducción del vuelo sin motor, desde el punto de vista oficial, que al Señor Ministro, si es que se dio por aludido, debió haberle caído como un balde de agua fría.

La conducción oficial de esa época modificó el tan sano espíritu deportivo de aquellos volovelistas. Había material de vuelo; pero esa abundancia hizo mas mal que bien, ya que con posterioridad a la guerra, llegó otro vuelo sin motor, producto de la aparición de nuevos compuestos y nuevos diseños. A veces al "Flaco" le parece que no fue necesario tanto esfuerzo como hicieron, para llegar a lo actual. El avance rápido de la tecnología, hizo fenecer aquel hermoso vuelo sin motor, lleno de sudor y lágrimas que no volverá jamás.

PASO DEL "FLACO" POR SAN MARTÍN, EN MENDOZA

Estando el "Flaco" trabajando en Rivadavia, (Mendoza), en una oportunidad, se enteró de que en el campo del Aeroclub San Martín había existido actividad de vuelo sin motor. También tuvo conocimiento de que el Club "Albatros" de Buenos Aires (año 1952) había realizado una actividad al respecto, apoyada por el Profesor Georgii. Se había tratado de ver la posibilidad de efectuar vuelos en "onda", pero los mismos fracasaron por la poca altura a la que llegaban los aviones de remolque.

Por otra parte, en Mendoza se había hecho un curso acelerado para alumnos de la Universidad de Cuyo. Terminado el curso, por disposición de la Dirección General de Vuelo Sin Motor, que ya dirigía su amigo Ernesto Vignera, se dispuso retirar el material de vuelo que estaba compuesto por un primario Escuela 38, un Grunau "Baby" y un avión de remolque. Por lo tanto existía allí un club de planeadores, pero nunca había iniciado su actividad por falta de material. Sabiendo esto, el "Flaco" se encuentra un domingo en el aeródromo, con su compañero Rafael Mangini; este había sido instructor del curso mencionado anteriormente. Mangini era oriundo de Trenque Lauquen y había

hecho el curso de instructor en el Club "Albatros", en la época en que Dr. Bosch fue Director de Aeronáutica Civil.

Fue una gran alegría encontrarse y luego de charlar un rato, el "Flaco" le pidió que le hiciera un remolque de avión, tripulando él el planeador Grunau "Baby". Cuando el piloto le preguntó si hacía mucho que no volaba, el "Flaco" con las ganas enormes de volar que tenía lo llevaron a mentirle diciéndole que hacía apenas seis meses cuando en realidad no había vuelto a volar luego del accidente del biplaza Pratt Read, de lo cual hacía más de 6 años. Loco de contento el "Flaco" subió al "Baby"; Mangini lo remolcó hasta 500 metros de altura y comenzó a sentir la furia de volar. Hizo algunas "chandelés", virajes escarpados y demás. Ya con poca altura y volando sobre el carril que va a la ciudad de Mendoza y a pocos metros del punto de salida, con menos de 100 metros de altura, efectuó un "looping" y aterrizó. Ocurrió que ese día había congregados varios jóvenes y Mangini le informó que era un grupo de aspirantes, que deseaban iniciar el curso de pilotos, pero ante la imposibilidad de contar con el material de vuelo que debía enviarse a Buenos Aires, no podían aprender a volar.

Escuchando aquellos jóvenes la conversación del "Flaco" con Mangini, dedujeron que él había sido instructor varios años en el "Albatros". Sabiendo que el "Flaco" vivía en la zona, no solo le pidieron, le rogaron que se dirigiera a la Dirección de Buenos Aires, para que no les llevaran los planeadores ni el coche de remolque. El avión se llevó días después, en vuelo a Buenos Aires. Al pedido de los jóvenes, el "Flaco" les manifestó que no disponía de tiempo para darles instrucción. Les dijo que solo les impartiría instrucción los domingos por la tarde. En realidad el "Flaco" iba a tener que hacer un esfuerzo para negarse; pero con sus antecedentes hubiese sido una vergüenza negarse a complacerlos, ya que los jóvenes, teniendo el material allí en la mano, iban a quedarse sin aprender a volar.

Comenzó por pedir al Director Vignera que lo rehabilitaran como instructor y que, por lo pronto, el material no se moviera de allí. Esto último lo logró de inmediato. Al llevarse el avión de remolque quedaron solamente en el club el primario Escuela 38,

el Grunau "Baby" y el auto de remolque, con el que el "Flaco" comenzó a dar instrucción en el lugar... ¿y el Plan Quinquenal?

Empezó a pedirles a los aspirantes que fueran a un médico aeronáutico a revisión psicofísica. Por su parte el "Flaco" recibió, de la Dirección General, una serie de datos que debía presentar: cédula de Identidad de la Policía de Mendoza; certificado de vecindad y certificado de buena conducta. Cumplió con todos los requisitos pero los meses pasaban y no lo rehabilitaban como instructor, ni le habilitaban la escuela de pilotaje al mencionado club. Fueron muchos los pedidos del "Flaco", hechos en forma oficial y en forma particular con el Director, de quien era viejo amigo. Los meses seguían pasando. Ya había enviado los exámenes médicos de todos los aspirantes.

Entre los jóvenes había dos hijastros del Profesor Georgii, lo que enorgullecía al "Flaco". La nómina de los once aspirantes fue mandada por el "Flaco" a A.V.V.A., como tantas otras cosas, las envió, por intermedio del malogrado "Pepe" Cuadrado. Luego de todos los trámites, el "Flaco" comenzó a sufrir los mismos inconvenientes que habían surgido con el Director anterior, a partir del Congreso de Rumipal fue nombrado un nuevo Director de la Dirección General de Vuelo Sin Motor. En la destitución del anterior Director, se mencionaba la lentitud de los trámites que la nueva Dirección prometía eliminar. Pasaron seis meses, pero tiempo antes, de la Dirección, le enviaron al "Flaco" una nota en la que se le decía que para habilitarlo como instructor, debía rendir examen escrito de piloto categoría "B". Esto hizo que el "Flaco" se ofendiera y no prosiga con los trámites de habilitación. La carta en la que se le solicitaba rendir un examen estaba firmada por un segundo del Director, a quien el "Flaco" conocía porque en el curso grande de instructores, él le había enseñado a hacer acrobacia. En su época, el "Flaco" firmaba y otorgaba los brevets de Piloto Patente Nacional... Sin embargo, tanto fue la insistencia y el pedido de los jóvenes de que hiciese el examen teórico solicitado, que el "Flaco" accedió a hacerlo. Lo envió, pero sumamente indignado por la enorme burocracia que el manejo militar de la aviación civil desarrollaba, el "Flaco" resolvió iniciar el curso sin habilitación alguna.

El "Flaco", como siempre, daría instrucción en forma honoraria. Pero para solucionar todos estos trámites, ubicó a un instructor rentado que no estaba en actividad por falta de material en San Rafael. El "Flaco" pidió que lo transfirieran al Club de Planeadores San Martín de Mendoza. Nada de eso. Se conectó con su amigo el instructor Hereter, que estaba en Córdoba y deseaba venir a suplantar al "Flaco" pero tampoco accedieron. Luego de efectuar 510 remolques y habiendo formado pilotos categoría "A", en el momento en que iban a sacar el planeador para seguir volando, aterrizó un avión De Havilland "Dove", con matrícula LQ en vez de LV. Vale decir que se trataba de un avión oficial. No sacaron el planeador; del avión bajó la plana mayor de la Dirección General de Vuelo Sin Motor. Vignera, Nasim Favre y otros que el "Flaco" no recuerda. Venían a habilitar al instructor y habilitar la escuela. Quedaron en reunirse en un restaurante de la ciudad, en una cena a la que asistirían las autoridades, los once jóvenes y el "Flaco". Así fue. Gran discurso del Director cantando loas al "Flaco" por su actividad anterior, etc., etc. Pero en cierto momento expresó, refiriéndose al "Flaco" que "si este señor hubiese aceptado el ofrecimiento que le hicieron para ocupar el puesto de Jefe de Vuelos, de la anterior Dirección, el vuelo sin motor no hubiese sufrido las penurias que tuvo que soportar".

Sabiendo el "Flaco" que se refería al anterior Director, gran amigo suyo, en ese mismo momento contestó: "que ante semejante burocracia y completamente indignado de cómo se manejaron las cosas, tenía el gusto de presentarles a estos once comensales que ya se habían recibido de pilotos "A". Ante semejante burocracia, había empezado el curso y hasta ese momento había efectuado 510 prácticas, muchas de cable corto y otras tantas en cable largo".

SUDOR EN EL "SAN MARTÍN" DE MENDOZA

Era tal la actividad desarrollada los domingos por la tarde, que desde las 14:00 hs. y hasta la noche, el "Flaco" se la pasaba manejando el auto por más de 100 km. dentro de la pista, con ese sol que calcinaba, sumado a tener que remolcar en un campo de tierra salitrosa, que recuerda que por la noche tenía los labios prácticamente sangrando, quemados por el salitre. Si bien a

pesar de la prohibición, el "Flaco" solía hacerse algunos "vuelitos" en "Baby", (muy pocos por cierto).

Ocurrió que un domingo a la tarde llegó un señor al club, diciendo ser el Presidente del mismo, que el "Flaco" no conocía. Pero como algunos alumnos y, en especial su ayudante de campo, lo conocía, este señor le pidió que le hiciera un remolque tripulando el "Baby". Como varias personas dieron fe de su capacidad de vuelo, le dijo que saliera sin la cubierta de la cabina; el piloto insistió tanto que finalmente le fue colocada. Este fue el primer accidente que tuvo una persona bajo su control, voló bien, pero se iba a quedar corto, y aterrizaría arriba del viñedo del vecino. Lo sobrevoló rozando los palos de la viña y, estando muy cerca del alambrado, el aparato cayó de ala, violentamente, pegando en el suelo y provocando su rotura.

Ahora bien; la violenta caída del ala derecha no pudo ser provocada por el piloto pues por más que hubiese accionado la palanca aplicando alerones en su máximo recorrido, la reacción no pudo ser tan violenta a pesar de la pérdida de velocidad. Allí el "Flaco" recordó que una partida de Grunau "Baby", salidos de la IMPA, tuvo una falla de construcción, debido a la mala fabricación del alabeo del ala, que ocasionaba, en baja velocidad, brascas caídas de ala, por cuanto una parte del ala entraba en pérdida, antes que el resto.

Localizada esa falla, Vignera, que era experto en construcciones, "arregló" el defecto, colocando una varilla en cierta parte del perfil del ala, para emparejar a lo largo de la misma, la pérdida de velocidad. Esa información fue obtenida por el "Flaco" más tarde en Buenos Aires, por lo que lamentó que, de haberlo sabido, hubiera observado en el planeador accidentado, la colocación de la varilla, pues muchos planeadores fueron entregados sin el arreglo, ya que el defecto fue descubierto a posteriori de las entregas. Ese planeador que se accidentó en Mendoza, como se ha relatado, de la manera que se comportó, debió ser uno de esos.

PROFESOR GEORGII EN MENDOZA

Entre los alumnos que tuvo el "Flaco" en el Club de Planeadores San Martín, de Mendoza, había dos hijastros del Profesor Georgii, a quien deseaba conocer personalmente, si bien lo había visto en 1934, durante la visita de la Misión Alemana. En una oportunidad, se hizo un asado en el aeródromo y el profesor fue invitado; tuvo la delicadeza de enviar una pequeña carta, disculpándose por no poder asistir. Una carta de su puño y letra que aun debe conservarse en A.V.V.A.

Capítulo 23

50º ANIVERSARIO DEL ALBATROS

El "Flaco" no recuerda como se enteró de la reunión que se haría en el Club Cinzano de Buenos Aires, en conmemoración del medio siglo de vida del C.A.P.A. No tenía la menor idea de cómo era el Club Cinzano y, medio negligé, se apareció en la reunión. Aparentemente era de etiqueta y el "Flaco" se destacaba por su simpleza en el vestir. Se sintió como "sapo de otro pozo". No conocía casi a nadie. Al subir en el ascensor, creyó reconocer al hijo de Teichmann. Una vez en la reunión, se encontró con el Dr. Brieger quien le presentó a Fentanes, a quien no conocía o quizás no recordaba. También se encontró con dos de sus ex alumnos: el dúo Conde y Verón. Mucho le extrañó la ausencia de Chourrout, Laplace y de otros viejos compañeros.

Tuvo la impresión de que aquello no era el viejo "Albatros". Allí se enteró el "Flaco", por medio de Brieger, siempre tan atento y ceremonioso, que la Comisión de Homenaje a famosos pilotos, había decidido que una de las calles de Villa Jardín de El Palomar, ostentaría su nombre. Esto sería "post mortem"; de ahí que el "Flaco" no tenía entonces, ni tiene, mayor apuro, para recibir tal homenaje. Este dato lo confirmó de boca de Chourrout, tiempo después quien le aseguró que así se había resuelto, lo cual le dio al "Flaco" la certeza, ya que en ese momento, este hombre era el presidente de la mencionada comisión.

60º ANIVERSARIO DEL ALBATROS

Al cumplir el Club Argentino de Planeadores "Albatros", sus 60 años de vida, se realizó, en el campo de vuelos, en la localidad de San Andrés de Giles, una hermosa fiesta, durante un sábado y domingo. La Asociación Veteranos de Vuelo a Vela, otorgó, en esa oportunidad, diplomas a varios veteranos pilotos. Ya en la tarde del sábado, el "Flaco" se encontró con Laplace, Raúl Delpiano, el amigo José Cuadrado y su señora, Anita Sphur, el querido Claudio Dori, el gran Lerke y otros más que se borran de su memoria. Si bien ya notó algunas ausencias, comprendió con pena, que el grueso de compañeros de su primera hora en el club, ya se habían ido de este mundo. Charlaron toda la tarde de sus viejos tiempos. El encuentro más emotivo fue con Raúl Olivares; se

vieron desde lejos y se apuraron para estrecharse en un fuerte abrazo, junto al resto de sus compañeros.

Inundados en lágrimas, que no podían reprimir a pesar del pudor de que los vieran. Tuvieron que separarlos sus compañeros presentes. ¡Qué emoción!... El "Flaco" no alcanzaba a comprender por qué lloraban. Alguien de mayor capacidad filosófica podría explicar tanto llanto. Sucedió, quizás, que sus más cercanos amigos, tales como Finochietti, Vignera, Picón, Sales, Virginillo, etc., ya no estaban. Estuvo también, Rolf Hossinger, quien se retiró de la fiesta porque era piloto de Aerolíneas Argentinas y tenía que hacer un vuelo a Córdoba. En aquella ocasión había dos globos. Uno de ellos era del "Loco" Arias. Ya caída la noche, Arias invitó al "Flaco" a pilotear el globo, desde luego, cautivo, subió al globo y Arias le enseñó el manejo de los quemadores. Allí, el "Flaco", solo en la canasta, prendió uno de los quemadores y subió hasta unos 30 metros, enganchado al suelo con la soga. Fue un espectáculo y una experiencia inolvidables. La iluminación del globo, al mirar hacia arriba; la visión fantasmagórica del globo vecino, que iluminaba todo su velamen desde adentro. Luego se enfrió el globo y con pequeños golpes de fuego, el "Flaco" lo posó en el suelo y probó, por primera vez, otro nuevo modo de volar. Fueron todos los veteranos alojados en distintos hoteles de la ciudad y, sin despertador alguno, a eso de las 6:00 de la mañana, les interrumpió el sueño, el ruido de un trirreactor, que pasó bajísimo sobre la ciudad. Era el sueco Hossinger que se iba a Córdoba.

Pasaron muy felices toda la mañana. Si bien estaban siempre todos juntos, el "Flaco" no se despegó de Olivares. Juntos vieron que a un costado de la pista, se hacían vuelos de bautismo en planeador. En un biplaza, iba llevando a los interesados, previo pago de \$ 50, a efectuar un largo planeo. Ambos amigos se acercaron y unas señoritas les preguntaron si no querían hacer un vuelo de bautismo. Y así fue. Primero subió el "Flaco"; recuerda que le molestó que una de las jóvenes le ayudara a levantar una de sus piernas para entrar. Se sentó, lo ataron y se amargó mucho de que hubiesen sacado la palanca de comando. Luego subió Olivares y también, como a otro buen viejo, le levantaron la pierna para entrar. Lo más gracioso fue que al pagar el "vuelito", les dieron sendos diplomas de bautismo,

por el primer vuelo en planeador. No dijeron nada y se fueron sonriendo. Lo que menos se podían imaginar aquellas señoritas, era que allí había hecho su vuelo de bautismo uno de los hombres que había sido uno de los primeros argentinos que había volado en planeador, allá por los años '30. El "Flaco" pensó que en realidad había sido un vuelo de bautismo, pues volaron el planeador como pasajeros; pues cuando volaron el biplaza Pratt Read, lo hicieron como pilotos; ahora acababan de volar sin la palanca.

Luego del almuerzo se otorgaron los diplomas. Se le entregaron al "Flaco" los diplomas de Socio Emérito y Propulsor del Vuelo Sin Motor Argentino. También se entregaron títulos de Propulsores del Vuelo sin Motor Argentino, a Roberto Laplace y a Alborada Giribaldi. Al caer la tarde, Olivares invitó al "Flaco" a que lo acompañara hasta Buenos Aires, en su auto. Al llegar cerca de Retiro, en lugar de parar en la esquina de Libertador y Perú, siguió media cuadra más adelante y paró el coche junto a la bajada de la Plaza San Martín; allí le contó al "Flaco" que años atrás, junto con Vignera, en sendos Grunau "Baby", habían programado, para propulsar el deporte, aterrizar, previo remolque de avión, en la subida de esa plaza, entrando por la zona de la Torre de los Ingleses. Luego desistieron, porque en esa zona siempre había criaturas jugando y no lo intentaron. El "Flaco" pensó en aquel momento que también los "viejos de Morón", tenían algo de locos, como los que empezaron en Merlo. Se dieron un gran abrazo y no se vieron más. En 1996, el "Flaco" tuvo noticias del fallecimiento del gran Raúl Olivares.

HOMENAJE A CLAUDIO DORI

Su manera de ser, serio, honesto hizo que este gran piloto, que mucho aportó a la enseñanza y a la meteorología, no se diera cuenta que fue una persona de suma importancia. Allá por el año 1992, mandó una carta a la gente del Club de Planeadores "Otto Ballod", cuyo pedido principal era hacerle un homenaje en vida a su amigo Daniel Dekker, ya que fue, junto con Finocchietti, uno de los grandes del Vuelo sin Motor Argentino. El "Flaco" lo visitó en 1980 en Mar del Plata, donde el vivía. Estaba jubilado, no con jubilación militar, ya que había trabajado mucho tiempo con ellos, sino con una jubilación

precaria que lo obligaba a explotar un camión que el "Flaco" no sabe si era de él. Lo encontró muy triste y amargado recordando el pasado, a pesar de todo lo que había hecho.

El 7 de noviembre de 1993, el "Flaco" arribó a Gonzales Chaves invitado por Daniel Dekker y se hizo el homenaje pedido por Dori, éste ya había fallecido el 1 de Abril de ese mismo año. Se colocó en la entrada del aeroclub, un block de cemento de unos dos metros de altura, muy ancho y cruzado de lado a lado por la leyenda: "COMPLEJO AERONAUTICO LEONARDO DANIEL DEKKER".

Lamentablemente, a los pocos años, Leonardo Daniel Dekker voló alto para acompañar a su amigo y compañero de vuelos Claudio Dori.

EL ÚLTIMO VUELO DEL "FLACO"

El Aeroclub Firmat, ciudad donde reside el "Flaco", organizó, en secreto, un festival en su homenaje por haber cumplido sus 80 años. Al llegar al campo de aviación, se encontró con varios aviones, el planeador biplaza "Blanik" del Club de Venado Tuerto y muchísima gente. Amigos y amigas de todas partes. El hangar estaba colmado con más de trescientos comensales y cuando terminó el almuerzo, luego de la entrega de presentes y recordatorios, el "Flaco" pronunció muy pocas palabras y se despidió del hangar diciendo "a volar". Fue hasta el planeador, se subió y, a pesar de que hacía 36 años de la última vez que había hecho acrobacia en Rosario con el "Padre" Moreno, se sintió como si hubiese dejado de volar el día anterior. Le pidió por radio al piloto del avión remolcador que lo llevara a 1000 metros de altura. Cuando corta remolque, comenzó a efectuar varios "loopings" seguidos de algunas "medias vueltas". Ese fue su último vuelo, pues con posterioridad tuvo una afección cardíaca y le aconsejaron no volver a volar y mucho menos realizar acrobacia. Ya es un vil gusano...