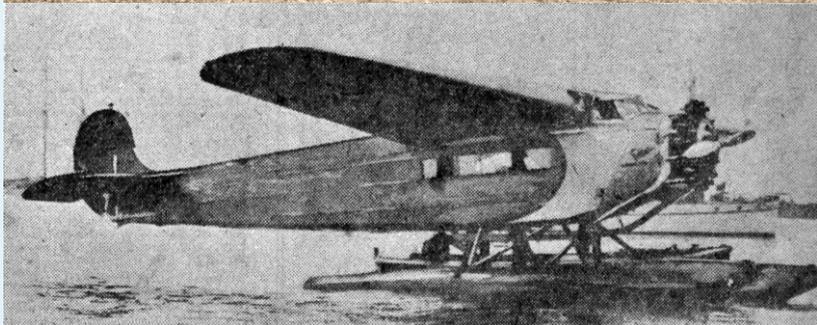
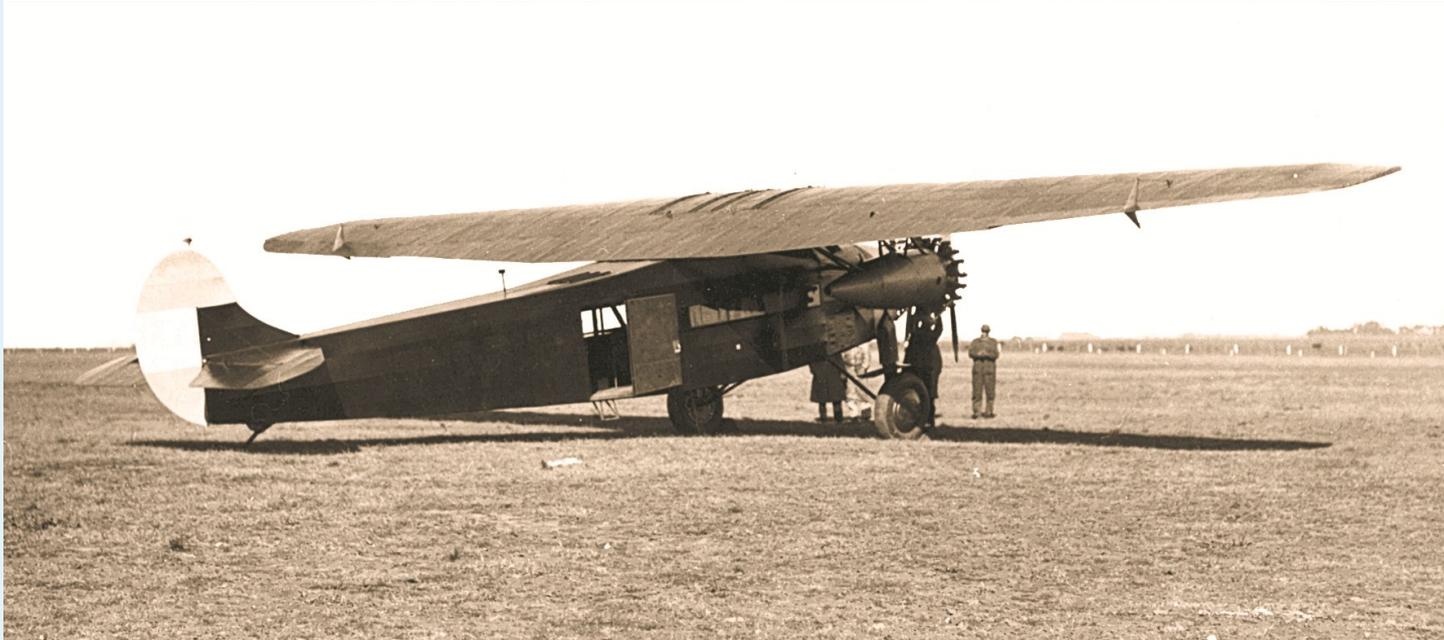


Los Fokker argentinos (Período 1919-1942)



Los Fokker argentinos (Período 1919-1942)

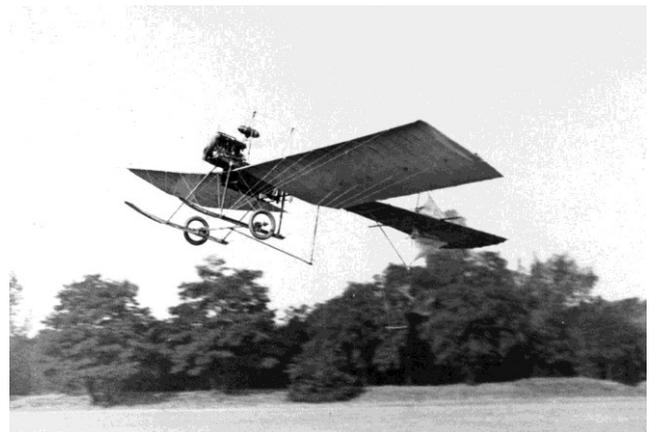
Introducción

El 22 de febrero de 1912 Anthony Herman Gerard Fokker (1890-1939) fundó en Berlín la empresa *Fokker Aeroplanbau*. Poco tiempo después trasladó a Schwerin.

Entre 1911 y 1912 construyó su primer avión, el *Spin* (araña) y al poco tiempo suscribió un contrato para la fabricación de cinco aviones biplaza de escuela equipados con motor lineal Mercedes o Argus de 100 hp. El avión recibió la designación M.I, ese mismo año la fábrica recibió un nuevo pedido de diez unidades denominados M.II que esencialmente eran similares al modelo anterior pero con fuselaje de sección circular y diseños de forma que pudiesen ser desmontados rápidamente para su transporte por carretera o ferrocarril.

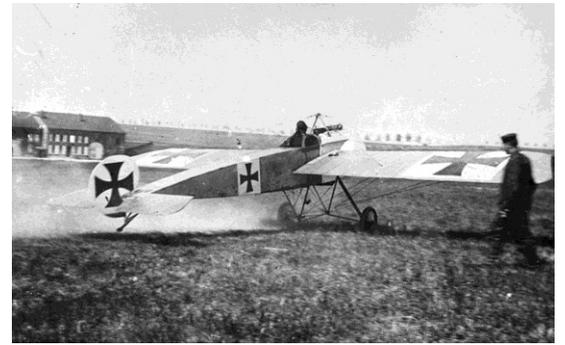


Izquierda: Anthony Herman Gerard Fokker en 1912. Derecha: Fokker *Spin III*



Iniciada la primera guerra mundial se asoció con Hugo Junkers para producir aeronaves para Alemania y el imperio Austro Húngaro. En ese lapso ganó fama con los monoplanos serie E (E: Ein-decker, monoplano), E.I, E.II y E. III, que incluían un sistema de sincronización que permitía dispa-

rar la ametralladora Maxim LMG 08/15 *Spandau* a través de la hélice, el biplano Fokker D.VII y legendario triplano Dr.I usado por Manfred von Richthofen.

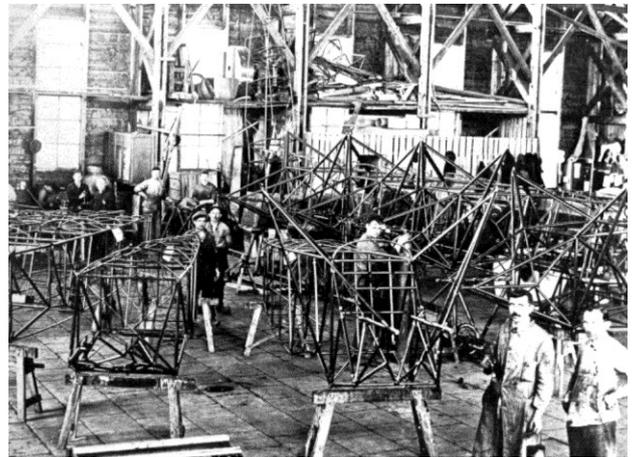
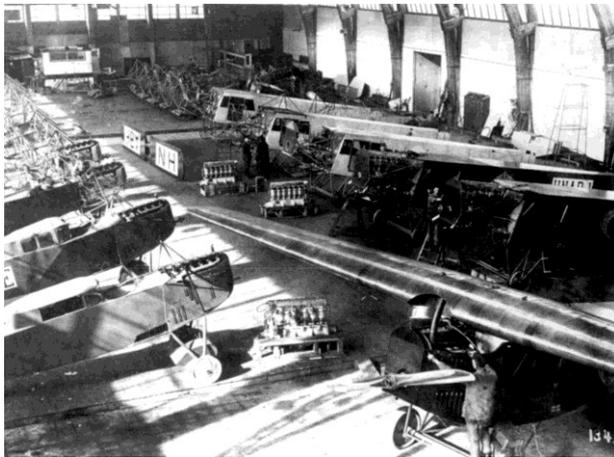


Fokker E-I

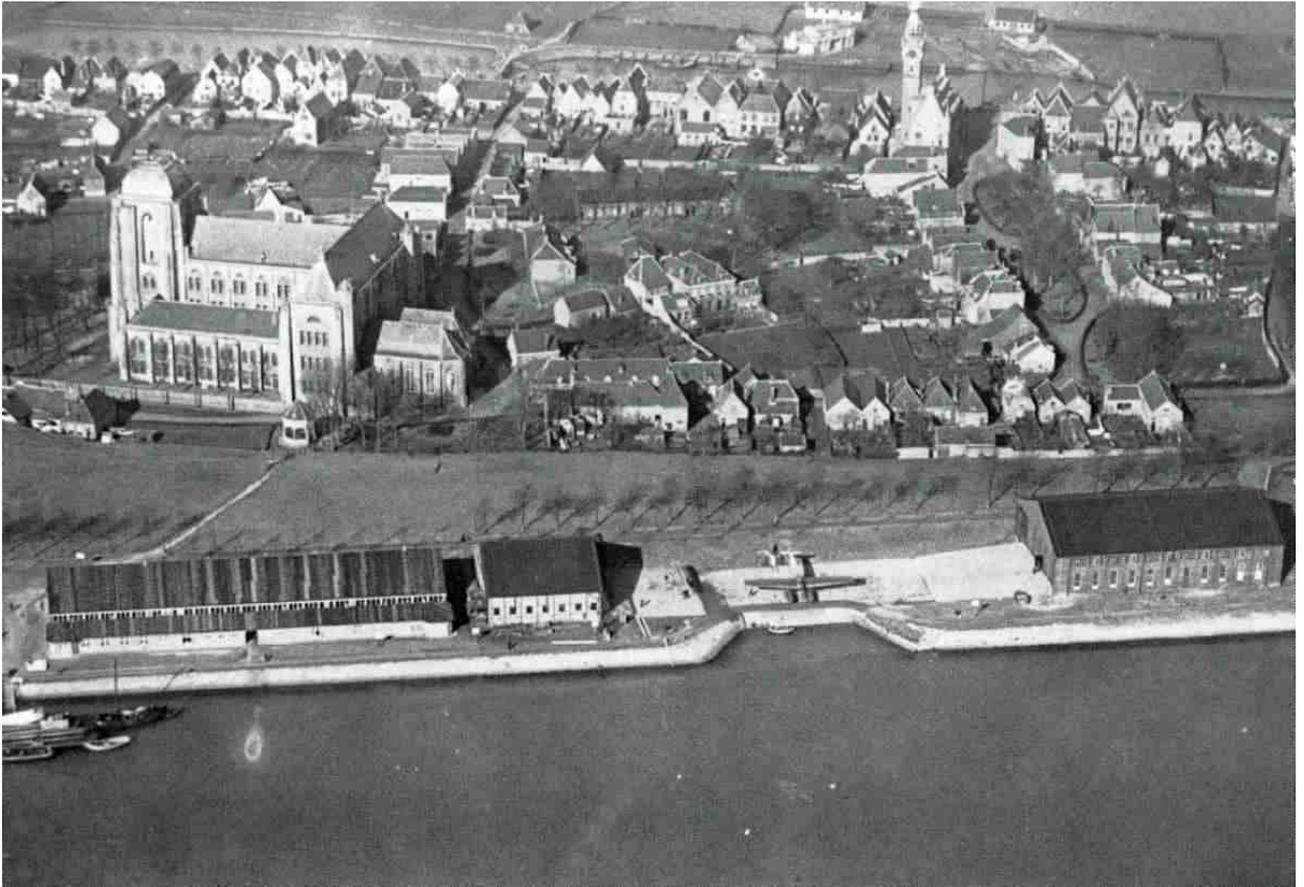


En 1919 Fokker se separó de Junkers y se radicó en *Ámsterdam* donde fundó su propia compañía gracias a los planos y componentes de los D.VII y C.I que pudo sacar por ferrocarril desde Alemania. Allí sus principales éxitos no fueron militares, sino comerciales, aunque esto no impidió que Fokker siguiera construyendo aeronaves militares. Hay que destacar el hecho excepcional de que las Fuerzas Aéreas Finlandesas se equiparan con Fokker C.V, C.X y D.XXI.

En la década del '20 el mayor éxito de Fokker fue el avión trimotor comercial Fokker F.VIIA/3m que dominó el mercado europeo hasta mediados de los años 1930 en que se sumaron al mercado aeronáutico los aviones alemanes y estadounidenses de construcción enteramente metálica.



Fábrica Fokker. 1921



Fábrica Fokker cerca de Schiphol. 1921

Los Fokker argentinos

En nuestro país entre 1919 y 1942 hubo modelos en las dos fuerzas armadas con aviación orgánica (Ejército y Armada) y también en aviación civil. Debemos varias aclaraciones al respecto.

1. El material operado por el ejército, luego de su evaluación, fue destinado a la aviación civil dado que en la mayor parte del período analizado el Ejército tenía control sobre esta a través de sus organismos específicos, en particular a partir del 21 de marzo de 1919 con la creación del Servicio Aeronáutico del Ejército.
2. En el período 1919-1927 el Ejército y la Armada tuvieron registros oficiales de aeronaves particulares o militares provistas para uso civil. Sin embargo los mismos por el momento se encuentran extraviados y a pesar de los esfuerzos realizados por investigadores nacionales hasta ahora, solo fue posible reconstruirlos parcialmente. Las identificaciones de referencia excluyen el material analizado.

3. Hay un conjunto de aeronaves privadas en los que deberíamos subsumir a los comprados por colecta pública para ser empleados por el Mayor Pedro Leandro Zanni en el proyecto de vuelo alrededor del mundo y el Fokker F.VII/3m comprado para llevar a cabo un vuelo transoceánico a España a cargo del Mayor Claudio Armando Mejía y el aviador civil Diego Arzeno. Este grupo de aviones no perteneció al Ejército pero fueron operados por pilotos militares y civiles.

Resumen de la flota de aviones argentinos

Modelo	N/C	Institución	Alta	Baja	Registros-Comentarios
Fokker C.IV	4118	Ejército*	09OCT23	09DIC25	H-NABW. DAC. Aero Club Argentino.
Fokker S.III	4523	Ejército*	25	?	Aero Club Argentino ¹ .
Fokker C.IV	4525	Privado	10JUN24	19AGO24	Ciudad de Buenos Aires. Vuelta al mundo Mayor Zanni. Motor Número de Serie 50184. Dañado en Hanoi ² .
Fokker C.IVW	4109	Privado	21JUN24	14MAY25	Provincia de Buenos Aires. Vuelta al mundo Mayor Zanni. Accidentado en Kasumigaura ³ .
Fokker C.IVW	4127	Privado	25	29	Aero Club Argentino ⁴ . Reservado para la vuelta al mundo del Mayor Zanni. Depositado en Vancouver Vendido a EE.UU. NC439
Fokker B.II	001	Privado	24		Vuelta al mundo Mayor Zanni (no utilizado).
Fokker V-LC		Armada	MAR19	26MAY21	
Fokker D.XI	4636	Ejército	23	31DIC27	Grupo N.º 1 de Aviación.
Fokker F.VIIB/3m	5028	Privado	MAY29	10SEP30	NX4204, 12 de Octubre
Fokker Super Universal	837	Privado	17AGO29	26SEP29	NX9786, NC9786, R128
Fokker Super Universal	879	Armada	31	42	NC9793, T-1, T-201, 2-Gt-4, 1-Gt-1
Douglas DC-3-294	2122	Privado Ejército Fuerza Aérea	07JUN39	21FEB71	F-ARQJ, 169, T-169, T-16, T-01, LV-JTC

Referencias:

N/C: Número de constructor-serie

Ejército*: Alta en el Ejército, asignado a la aviación civil a través de la Dirección de Aviación Civil (DAC).

La información consignada de color rojo es provisional.

Fokker C.IV y S.III

El C.IV fue un desarrollo del C.I. Era un caza de reconocimiento biplaza en tándem de largo alcance y muy alta performance, tenía un factor de carga alar de 51.5 kg/m², una relación peso-potencia de 4.9 kg/hp y la posibilidad de ascenso a 10000 pies con carga máxima (700 kg) en tan sólo 11 minutos a una velocidad máxima de 240 km/h.

Originalmente fue librado al servicio con un motor Liberty de 400 hp, reemplazado luego por el Napier *Lion* de 450 hp. Su apariencia era similar a la del modelo D.VII y el radiador circular Lamblin⁵ dispuesto en la parte inferior de la trompa le daba un aspecto muy particular; estos sistemas de

¹ Revista *Aviación* N.º 58. Enero de 1926.

² *Ibidem*.

³ *Ibidem*.

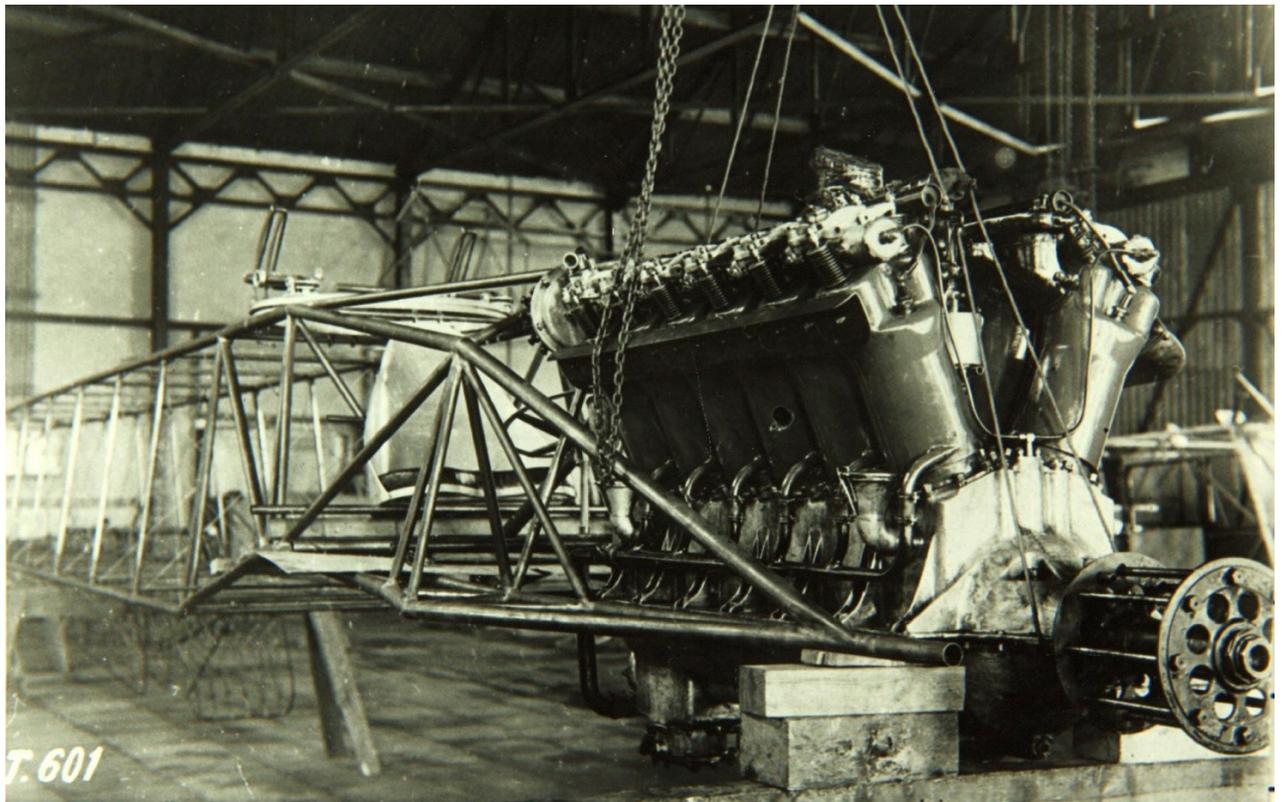
⁴ *Ibidem*.

⁵ El radiador circular Lamblin fue utilizado por los diseñadores aeronáuticos de la época para refrigerar la temperatura de aceite del motor. Lo podemos apreciar montados en la parte inferior del fuselaje en modelos de Fokker, Nieuport,

enfriamiento luego fueron reemplazados por un par de radiadores rectangulares montados en los laterales del motor.

El fuselaje estaba construido con tubos de acero, con la zona del motor y la carlinga recubierta con láminas de aluminio. Entre el equipamiento de serie dispuso de doble comando, instrumental completo, cámaras, extintor de a bordo y un montante tipo Scarff en el puesto de observador para acondicionar un par de ametralladoras. Se fabricaron 159 unidades que prestaron servicios en Holanda, España, Rusia, Estados Unidos de Norteamérica y Argentina.

Los primeros C.IV operados por nuestro país correspondieron al material adquirido por el Mayor Zanni. El H-NABW⁶ (N/C 4118) estaba originalmente previsto para su venta a España⁷, sin embargo, una vez recibido el certificado de aeronavegabilidad de origen el 24 de enero de 1923⁸ y el 7 de febrero fue embarcado en el S.S. *Selma* a la orden de Hugo Dieter Stinnes. El costo total fue de 55000 florines. A mediados de ese año por gestiones del Sr. Kinkekin, representante de Fokker en Buenos Aires arribó el Capitán Otto Ballod⁹. Entonces se contaba en el país con dos Fokker. El primero C.IV Napier *Lion* MD 450 hp¹⁰ y provisto de radiadores circulares inferiores Lamblin. El segundo un S.III Mercedes D-II de 120 hp para escuela.



Fokker C.IV en la línea de fabricación

Pateras Pescara, etc. En nuestro país el sistema tuvo magros resultados por las pistas de aterrizaje de pasto que lo obs-
truían rápidamente los alveolos causando el recalentamiento del motor.

⁶ Este registro el 25 de marzo de 1924 fue asignado al Fokker FV (N/C 2050).

http://www.hdekker.info/registermap/EERSTE.htm#H-NABW_Fokker_C.IV

⁷ Información vía Jan Grisnich.

⁸ <http://www.hdekker.info/registermap/EERSTE.htm>

⁹ Fallecido en Tandil el 23 de diciembre de 1924 durante el ensayo de vuelo del planeador *Regina*.

¹⁰ El prototipo realizó su primer vuelo el 12 de diciembre de 1922.

Los Fokker argentinos (Periodo 1919-1942)

© Eloy Martín

2014



Radiador circular Lamblin



Montante para ametralladoras tipo Scarff



C.IV Mail Plane (preparado para transporte de correspondencia) fotografiado muy probablemente en Schiphol, Holanda

(San Diego Air & Space Museum Archives)



Fokker C.IV. Se puede apreciar el reemplazo del radiador circular Lamblin por un par de radiadores laterales detrás del grupo motor. Este tipo de modificación se pudo apreciar en los aviones utilizados por el Mayor Zanni. Seguramente esta modificación fue hecha debido a que los radiadores Lamblin ubicados en la parte inferior al operar en pistas de tierra se llenaban rápidamente de pasto provocando una deficiente ventilación con el consiguiente recalentamiento del motor (Foto archivo San Diego Air & Space Museum)

<u>Recapitulatie kostprijs C.IV toestel No.1924 (Yeere 4118)</u>		<u>met Napier Lion-motor</u>	
<u>7 Februari 1923 via Rotterdam naar Spanje per S.S.Selma</u>			
Yeere:			
Verloond	f. 6.623.28		
Materiaal	" 3.239.09		
	f. 9.912.37		
Opslag 150% Op loon	" 9.834.92	f. 19.847.29	
Amsterdam:			
Veranderingen afwerking en vliegklaar maken:			
Verloond	f. 973.51		
Materiaal	" 1.192.17		
	f. 2.165.68		
Opslag 150% op loon	" 1.460.26	" 3.625.94	
Reserve:	Medegezonden 1 wiel compleet	" 93.32	
Verpakking:			
Verloond	f. 201.48		
Materiaal	" 739.07		
	f. 940.55		
Opslag 150% op loon	" 302.22	" 1.242.77	
Vracht en Verzekering:			
Vracht naar Bilbao	f. 906.90		
Verzekering	" 209.60		
In Spanje vracht enz. naar Madrid	" 1.334.42	" 2.450.92	
		f. 27.260.21	
Motor, Napier Lion		" 26.144.72	
Totale kostprijs van het toestel met motor, res. wiel compleet, verpakking vrachten en verzekering tot Vliegveld Madrid:		f. 53.404.96	

<u>Kostprijs C. 4 machine met Napier motor Buenos Aires Z. Amerika.</u>	
Loon en materiaal. (incl opslag)	Fl. 23473.23
Verpakking. (.. ..)	1242.77
Motor Napier	26144.72
Zee vracht v/A'dam n/Buenos Aires.	1550.00
Assurantie	400.00
Totaal.	Fl. 52810.72

Amsterdam 18 Januari 1924.

v.L./B.

Mie ook nakending

C 4 1924
van Spanje
gekomen

Documentos de origen relativos al embarque del C.IV H-NABW (N/C 4118) proporcionados por el investigador holandés Jan M. Grisnich el 11 de junio de 2013 (Vía Carlos Mey)

Ballod se instaló en El Palomar, donde fue asistido por el equipo de mecánicos del Departamento Construcciones del Servicio Aeronáutico del Ejército, a cargo del Ing. Ambrosio Luis Vicente Taravella. Allí ensayó los aviones el 9 de octubre de 1923 y realizó exhibiciones¹¹.

De estos vuelos desarrollados con el C-IV (Napier *Lyon* de 450 hp) podemos citar el récord de velocidad obtenido en La Plata el 9 de diciembre (253,125 km/h) y las marcas de altura alcanzadas el 7 y 22 de enero de 1924 (7300 m y 6485 m respectivamente); el segundo fue considerado récord mundial alcanzado con 500 kg de carga en 1:50 hs de vuelo¹². Luego del ensayo de sus aviones, Ballod instruyó a los alumnos pilotos: Tenientes Carlos Ignacio Manni y Alfredo Francisco Caffaro¹³. El ejército evaluó uno de estos aviones en noviembre de 1923 desarrollando tres vuelos de 1:01 hs¹⁴. El avión quedó luego asignado al Grupo N.º 1 de Aviación. El 25 de julio Ballod estableció un nuevo récord al alcanzar sobre El Palomar los 8037 m¹⁵.



Fokker C.IV H-NABW (N/C 4118) importado a la Argentina. En la parte inferior detrás del tren principal se aprecia el radiador circular Lamblin

¹¹ LIRONI, Julio Víctor. (1980) *Misiones Aeronáuticas Extranjeras 1919-1924. Beneficios y consecuencias de su proceso en la evolución de la aviación militar y civil en nuestro país*. Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery. Germanó Artes Gráficas. 4 de diciembre de 1980. Buenos Aires. Pág. 174/5. BIEDMA RECALDE, Antonio María. Efemérides N° 3. Pág. 89

¹² LIRONI, Julio Víctor. (1980) *Misiones Aeronáuticas Extranjeras 1919-1924. Beneficios y consecuencias de su proceso en la evolución de la aviación militar y civil en nuestro país*. Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery. Germanó Artes Gráficas. 4 de diciembre de 1980. Buenos Aires. Pág. 178.

¹³ Alumno piloto de la Escuela Militar de Aviación entre el 21 de febrero y el 15 de julio de 1925.

¹⁴ Memoria del Grupo N° 1 de Aviación. Año 1923.

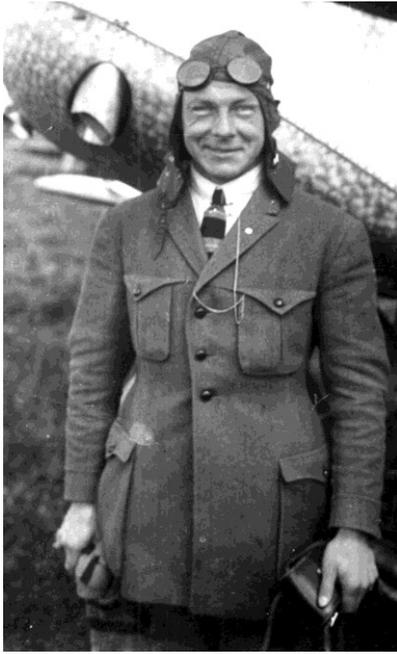
¹⁵ BIEDMA RECALDE, Antonio María. Efemérides N° 3, 2ª Parte Pág. 22 y 23.



Fokker C.IV H-NABW. La fotografía de la izquierda fue realizada en origen y la de la derecha corresponde a los primeros ensayos desarrollados por Ballod en El Palomar. Derecha: Ballod con Enrique Brozeit muy probablemente en El Palomar. Octubre de 1923 (Colección Juan Carlos Borrá)



Fokker C.IV con Otto Ballod en el asiento delantero



Otto Ballod en El Palomar

47



M E S E S	S.V. (1)		(1)		(1)		CURTISS		(1)		(1)				T O T A L E S			
	10		46		RENAULT		ORIOLE		FOKKER (1)		UDWY (1)		MORANE 180					
	de	de	de	de	de	de	de	de	de	de	de	de	de	de	de	de		
ENERO	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	441	169	26
FEBRERO	-	-	2	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	566	177	45
MARZO	-	-	3	28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	797	247	11
ABRIL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1251	273	17
MAYO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2154	381	42
JUNIO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	20	-	-	-	-	1659	254	8
JULIO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1421	210	47
AGOSTO	-	-	-	-	1	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1125	225	25
SEPTIEMBRE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	974	267	43
OCTUBRE	-	-	-	-	-	-	9	2	65	-	-	-	-	-	-	1135	327	12
NOVIEMBRE	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	10	-	-	-	-	1137	329	-
DICIEMBRE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	45	-	-	1988	251	53
TOTALES	-	-	5	46	1	5	9	2	59	3	1	10	1	20	4	13558	3007	27

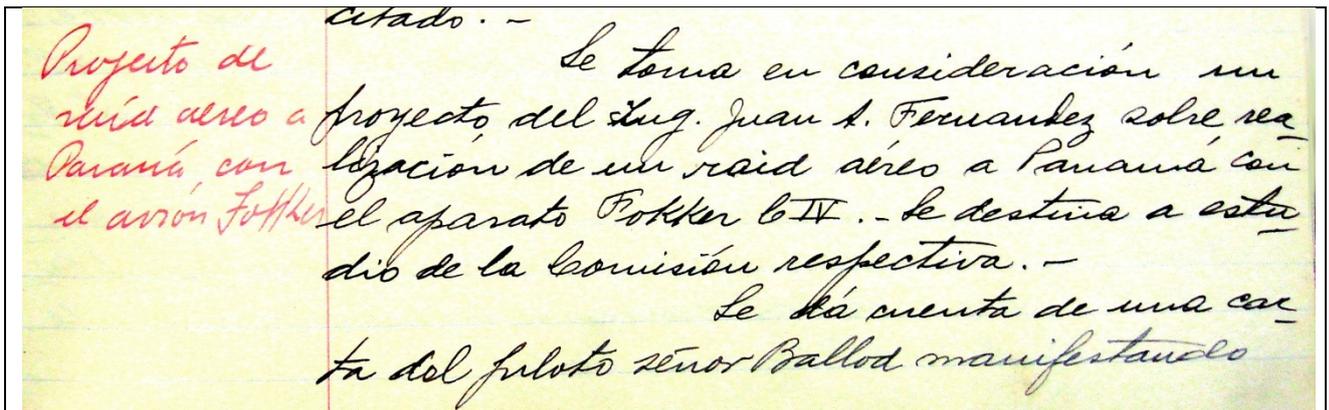
(1) Aviones pertenecientes a la aviación civil y que fueron facilitados para prueba de su manejo.
 (2) Aviones pertenecientes al S. A. del E. y que fueron transferidos a la Aviación Civil.-

Estado de material del Grupo N.º 1 de Aviación. 1923. Según la referencia este sería el C.IV H-NABW (N/C 4118)

Frustrado raid entre Buenos Aires y Lima

Uno de los C.IV (Napier Lion de 450 hp) fue ofrecido al Aero Club Argentino para posibilitar el raid entre Buenos Aires y Lima a través de la ruta Salta-Antofagasta¹⁶. El ofrecimiento se trató en la sesión del 28 de noviembre de 1924 y se comisionó a los mismos miembros de la Comisión Dr. Gonzalo García y Enrique Lavalle, para que se entrevisten con el representante de la casa Fokker¹⁷. En la sesión del 1 de diciembre el Dr. García informó sobre el resultado de la tarea encomendada. Se había entrevistado con los representantes de la casa Fokker a fin de ultimar las negociaciones pendientes a la compra de éste aparato para destinarlo a la realización del nuevo raid que en un principio se había considerado como destino final Panamá pero que finalmente fue Lima, que. El precio fijado por el representante fue de \$ 75.000 m/n con una quita del 10 % como consecuencia del uso más una bonificación adicional de \$ 16.500 como contribución para la realización del raid.

La operación quedaría cerrada mediante la firma de documentos a tres meses de plazo, subscriptos por el Sr. Presidente y Tesorero del Aero Club. Después de un largo cambio de ideas sobre éste particular, se autorizó la compra del avión en las condiciones estipuladas¹⁸. De esta manera los aviadores Juan José Etcheverry y el Ing. Jorge Alfredo Luro al intentaron un raid entre Buenos Aires y Lima. El raid fue programado entre el 5 y 9 de diciembre de 1925. El 5 despegaron de El Palomar a Rosario donde tuvieron una falla de la bomba de aceite. Al día siguiente prosiguieron a Santiago del Estero y Metan donde tuvieron problemas meteorológicos (niebla).



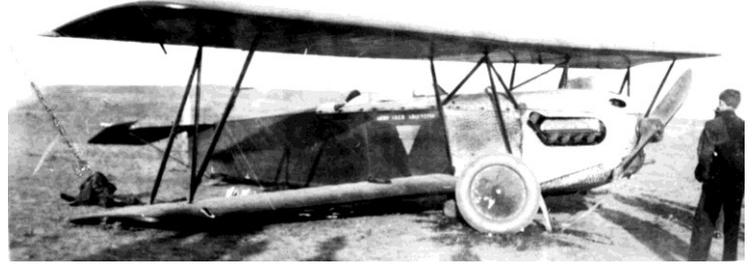
Proyecto de raid a Panamá. Libro de Actas del ACA OCT23-SEP24 Acta 239. 12 de diciembre de 1924

Lamentablemente el avión resultó seriamente dañado en Metan (1187 m de altitud sobre el nivel del mar), al día siguiente de su partida al no considerar la altitud de densidad e intentar un despegue desde la pista con carga de combustible completa (360 l de nafta) que concluyó drásticamente al embestir una acequia. El avión fue trasladado a las instalaciones del Aero Club en San Isidro.

¹⁶ El proyecto fue estudiado por una comisión técnica del ACA integrada por el Capitán Vicente Almandos Almonacid, Dr. Guillermo Schulz y Teniente 1° Luis Cenobio Candelaria. Libro de Actas N.º 3.. Acta N.º 180 del 28 de abril de 1921 y 181 del 6 de mayo.

¹⁷ Libro de Actas N.º 4. Acta N.º 237.

¹⁸ Libro de Actas N.º 4. Acta N.º 238.



C.IV del Aero Club Argentino accidentado en Metán durante el vuelo entre Buenos Aires y Lima realizado por Juan José Etcheverry. 6 de diciembre 1924

Reparación del C.IV H-NABW

Las consecuencias del infortunado despegue en Metán provocaron una serie de engorrosos trámites para su nueva puesta en servicio. La reparación fue extremadamente complicada desde el punto de vista económico y administrativo, dado que habían quedado diligencias pendientes luego de la finalización del vuelo alrededor del mundo que se reactivaron al tener que afrontar la reparación del C.IV accidentado. Para delimitar los aspectos más salientes, los trámites se centraron en tres partes: con el Servicio Aeronáutico del Ejército, Con el Servicio de Aviación Naval y con el representante de la casa Fokker para saldar las deudas pendientes y repatriar los repuestos y partes dejados en las estaciones de sostén logístico.

Cuando la institución se trasladó a Morón debido al cierre del aeródromo San Isidro, se gestionó ante el Servicio Aeronáutico del Ejército su transporte a los talleres de El Palomar para su reparación. A sus efectos la Dirección del Servicio Aeronáutico colaboró con el traslado del avión desde el aeródromo de San Isidro a los talleres de El Palomar para su reparación, proporcionando un camión, la supervisión técnica del transporte estuvo a cargo del socio André Marcel Paillette¹⁹.

Mientras tanto la comisión directiva de la institución solicitaba el presupuesto estimado de los arreglos y se abocó a solucionar los asuntos postergados relacionados con la travesía alrededor del mundo. Se comisionó a los socios García, Lavalle y Noble para resolver las deudas pendientes con el Sr. Kinkelin, su representante local de la casa Fokker por el contrato de compra-venta del C.IV H-NABW accidentado en Metán²⁰. Estas alternativas sumadas a los saldos pendientes de pago a través de la Comisión recolectora conformada para la vuelta al mundo colocaron a la institución en un severo predicamento financiero²¹.

Los problemas relacionados con la reparación del avión en El Palomar se dilataron en exceso debido a la falta de presupuesto y desde el ejército enviaron una nota solicitando el retiro del Fokker para dejar libre el espacio de hangaraje a otras aeronaves en mantenimiento. Se hicieron gestiones

¹⁹ El vehículo trasladaría el avión desde Parada Agüero hasta El Palomar. Libro de Actas del ACA ENE25-JUL26 Acta 241. Foja 7. 8 de enero de 1926.

²⁰ El contrato había sido suscripto por los socios Mitre y Luro mediante un pagaré de 20000 pesos, quedando a criterio del Aero Club la fecha de cancelación del saldo de la diferencia. Libro de Actas del ACA ENE25-JUL26 Acta 246. Foja 28. 12 de febrero de 1925.

²¹ Se solicitó un préstamo al Banco de la Nación Argentina y se gestionó ante el Congreso de la Nación el aumento de la subvención destinado al establecimiento de las líneas aéreas (nacionales e internacionales). Libro de Actas del ACA ENE25-JUL26 Acta 242. Foja 12. 9 de enero de 1925.

ante la Dirección de Aeronáutica del Ejército para obtener personal militar y vehículos para su traslado a los hangares de Morón²². Mientras todo esto ocurría aún quedaban pendientes una serie de problemas relacionados con los materiales desplegados en diferentes puntos para la vuelta al mundo²³.



Hangares del Aero Club Argentino en el aeropuerto *Presidente Rivadavia* (Morón)

Intervención del Servicio de Aviación Naval en la reparación

El 23 de abril el Aero Club Argentino elevó una nota al Ministerio de Marina a cargo del Almirante Galíndez y se encomendó al Ing. Anasagasti tramitar la reparación del motor en los talleres de la Base Aeronaval Punta Indio²⁴ con un nuevo presupuesto²⁵. Se procuró emplear una partida de 3000 £ enviada a la casa Fokker como pago por materiales y fletes comprometidos para la travesía realizada por Zanni y el Almirante facilitó el pago de la reparación en cuotas a efectos de posibilitar sobrellevar esa difícil situación financiera²⁶.

Finalmente se resolvió enviar el motor a la casa de motores Napier & Son Limited en Londres en concepto de pago por una deuda de 1271 £ con seis chelines y ocho peniques remanente del raid alrededor del mundo. Con tal propósito y con la colaboración de la Dirección de Aviación Naval se

²² Libro de Actas del ACA NOV28-JUL30. Acta 326. 22 de diciembre de 1927. Foja 101.

²³ Se comisionó al socio Arzeno para trataba de ubicar los motores previstos para un eventual reemplazo durante la travesía encabezada por Zanni y diligenciar su remisión a la institución. Libro de Actas del ACA AGO26-NOV28 Acta 352. Foja 154. 31 de julio de 1928.

²⁴ En ese entonces el Servicio de Aviación Naval contaba con cuatro botes voladores Vickers 84 *Viking*, que estaban equipados con ese tipo de motor, por lo tanto el personal técnico estaba capacitado para resolver el problema.

²⁵ El presupuesto inicial era de \$ 4527.87 y luego creció a \$ 9387.30. Libro de Actas del ACA NOV28-JUL30 Acta 382. Foja. 54. 2 de mayo 1929.

²⁶ Libro de Actas del ACA NOV28-JUL30. Acta 383. Foja 56. 10 de mayo de 1929.

dispuso el traslado del motor desde la Base Aeronaval Punta Indio a Casa Amarilla²⁷; y se ordenó el pago 48 \$ al Despachante Antonio Blanco para gestionar el despacho del motor²⁸.

Entrevista de Anasagasti con el Ministro de Marina para reparar el avión. Libro de Actas del ACA NOV28-JUL30 Acta 382, Foja 54. 2 de mayo de 1929.

54
Entrevista del Sr. Anasagasti con el Ministro de Marina para arreglo avión Fokker del Club.

Ing. Horacio Anasagasti, se entrevistó con el señor Ministro de Marina a fin de solicitarle su apoyo con respecto al avión Fokker C. IV del Club, cuyo arreglo se encomendará a los talleres navales de Punta de Indio, en donde se halla actualmente, con motivo del nuevo presupuesto enviado por la Dirección General de Navegación y comunicaciones del Ministerio de Marina, por nota de fecha 23 del mes de Abril para aumentando en \$ 9.387.³⁰/₁₀₀ (Nueve Mil trescientos ochenta y siete pesos con 30 cts m/n e/c) el presupuesto formulado anteriormente en \$ 4.527.⁸⁷/₁₀₀ (Cuatro Mil quinientos veintisiete y siete pesos con 87 cts m/n e/c) y aceptado por la C. D. oportunamente.

Reparación del motor del Fokker C-IV accidentado en Metán. Libro de Actas del ACA ENE25-JUL26 Acta 286. Foja 177. 29 de abril de 1926.

Vuelta al Puerto

Se toma en consideración una nota del Contraalmirante Gálvez, sobre los fondos girados a la Casa Fokker en pago de aviones y se encomienda su estudio a Secretaría, a fin de poder establecer si es posible un recuento de la célula Gálvez por un saldo deudor de no mil libras esterlinas correspondiente al precio del hidroavión C. IV que se destinaba a la travesía del Atlántico.

No habiendo más asuntos que tratar se levanta la sesión a las diez y nueve horas.

Ente... 26 Mayo

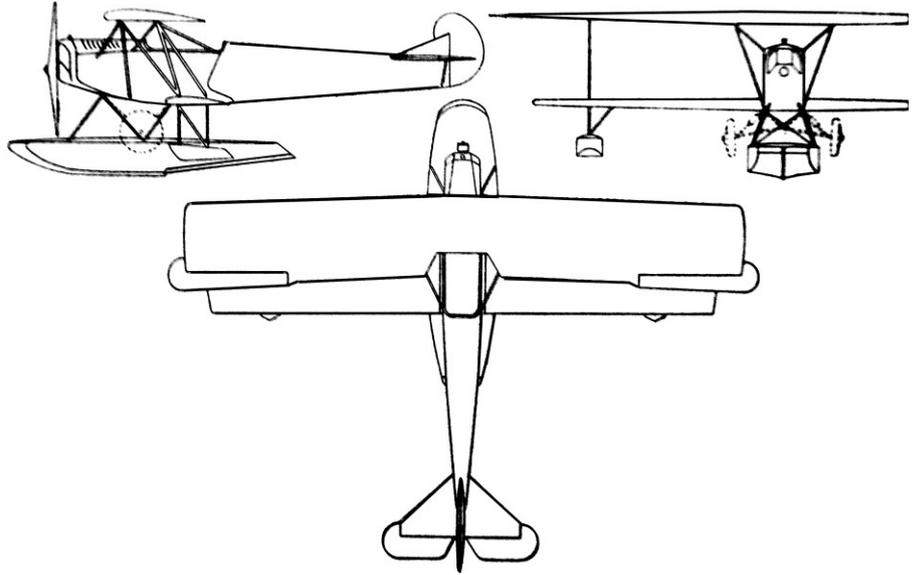
A raíz de todos estos problemas presumimos que la célula del C.IV H-NABW terminó sus días en Morón a la espera de un motor que nunca llegó.

²⁷ Libro de Actas del ACA NOV28-JUL30. Acta 388. 26 de junio de 1929. Foja 78.

²⁸ Libro de Actas del ACA NOV28-JUL30. Acta 393 2 de septiembre de 1929. Foja 88

Fokker S.III

El S.III era un entrenador biplaza que apareció en 1923 y del cual se fabricaron sólo dieciocho unidades que fueron incorporadas a la aviación militar holandesa. La información colectada hasta el momento se reduce a un par de citas aisladas de la llegada del avión junto con el piloto Otto Ballod. Fue ensayado en El Palomar el 9 de octubre de 1923²⁹. Podría haber quedado en el Departamento de Aviación Civil y haber sido transferido luego al Aero Club Argentino.



Fokker S.IIIW (Mercedes D-II de 120 hp)



Fokker S.III (Foto archivo San Diego Air & Space Museum)

²⁹ LIRONI, Julio Víctor. (1980) *Misiones Aeronáuticas Extranjeras 1919-1924. Beneficios y consecuencias de su proceso en la evolución de la aviación militar y civil en nuestro país*. Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery. Germanó Artes Gráficas. 4 de diciembre de 1980. Buenos Aires. Pág. 174/5. BIEDMA RECALDE, Antonio María. Efemérides N° 3. Pág. 89.



Fokker S.III (Foto archivo San Diego Air & Space Museum)

Recientemente el investigador Jan M. Grisnich nos proporcionó documentación más concreta³⁰ de la aeronave (número de constructor 4523) donde se consigna que el material fue traído a la Argentina por Stinnes el 30 de mayo de 1924, un mes después que el Fokker D-XI fuera ofrecido al ejército como caza. Estaba equipado con un motor Mercedes D-II (número de serie 37946) y su costo fue de 29568.08 florines. La única observación sobre este documento es que tiene anotada el año 1924, y de acuerdo con los registros de la Aviación Militar argentina, el D-XI en realidad llegó en 1923.

Proyecto de vuelta al mundo

Luego de un prolongado y minucioso estudio iniciado en 1922 con intervención de la Oficina Meteorológica Nacional, el Capitán Pedro Leandro Zanni el 7 de diciembre presentó un proyecto ante las autoridades del Aero Club Argentino³¹ para dar la vuelta al mundo en aeroplano, la institución evaluó la propuesta y la dio a publicidad. La propuesta fue tomada por las autoridades de la institución y rápidamente se abocó a reunir los recursos para materializarla.

Se organizó una comisión recaudadora de fondos por colecta pública que estuvo encabezada por el incansable barón Antonio De Marchi e integrada por los socios Jorge Duclout, Julio Argentino Noble, Eduardo Bradley, Gervasio Videla Dorna, Mayor Ángel María Zuloaga, Capitanes González y Arcos, Antonio María Biedma Recalde, Vicente Almandos Almonacid y Vidal Freyre.

De inmediato se abocó a reunir los fondos necesarios para solventar el proyecto, tarea que desarrolló entre mayo y diciembre de 1923 a través de varios mecanismos. Entre los organismos oficiales la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, por iniciativa de los ediles Gallo, Casco y Ray,

³⁰ El documento parece ser un balance del período 1922-1924.

³¹ BIEDMA RECALDE, Antonio María. Efemérides N° 3, 2ª Parte. Pág. 145.

contribuyó con una suma inicial de \$ 30000 que luego de elevó a \$ 65000, que era el precio equivalente de un avión nuevo de las condiciones y características necesarias para el desafío. El presidente de la Cámara de Senadores de la Provincia de Buenos Aires, Dr. Joaquín Martínez Sosa replicó la iniciativa municipal y agregó \$ 50000, el Congreso Nacional a instancias de los doctores Rodolfo Moreno y Pintos, y el senador Alberto Aybar Augier, sumaron \$ 80000 al proyecto. Y por supuesto, una vez más la comunidad en forma anónima o a través de instituciones se solidarizó con este propósito y adhirió a una colecta para materializarlo agregando \$ 210000 más. La suma total colectada para el proyecto alcanzó \$ 567262.

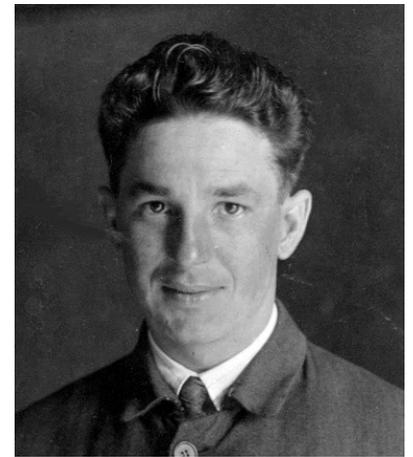
Con expresa autorización de los ministerios de Guerra y Marina, se conformó la tripulación integrada por Zanni, el Alférez de Navío Nelson Tomás Page y el mecánico de Aviación de 1ª Felipe Carlos Antonio Beltrame (Jefe de mecánicos en el aeródromo militar El Palomar) que partió a Europa el 31 de enero de 1923 y llegó a Londres a fines de febrero.



Pedro Leandro Zanni



Nelson Tomás Page



Felipe Carlos Antonio Beltrame

Volante publicitario de un baile destinado a la recaudación de fondos para el vuelo

GRAN BAILE DE DISFRAZ Y FANTASIA
Organizado por la Comisión Auxiliar
Pro - Vuelta al Mundo en Aeroplano
por el Mayor
PEDRO L. ZANNI
- EN EL -
TEATRO COLISEO
EL SABADO 24 DE FEBRERO
a las 23 horas

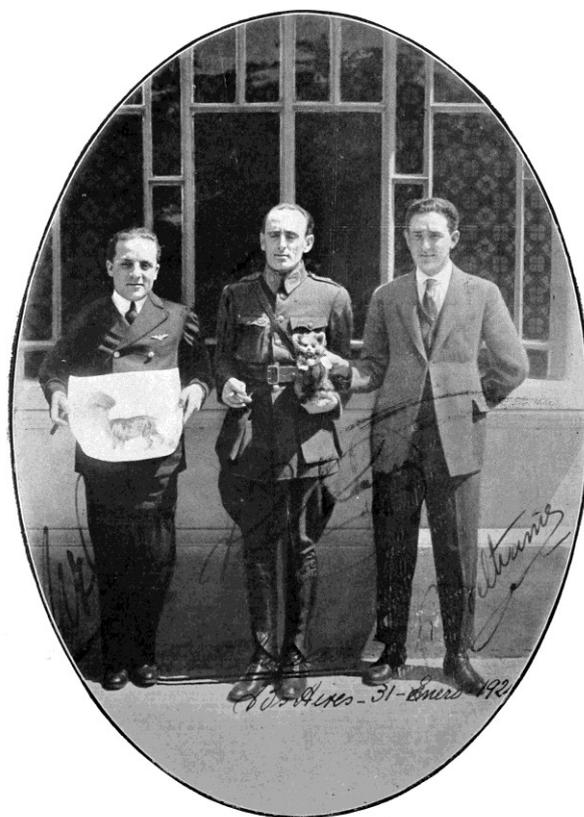
ENTRADA
Válida para un Caballero y Señoras
La Comisión Auxiliar

Nota-Para más datos y localidades: Uruguay 1093
U. T. 5516, Juncal

Preparativos en Europa

En esa ciudad mientras Zanni y Beltrame se dedicaban a todo los menesteres asociados con el material, Page se abocó a reunir el material cartográfico a través de la casa Hughes de Londres y coordinar todos los aspectos logísticos relacionados con la obtención y ubicación de las reservas de combustibles y lubricantes a través de la empresa Shell.

La planificación y preparación de la ruta se realizó con la colaboración de Patricio D. Murphy. Se organizaron tres estaciones principales de sostén logístico con repuestos (hélices, trenes de aterrizajes, repuestos estructurales y de motor, cámara, neumáticos, etc.) en Karachi, Shangai y Vancouver (allí quedó en reserva el tercer C-IVW), y una secundaria en Calcuta donde se destinó a un motor de reserva y repuestos.

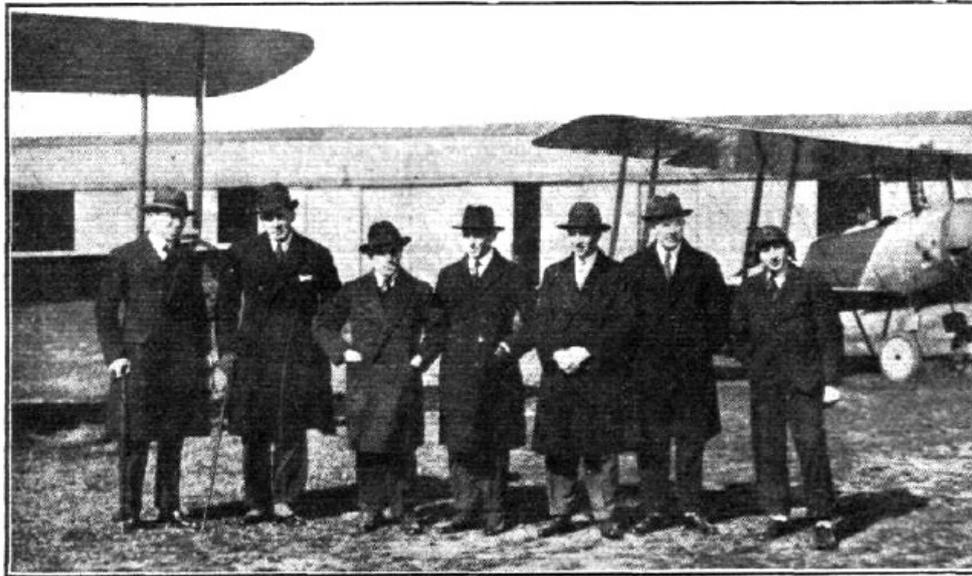


Izquierda: Despedida de la tripulación en Buenos Aires. (Foto Archivo General de la Nación) Derecha: Foto de la tripulación en El Palomar antes de su partida a Londres. 31 de enero de 1924. (Foto revista *Aviación*)

Aviones seleccionados

La elección de la aeronave recayó en la casa Fokker, la empresa si bien tenía su línea de producción bastante comprometida, podía hacer una excepción para viabilizar el vuelo, hecho que, convenientemente publicitado lo beneficiaría comercialmente. Se consideró el empleo de tres modelos C.IV modificados (dos de ellos C.IVW, versión con flotadores) y un bote volador B.II en reserva, cuyo prototipo se encontraba en la fase final de fabricación. Respecto de los C.IV, se estudiaron e introdujeron mejoras para satisfacer las necesidades propias de la travesía. Se les aumentó la superficie alar en 5 m² sacrificando la velocidad de crucero a cambio de mayor capacidad de carga, de este

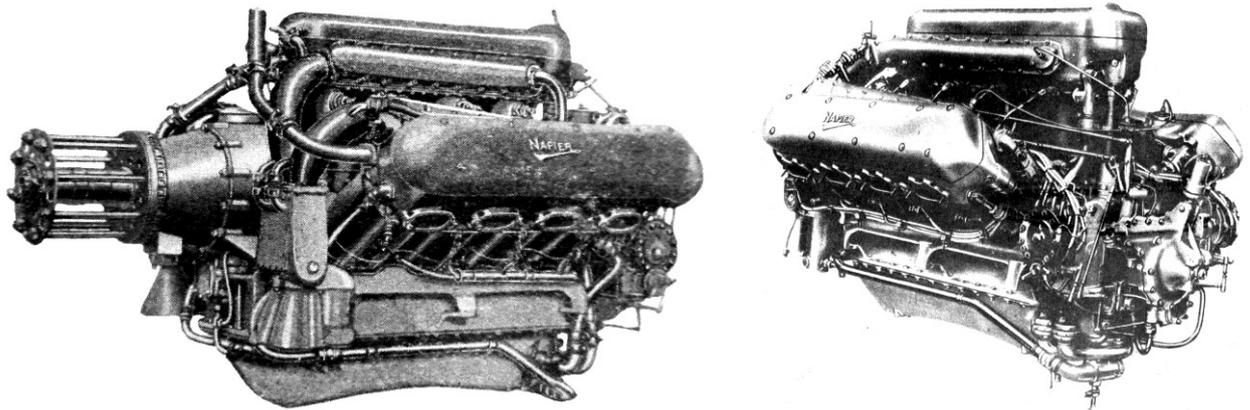
modo los aviones quedaron certificados con un peso máximo de despegue de 2500 kg y 250 kg de carga en la bodega.



A Tribute to British Aircraft: Major Pedro Zanni (centre) and Lieut. Nelson Page (third from left), of the Argentine Air Service, pay a visit to the Waddon Works of the Aircraft Disposal Co., Ltd. Major Zanni has come to London with the intention of purchasing British aeroplanes for use in an attempt to fly round the world, with England as the starting and finishing point. Major J. Stewart and Captain Grant, of the A.D.C., may be seen in the above group standing second from the left and second from the right respectively.

La delegación argentina fotografiada en Londres por la revista *Flight*. 3 de abril de 1924. Pág. 199

Se colocaron tanques de combustible auxiliares en los planos superiores que le extendió la autonomía de vuelo a 18 horas; se aumentó 80 cm la longitud del fuselaje y se acondicionaron los habitáculos para tres tripulantes. Estos cambios obligaron a correr el montaje de los planos para compensar las modificaciones en el centro de gravedad. Respecto del motor a partir de los resultados del vuelo protagonizado por piloto militar británico Archibald Stuart Charles Stuart-MacLaren a bordo del bote volador Vickers *Vulture* II G-EBGO, se acordó con la casa matriz Napier & Son Limited para que a los motores se le instalasen engranajes de reducción reforzados.



Motor Napier *Lion* 450 hp

Los C-IV salieron de la línea de producción el 2 de junio, fueron entregados en Ámsterdam e inmediatamente iniciaron los procesos de adaptación y vuelos de prueba con vistas a iniciar la travesía el 15 de ese mes, mientras que el bote volador permaneció en la fábrica.

Presupuesto ³²	Parcial (£)	Total (£)
1 Fokker C.IV Motor Napier Lion 450 hp		4450.00
1 Hidroplano Fokker B.II Motor Napier Lion 450 hp		4950.00
1 Motor Napier Lion 450 hp		2450.00
Repuestos de avión		1050.00
Instrumentos de navegación, fotografía y cartas		225.00
Accesorios de fotografía (placas, películas, etc.)		45.00
Nafta y aceite		300.00
Preparación de la ruta a Japón		850.00
Transporte (avión a Japón y repuestos a los puntos de estación planificados)		
Transporte del avión	320.00	
Transporte de repuestos a Karachi	25.00	
Transporte de repuestos a Cantón	30.00	
Transporte de repuestos a Calcuta	20.00	
Transporte de un par de flotadores a Kobe, Japón	65.00	
Transporte de un tren de aterrizaje a Vancouver	20.00	480.00
Carta de crédito		3000.00
Total		17800.00

Fokker C.IV Ciudad de Buenos Aires

Tenía aumentada su superficie alar, tren de aterrizaje convencional reforzado y mejorado, alargamiento del fuselaje y tanques de combustible sobre los planos superiores.

El Mayor Zanni con Anthony Fokker y el mecánico^{1º} Felipe Carlos Antonio Beltrame delante del C.IV Ciudad de Buenos Aires durante las pruebas de recepción de las aeronaves muy probablemente realizadas en Schiphol. Junio de 1924



El 6 de junio de 1924 fue ensayado por la fábrica y entregado oficialmente cuatro días después. La salida del vuelo de Ámsterdam se produjo a las 6:35 del 26 de julio con malas condiciones meteorológicas que lo obligaron a descender en Rotterdam (a 80 km de la partida). El avión resultó inutilizado el 19 de agosto en Hanoi cuando capotó durante un despegue con lluvia.

³² Revista *Aviación* N.º 35. 10 de agosto de 1924.



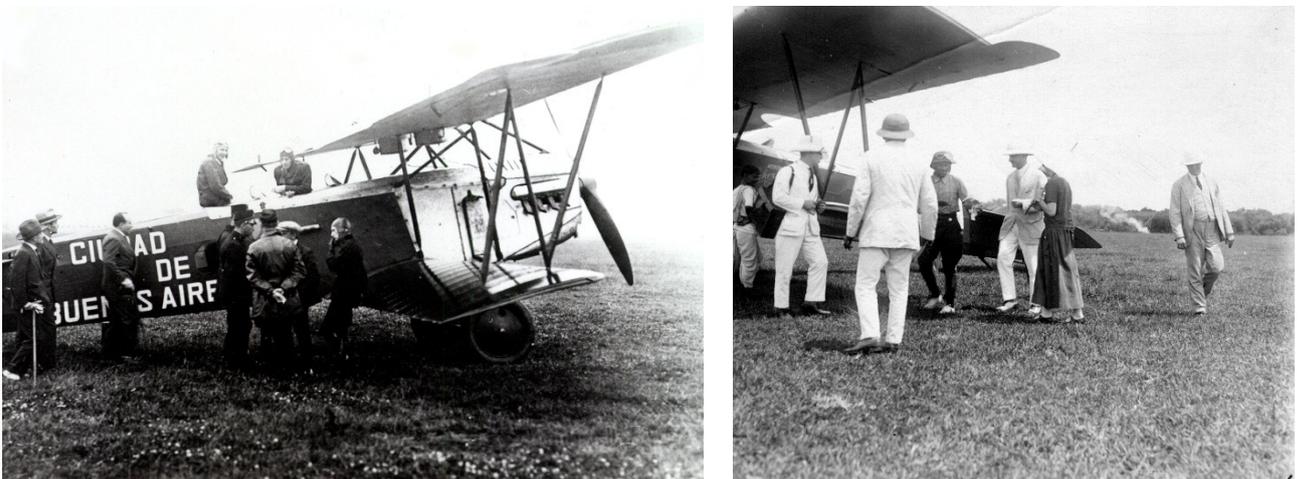
Fokker C.IV *Ciudad de Buenos Aires* con el Mayor Zanni en Amsterdam. Julio de 1924



Fokker C.IV *Ciudad de Buenos Aires* con el Mayor Zanni (San Diego Air & Space Museum Archives)



Fokker C.IV Ciudad de Buenos Aires. Derecha: Mayor Zanni y Beltrame



Fokker C.IV Ciudad de Buenos Aires. Mayor Zanni y Beltrame en Amsterdam. Derecha: Fokker C.IV Ciudad de Buenos Aires probablemente en Calcuta

Fokker C.IVW Provincia de Buenos Aires

Era el C.IVW número de serie 4109 fue originalmente fabricado para la Armada holandesa. Tuvo las mismas modificaciones estructurales del *Ciudad de Buenos Aires* y un par de pontones mejorados (flotadores). Tenía tanques de combustible que le daban una autonomía de 18 horas y un alcance de 3200 km. El 21 de junio fue ensayado por Anthony Fokker y Zanni, luego fue desarmado y cinco días más tarde fue embarcado en Londres a bordo del vapor *Kamo Marú* con destino final en Kobe (Japón).

Posteriormente fue trasladado a Haiphong y el 22 de septiembre voló hacia Hong Kong. El 11 de octubre voló de Hong Kong a Kasumigaura donde permaneció unos meses a la espera de las mejoras meteorológicas necesarias para la prosecución del vuelo. El 14 de mayo de 1925 resultó inutilizado durante el despegue.

Documentos de origen relativos la compra del C.IVW (N/C 4109) proporcionados por el investigador holandés Jan M. Grisnich (Vía Carlos Mey)

1 © IV waterw. Amer.
1 © III mach. inger. als
waterw. N° 4109

Roon f 756321.
mat f 370225 f 11265,46

omgebouw Waterw.
Roon f 70760.
mat f 44663. 1234,23

1 grote bove vliegt.
Roon f 157760.
mat f 129102. 2868,62
f 15368,31

opslag Roon 200% f 1985682
mat 15% f ~~513990~~
816 - 20672,82
f 36041,13

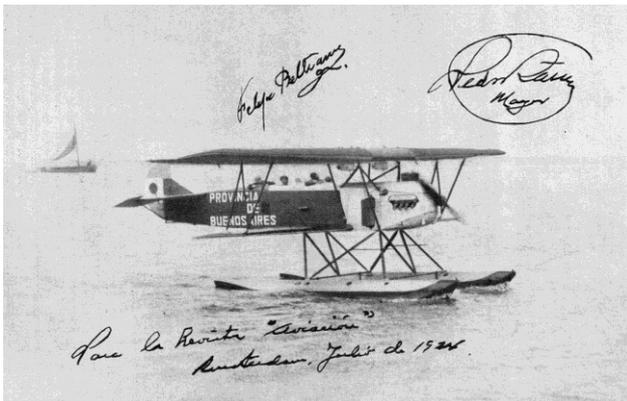
1/1 24
20



Fokker C.IVW Provincia de Buenos Aires



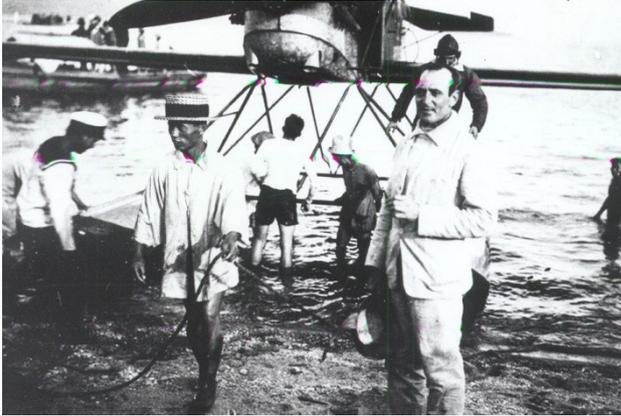
Fokker C.IVW Provincia de Buenos Aires³³



Izquierda: Fokker C.IVW Provincia de Buenos Aires en Ámsterdam. Julio de 1924. Derecha: En Haiphong (Foto Archivo General de la Nación)



³³ JANE, Fred T. (1920) *All the World's Aircraft pounded* (Twelfth Year). Sampson Low, Marston & Co. Ltd. Aeronauticals Publishers. London.



Fokker C-IVW Provincia de Buenos Aires con el Mayor Zanni

ROUND-THE-WORLD FLIGHTS

LAST week we left the American and Italian fliers at Reykjavik, and Major Zanni at Hanoi, where he had crashed in taking off from a very soft aerodrome. News of the mishap did not reach us until FLIGHT was actually ready for press, and consequently we could but briefly record, in a short paragraph on the last page of our issue, that the machine had turned over and been badly damaged, although the crew were unhurt. We now learn that, in reply to a telegram from Napiers, Major Zanni has stated that the engine is undamaged and has run perfectly the whole way from Amsterdam. Everybody will sympathise with the Argentine aviator in his misfortune, more especially as his flight had, up to the time of the mishap, been carried out at an excellent pace. Not only had the Napier "Lion" been running without a hitch, but actually it is stated not to have been touched at all during the whole of the flight from Amsterdam to Hanoi. Major Zanni is now awaiting another machine at Hanoi. This is the seaplane which had been sent to Japan in readiness for the Pacific crossing, and will now be sent back to Hanoi in order that the flight may be continued from there.

The two American machines piloted by Lieuts. Smith and Nelson respectively and the Italian Dornier "Wal" (two Rolls-Royce "Eagle" engines) left Reykjavik on the morning of Thursday, August 21. The Americans had by then repaired the damage which their machines had sustained during a previous attempt to take off, and as the weather reports, wirelessed by patrol ships on the route between Iceland and Greenland, were favourable, it was decided to start. Lieut. Smith got away first, a few minutes after seven in the morning. He was followed a few minutes later by Lieut. Nelson, and some 10 minutes later the Italians took off. All soon disappeared from view. The morning was fine, and the machines all appeared to take the air easily. Less than 1½ hours after the start the three machines had passed over the U.S. *Richmond*, and Locatelli, although he had started last, was by then leading by about five miles.

Reports are somewhat vague as to the time of arrival of the two American machines in Greenland. One report states that they alighted at 6.10 p.m., while another puts the time

at 8.10 p.m. At any rate the 800 miles' crossing was evidently successfully accomplished, and the two American machines were safely housed at Frederiksdal, near Cape Farewell, the southernmost point of Greenland. In alighting, Lieut. Nelson is reported to have damaged one of the struts of his float undercarriage, but repairs were effected, and the two machines were able to fly to Ivigtut, situated some distance up the west coast of Greenland, where they are being completely overhauled before the flight to Labrador.

Lieut. Locatelli, who had left Iceland in company with the Americans, did not arrive with them at Frederiksdal in Greenland, but for a time no great importance was placed on this fact, as there was a considerable amount of fog, which separated even the two American machines. It soon became evident, however, that something was amiss, and a thorough search by the U.S. cruisers *Richmond* and *Raleigh* was instituted, while aeroplane scouts were sent out to look for the missing Italians. Fogs and bad weather were encountered, rendering the search more difficult, but at last, late in the evening of Sunday, August 24, the Dornier "Wal" was sighted by the *Richmond* some 125 miles east of Cape Farewell. The crew were unhurt, although considerably exhausted after being adrift for more than three days. Locatelli stated that engine trouble had forced them down on the afternoon of August 21, and that they had not been able to get their machine into the air again.

There is some uncertainty as to the fate of the machine. One report states that it will be destroyed according to Locatelli's wish. Why this should be is not at all clear, unless the machine is too large or too heavy for the *Richmond* to hoist on board and towing is found impracticable. Whatever the cause, the all-metal Dornier appears to have proved thoroughly seaworthy, as drifting 100 miles or so in Arctic waters is likely to be a somewhat trying experience. Naturally there was general rejoicing at the news that Locatelli and his companions had been found, and the Italian Minister of Marine has sent a message of thanks to the U.S. naval authorities for their timely assistance and ultimate rescue of the Italian crew of the Dornier "Wal."

Artículo sobre los vuelos alrededor del mundo. Revista *Flight* 28 de agosto de 1924. Pág. 544

Sobre el vuelo alrededor del mundo. Revista *Flight*. 22 de enero de 1925 Pág. 48

MAJ. ZANNI ON THE NAPIER ENGINE

We feel sure our readers will be interested in the following letter received by Messrs. Napier and Son, Ltd., from Maj. Zanni, who made such an excellent effort to fly round the world last year on a Napier "Lion" engine Fokker. Maj. Zanni, it will be remembered, got as far as Tokio—approximately 10,000 miles in 22 days' flying. The letter runs as follows:—

"I thank you very much for your congratulations and the kind remarks contained in your letter of October 20. I am glad that my experiment with your 450 h.p. 'Lion' was such a good one, and I must say that from the very beginning of my flight I started congratulating myself on having selected a Napier engine to carry me along. I could not have made a better choice, and I fully recognise the good reasons that prompted you to affirm that it is the best in the world.

"My first engine, the one that brought me along from Amsterdam to Hanoi, was really a fine specimen of trustworthiness and reliability, and when I had to part with it—simply because my other machine sent to me from Japan had already a Napier engine mounted—it felt like parting with one's best friend. Beltrame (my mechanic) was absolutely delighted with it, and was very sorry that it could not accompany us on to Japan, as he was sure it would have lasted all the way, and more, if necessary, because after the accident at Hanoi, with the aid of personnel of the French Aviation corps stationed there, he dismantled the engine and found that it was in perfect condition still and without any apparent change from the day you delivered it, despite having flown for 105 hours through sandstorms, the most appalling rain imaginable, which came down just like a curtain, and most of the time through a heat that was too awful for words. These were, unfortunately, the conditions in which I had to fly. The French aviators at Hanoi found it hard to believe that my engine had flown 105 hours. If I had not started too late, owing to the illness of my navigator, who eventually had to stay behind, I think the accident at Hanoi would not have happened, as the conditions would have been good instead of finding myself flying over lakes instead of earth (caused by torrential rains), and I have no doubt that the engine would have lasted very well up to Japan.

"It may interest you to know that some days ago the Japanese Imperial Aeronautical Association asked me to give a lecture relating my experiences during the flight, the organisation of it, and any interesting features of same, as they intend to make a Round-the-World flight also. It was attended by many naval and military staff officers, pilots of both arms, directors of civil aviation, etc., etc., and in the course of my dissertation, when referring to the accident at Hanoi, I felt bound to declare publicly the following con-

cerning my engine: 'On dismantling the first engine, which had worked altogether 105 hours without having been at any moment touched, it showed that it was still in excellent condition and as if it had just left the manufacturers' works, causing very eulogistic remarks to be made by the experts of the French Aviation Corps stationed there.' At the end of the lecture, when I was dealing with the experience derived from the material used in my flight, I stated: 'With reference to the types of machine and engine used by us, these have given proofs, more than enough, of their exceptional qualities. As I have already stated, the first engine was dismantled after 105 hours' flight, during which period not one single part of the said engine was touched, and it was found as if it had just started to work for the first time. The second engine, in 40 hours of flight, from Hanoi to Kasumigaura, responded in every way to what was expected of it.' At the beginning of the lecture I had said, when describing the steps taken to choose the engine and machine to be used in the flight, that 'we decided to employ Napier engines, "Lion" type, standard, of 450 h.p., because after the tests to which these had been submitted in our presence no doubt remained in our minds.'

"As you will note, I confirmed publicly my telegram to you, which read: 'Very delighted state two Napier engines worked admirably until now without slightest indication of trouble or wear and without necessity change or touch parts' and I am glad to state also that my lecture is to be published in the form of a pamphlet and distributed throughout the services.

"Of course, we had very little time to dedicate to the engine or to look at it, as it was a case of arriving at a place in the afternoon and off next day early, and then very seldom had we any hangar accommodation to protect the engine and machine.

"After the accident I sent the engine on to Japan, where it is now, and I shall send it forward as a spare engine to be used in case of necessity.

"The second engine, the one fitted on the hydroplane, which brought me along from Hanoi to Kasumigaura, has flown so far for 40 hours, and during this time it worked just as magnificently as the first one. I am trusting on this one to take me across the Pacific.

"Unfortunately, I got to Japan so late in the year that I could not get ships to lay the provisions and fuel along the course, as the owners would not venture their steamers beyond a certain latitude in the winter because they were convinced that most of the ports and places that I had to touch were frozen. I endeavoured by all means to get the ships, but had eventually to give it up and resign myself to interrupt the flight until next spring—I think I shall be starting some time in May, if not in April."

Itinerario y diario de vuelo (1924-1925)

Nota: Fue elaborado a partir del testimonio del piloto. Lo sombreado en celeste corresponde al vuelo realizado; lo sombreado en amarillo corresponde al resto de la ruta programada.

Fecha	Recorrido	Distancia (Km)	Tiempo de vuelo	Comentarios
26JUL	Ámsterdam-Rotterdam	80		Fokker C.IV <i>Ciudad de Buenos Aires</i> . Despegó a las 6:35 con fuertes lluvias y techos bajos (150 m)
26JUL	Rotterdam-Le Cateau			Debido a la baja visibilidad llegaron a volar a solo 10 m de altura
26JUL	Le Cateau-Paris	450	5:40	Aterrizaje con malas condiciones meteorológicas y pérdida en un radiador de aceite
27JUL	Paris-Lyon	450	2:40	Despegó a las 11 con un techo de 100 m y muy mala visibilidad. A 40 km de la partida casi chocó con las antenas de la radioestación de Saint Assie. En Lyon hubo que reparar la pérdida de agua en uno de los radiadores del motor. Mientras se reparaba el avión Zanni asistió a la partida de globos libres durante una competencia organizada por el Aero Club de Francia
28JUL	Lyon-Roma	850	7:00	Atravesó el valle del Po con lluvia y alcanzó una altura máxima de 4500 m sobre los Alpes
29JUL	Roma-Salónica	1000	5:40	
30JUL	Salónica-Constantinopla	540	3:15	A las 12:15 despegó para Aleppo
30JUL	Constantinopla-Aleppo	1050	6.40	Despegó a las 5:45 y alcanzó una altura máxima de 4000 m. El vuelo se desarrolló con alta temperatura

				del motor que sobrepasó los límites de seguridad
31JUL	Aleppo-Bagdad		4:30	No aterrizó
31JUL	Bagdad-Basora	1300	7:10	Llegó al anochecer luego de atravesar una tormenta de arena. Voló a una altura de crucero de 2500 m. La baja visibilidad motivó que desde el campo de aterrizaje británico lanzaran bengalas al oír el motor, hecho que le permitió orientarse en la dirección de aterrizaje correcta
01AGO	Basora-Bendar Abbas	1150	7:00	Despegó a las 5:35, en la maniobra torció el eje del tren de aterrizaje. Voló parte de la ruta con viento en contra hecho que comprometió seriamente la autonomía de combustible
02AGO	Bendar Abbas-Karachi	1250	7:05	Despegó a las 6:35 con carga máxima de combustible y llegó a las 13:40. En el aterrizaje se le trabó la llave de corte de combustible por acumulación de arena. En el destino y con la colaboración de los técnicos aeronáuticos británicos se reparó el desperfecto del eje en la base aérea británica
05AGO	Karachi-Nacirabad		4:10	Despegó a las 6:40 y aterrizó a las 10:50.
05AGO	Nacirabad-Cawnpore	1700	9:00	Debido al desmejoramiento de la meteorología se dirigió a Cawnpore donde aterrizó con lluvia torrencial
06AGO	Cawnpore-Allahabad	280	1:30	Atravesó una tormenta de arena
07AGO	Allahabad-Isri	450	3:30	Rompió la hélice al intentar despegar con el campo anegado. Se reemplazó con la hélice de repuesto que llevaba a bordo y se ordenó trasladar una nueva a la estación auxiliar en Calcuta. El vuelo se desarrolló con fuertes lluvias que obligaron a un aterrizaje de seguridad en un claro de la selva en Isri donde rápidamente fue rodeado por grupos indígenas locales
08AGO	Isri-Calcuta	350	2:00	Tuvo un despegue complicado por los curiosos reunidos en el campo. En el aterrizaje reventó uno de los neumáticos que fue reparado con en la ciudad con una cámara de camión modificada. En el aeródromo de destino fue recibido por el Sr. C. Miller (secretario del consulado argentino) y los cónsules de Brasil, España, Cuba y Perú. Allí permaneció algunos días en espera de la llegada de la hélice de repuesto solicitada a Karachi
14AGO	Calcuta-Rangún	1300	7:10	Despegó a las 8:30 con desde un campo anegado y carga máxima. Aterrizó en el hipódromo. Tenía un techo de 200 m con visibilidad reducida y lluvias intermitentes. El campo de aterrizaje estaba en muy malas condiciones y casi capota.
15AGO	Rangún-Tavoy	500	3:40	Despegó a las 7:40 ³⁴ y aterrizó en un terreno próximo a la ciudad para reabastecerse de combustible
16AGO	Tavoy-Bangkok	250	1:40	Despegó a las 12:05

³⁴ El despegue fue bastante crítico y fue presenciado por el aviador inglés Alan John Cobham (1894-1973). La revista Flight en su edición del 26 de marzo de 1925 publicó un extenso artículo titulado London-Rangoon-London donde Cobham dijo: *desde el momento en que aterricé en el hipódromo de Rangún estuve completamente seguro respecto de un punto: no podría partir nuevamente de dicho lugar. Parece ser que Zanni lo hizo así, y aunque él tuvo éxito en su intento, aún los menos iniciados en los principios de la aviación se refirieron a su despegue como un espantoso y terrible espectáculo. Arrastrándose sobre las copas de los árboles y entre las cúpulas de las pagodas. Más adelante señalaba: Y así como yo no deseaba repetir la experiencia, hice averiguaciones con el objeto de encontrar un terreno más conveniente donde pudiera trasladar mi máquina partir de allí. Como lo hice en efecto después de hacer arreglar especialmente un terreno para ese fin.* En revista Aeronáutica y Espacial. Marzo de 1967. Pág. 20 y 21.

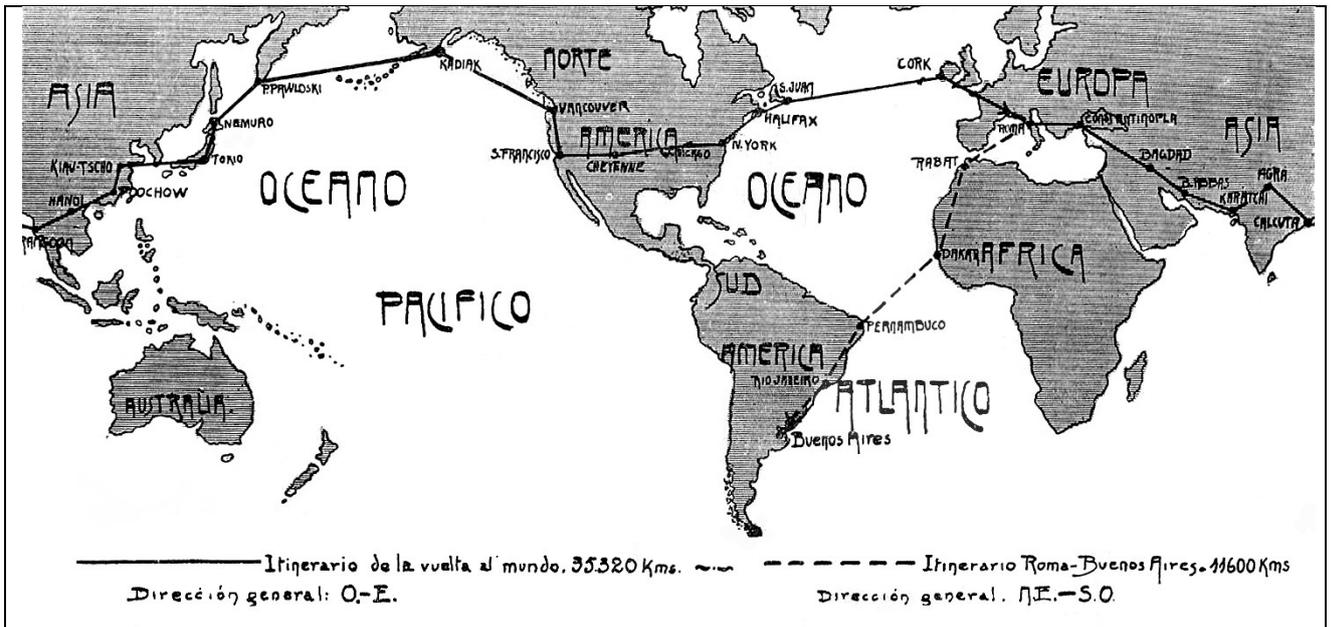
17AGO	Bangkok-Vinh	950	6:05	Despegó a las 7:45 y voló con cielo despejado a una altura media de 2000 a 3000 m y aterrizó en el aeródromo de la aviación militar francesa
18AGO	Vinh-Hanoi	280	1:50	Intentó un fallido de despegue con lluvia (casi capotó)
18AGO	Haipong-Hanoi			
19AGO	Hanoi-Haipong			Inició el despegue a las 6:35 y se despistó al sobrepasar el campo y detenerse en un arrozal luego de recorrer 700 m chocó y capotó luego de recorrer unos 60 m. Se rompieron los planos superiores, timón de cola, hélice y se torció el fuselaje. Se desmontó el avión y las partes dañadas fueron remitidas a la fábrica en Amsterdam y el resto fue trasladado a Yokohama. El avión tenía un total general de 105 horas de vuelo. Se solicitó al embajador en Tokio y al Sr. Murhpy (que se hallaba en la localidad china de Tientsin) el envío desde Kobe del Fokker C.IVW <i>Provincia de Buenos Aires</i>
09SEP	Haipong			Llegó a Haipong el Fokker C.IVW <i>Provincia de Buenos Aires</i> y de inmediato se iniciaron las tareas de montaje del aparato y posteriores vuelos de prueba
19SEP	Haipong-Hanoi-Haipong	250	1:30	Se realizó el vuelo para formalizar la continuidad de la travesía a partir de es punto
20SEP	Haipong-Hong Kong			Despegó a las 7:15. Se rompió un tanque de combustible y tuvo un descenso de emergencia en el lugar de partida
22SEP	Haipong-Hong Kong	850	5:40	Fue recibido por los cónsules de Perú y México: Eleodoro Ronillón y Enrique Bernstein. Allí la tripulación tuvo un accidente. Cuando estaban embarcados con el cónsul de Perú para dirigirse al avión fueron embestidos por la lancha del gobernador de Hong-Kong
27SEP	Hong Kong-Foochow	800	5:15	
28SEP	Foochow-Shangai			Despegó a las 7:30. Al despegar Beltrame detectó una rotura del toma de aire del carburador y aterrizaron en el lugar de partida
01OCT	Foochow-Shangai	600	5:15	Al acuatizar en el río Whangpon tomó contacto con el jefe de una flota de destructores estadounidenses fondeados en el lugar que le proporcionaron seguridad a la aeronave y le brindaron una embarcación para el traslado de Zanni y Beltrame a Shangai donde fue recibido por la hija del Ministro chino de Relaciones Exteriores, Srta. Cheng, el cónsul argentino Alejandro del Carril y los cónsules de España, Italia, Brasil y Chile la comunidad latina del lugar la banda militar con los acordes de la marcha. En ese destino fue informado por el observatorio meteorológico local de un tifón en desarrollo sobre la ruta de vuelo, hecho que demoró unos días el vuelo
09OCT	Shangai-Pekin			La aglomeración de embarcaciones sobre la zona de despegue motivó que la marina estadounidense hiciera una columna con las embarcaciones e hizo sonar las sirenas de los buques para mantener despejado el sector que debía recorrer el avión. El despegue se produjo a las 8:40 con efusivos saludos de los tripulantes navales desde las cubiertas

09OCT	Pekin-Kagoshima	1000	6:30	En el destino fue calurosamente recibido por la comunidad local encabezada por el Sr. Sasaki, Director de Aeronáutica Civil de Osaka
10OCT	Kagoshima-Kusimoto	600	4:00	A las 5:30 se inició el reabastecimiento del hidroavión y las inspecciones previas de rutina. A las 7:30 se inició el despegue. Acuatizó con fuerte marejada
11OCT	Kusimoto-Kasumigaura ³⁵	650	4:40	Despegó a las 7:15 con tiempo nublado y viento fuerte y lluvia durante la ruta. Al llegar fue recibido en vuelo por una escuadrilla japonesa. En el destino fue recibido por el embajador Sergio García Urriburu, Alférez de Navío Evaristo Velo ³⁶ y altas autoridades civiles y militares locales. En ese destino permanecieron unos meses aguardando una meteorología más favorable para proseguir la travesía, planificar la ruta y organizar las estaciones de reabastecimiento hasta Estados Unidos. Hubo inconvenientes en la contratación de buques adecuados para la navegación sobre el Pacífico norte por los altos costos.
10ENE	Kasumigaura-Osaka	500	3:00	Se resolvió el traslado del avión a la base civil hidroaviones en Osaka
14MAY	Kasumigaura-Nemuro	1100		Se dispuso la partida del vuelo llevando como pasajero al oficial Velo. Luego de recorrer unos 300 m la marejada dañó uno de los parantes de sujeción del flotador izquierdo, percance que hizo abortar la maniobra. El avión quedó casi en posición vertical y el rescate demoró 2:30. La recuperación del aparato causó más daños por lo que fue remitido a una fábrica aeronáutica en Kobe que se manifestó incompetente para repararlo. Luego de analizar la demora de varios meses en traer el C-IVW almacenado en Vancouver, realidad que demoraría un año más la prosecución del vuelo se resolvió dar por finalizado el proyecto
	Nemuro-Petropaulovski	1500		
	Petropaulovski-Radiak	3300		
	Radiak-Vancouver	2500		
	Vancouver-San Francisco	1300		Estaba reservado el tercer Fokker C.IVW (N/C 4127)
	San Francisco-Cheyenne	1560		
	Cheyenne-Chicago	1450		
	Chicago-Nueva York	1180		
	Nueva York-Halifax	950		
	Halifax-San Juan de Terranova	975		
	San Juan de Terranova-Corc	3100		
	Corc-Roma	1950		
	Roma-Rabat	1900		
	Rabat-Dakar	2800		
	Dakar-Pernambuco	3200		
	Pernambuco-Río de Janeiro	1800		
	Río de Janeiro-Buenos	1900		

³⁵ 40 km al norte de Tokio.

³⁶ El 20 de abril de 1922 el alférez Velo había iniciado junto con Page el primer curso de aviador naval. En 1957 fue reconocido como *Fundador de la Aviación Naval*. Disposición N.º 187. Boletín Naval Público N.º 27.

Aires			
-------	--	--	--



Recorrido programado por el Mayor Zanni. Revista del Suboficial N.º 62. 1924



Izquierda: Alan John Cobham que presencié el despegue crítico de Zanni. Derecha: El De Havilland DH-50J G-EBFO empleado por el piloto y su mecánico Arthur B. Elliot, fotografiado en Rangún con Sir William Sefton Brancker³⁷ en los días de la llegada de Zanni y Beltrame. Agosto de 1924

³⁷ Royal Air Force Museum. http://www.rafmuseum.org.uk/images/de_havilland/131g.jpg

Het lot van den wereldvlieger Zanni.

Men zal zich afgevraagd hebben wat er geworden is van den Argentijnschen vlieger Zanni, die den 26sten Juli in een Fokker-machine Amsterdam verliet om te trachten de wereld rond te vliegen. Zanni bevindt zich nog te Hanoi (Fransch China) waar zijn toestel zooals bekend ten gevolge van de weekheid van het terrein bij het opstijgen over den kop sloeg, met het gevolg dat het geheel vernield werd. Zanni, die, evenals zijn mecaniciens ongedeerd bleef; wacht thans op een nieuw Fokker-vliegtuig dat op het bericht van het ongeval onmiddellijk van Amsterdam naar Kobe is gezonden. Dit vliegtuig is einde Augustus te Kobe aangekomen en thans op weg naar Hanoi. Zoodra het daar aankomt hoopt Zanni zijn tocht te vervolgen. (A. P. A)

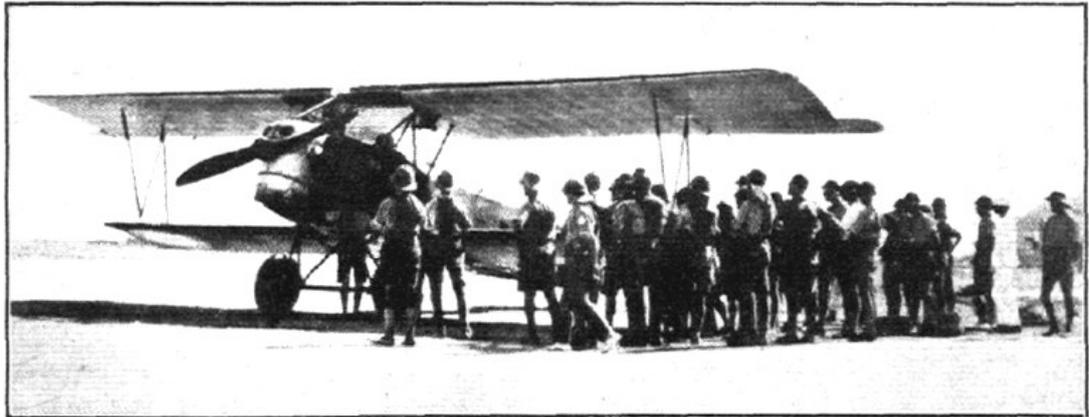


Izquierda noticia publicada el 11 de septiembre de 1924 sobre el vuelo de Zanni en Hanoi³⁸. Derecha: Mayor Zanni probablemente en Hanoi

Maj. Zanni, of the Argentine Air Service, who, with his mechanic, Beltrame, is making a round-the-world dash on a Fokker C.IV (Napier "Lion"), has made very good progress since he left Amsterdam on July 26. From Rome he arrived at Constantinople on July 30, continuing after an hour's stop to Aleppo. On July 31 he reached Baghdad, and then flew on to Basra. The next day he got as far as Bundar Abbas, and on August 2 he got as far as Karachi. He reached Naserabad on August 5.

Sig. Locatelli, the Italian aviator who is attempting a flight across the Atlantic on a Dornier "Waal" mono seaplane, arrived at Brough, Hull, from Rotterdam on August 4.

Llegada de Zanni a Constantinopla. Revista *Flight*. 7 de agosto de 1924. Pág. 493



MAJOR ZANNI'S WORLD FLIGHT: The above photograph shows Major Zanni's Fokker-Napier arriving at Hinandi, Iraq. The Argentine airman has got as far as Tokio, but owing to the lateness of the season he has decided to abandon the flight. Major Zanni has taken 19 flying days for his Amsterdam-Tokio flight—one day less than Pelletier d'Oisy's Paris-Tokio flight. The first 7,500 miles (Amsterdam-Hanoi) was accomplished in 17 flying days and with one Napier "Lion." Then the machine stuck in the mud and was crashed. The rest of the journey was completed on a new Fokker-Napier. Major Zanni, in a cable from Tokio, says:—"Very delighted state two Napier engines worked admirably until now without slightest indication trouble wear, and without any necessity change or touch parts."

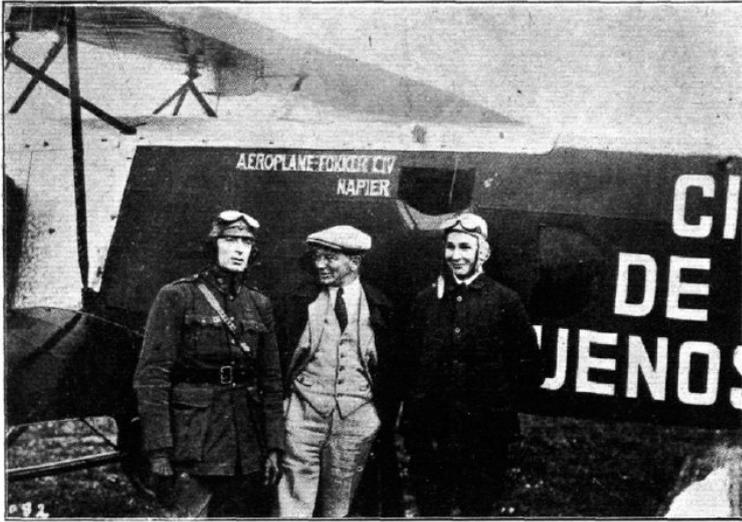
709

Llegada de Zanni a Irak. Revista *Flight*. 6 de noviembre de 1924. Pág. 709

³⁸ <http://www.hdekker.info/DAGBOEK/d24.htm>

August 21, 1924





Just before the Start: Our picture shows Major Zanni and his engineer, Mr. Beltrame, while between them is Mijneer Anthony Fokker, the designer of the machine. It is of interest to note that for the world-flight an Argentine pilot flying a Dutch machine should have chosen a British Napier "Lion" engine.

to enquire, and received the reply: "I am continuing with first engine, as it has run perfectly until now." Major Zanni did not remain long at Rangoon, for on the next day, August 15, he left for Bangkok at 7.35 a.m. Reports as to where he spent the night are somewhat contradictory, but, at any rate, he turned up at Bangkok on Saturday, August 16. Leaving again the next morning (Sunday) at 7 a.m., Major Zanni arrived at Hanoi, in French Indo-China, on Monday, August 18.

In the meantime Signor Locatelli, who is piloting a Dornier "Wal" with two Rolls-Royce "Eagle" engines placed in tandem above the monoplane wing, made an attempt, on Wednesday of last week (August 13), to fly to Iceland via the Faroe Islands, but after about an hour's absence he returned to Stromness, having encountered bad weather. He ultimately got away from Stromness on the afternoon of Friday, August 15, and arrived safely at Thorshavn, Faroe Islands, after 2 hours 10 minutes' flying. He had intended to continue on to Iceland, but in view of the late start, caused by unfavourable weather, from Stromness his time of arrival in the Faroe Islands was somewhat late, and he decided to wait until next morning before proceeding to Iceland. On Saturday, August 16, Signor Locatelli got away from Thorshavn about 9 a.m. and arrived safely at Hornafjord in Iceland about noon. On the next day, Sunday, August 17, he flew across to Reykjavik, where he joined the American aviators.

Up to the time of going to press there is no news of the Americans or Signor Locatelli having left Reykjavik. It appears that it has not yet been possible to find a suitable alighting space near the Greenland coast, and two minor mishaps have also caused delay. It had been decided to make the attempt to fly to Frederiksdal, near Cape Farewell, on the southernmost point of Greenland, on Monday, August 18, but in trying to take off from the harbour at Reykjavik one of the American seaplanes broke a strut in the undercarriage and the other machine damaged its propeller, so that no start can be made until the damage has been repaired.

Llegada de Zanni a Hanoi. Revista *Flight*. 21 de agosto de 1924. Pág. 525

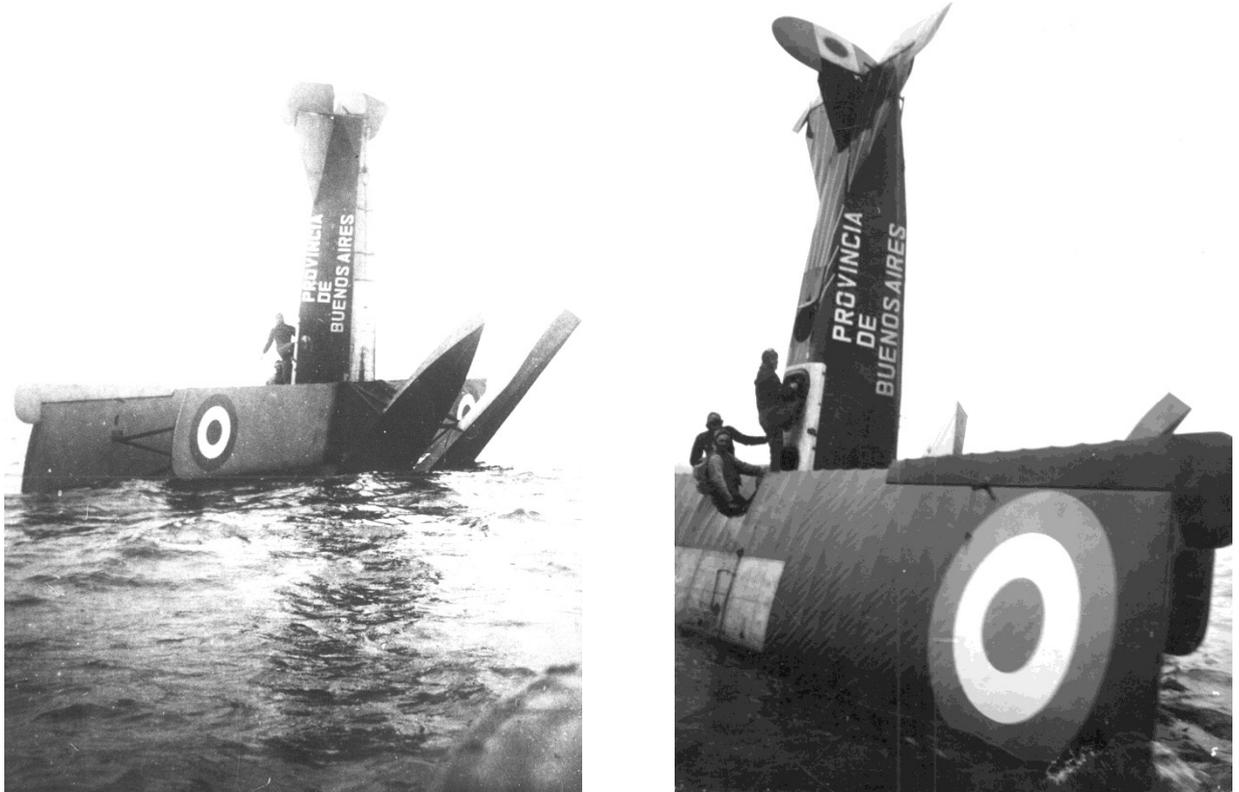


Izquierda: El Mayor Zanni y el Mecánico Beltrame en Kasumigaura con el Dr. García Urriburu y el oficial naval argentino Evaristo Velo. 11 de octubre de 1924. Derecha: Mayor Zanni en Japón. (Fotos Archivo General de la Nación).



Fokker C.IVW *Provincias Unidas de Buenos Aires* accidentado en Kasumigaura³⁹

³⁹ http://i63.photobucket.com/albums/h141/el_jere/Fokker%20C4/ProvinciadeBuenosAires.jpg



Fokker C.IVW *Provincia de Buenos Aires* accidentado en Kasumigaura. 14 de mayo de 1925 (Foto Archivo General de la Nación)

Fokker C.IVW

Según los registros obrantes en los libros de actas del Aero Club Argentino hubo además un segundo C.IVW que fue trasladado a Vancouver con un lote de repuestos. Allí permaneció almacenado en reserva a la espera de la llegada del *Provincia de Buenos Aires* para proseguir la etapa final de la gira. Según la información aportada por Jan Grisnich se estima que su número de serie fue 4127⁴⁰ si bien la información es altamente probable por el momento no está categóricamente confirmado.

La guarda del avión generó cuantiosos gastos de almacenamiento mucho después de la terminación del raid y, si bien se realizaron gestiones para repatriarlo finalmente fue vendido para solventar los gastos residuales de la travesía. Es probable que haya sido vendido a EE.UU. y registrado en la aviación civil NC439.

Fokker B.II

Hubo un tercer avión que no fue utilizado, un Fokker B.II del cual se construyó un único prototipo que realizó su primer vuelo el 15 de diciembre de 1923. Era biplaza (piloto y observador) de hélice tractora equipado con un motor Rolls Royce *Eagle IX* de 360 hp refrigerado por dos radiadores circulares Lamblin que le proporcionaba una velocidad de crucero de 175 km/h.

⁴⁰ Hay fuentes que refieren que el avión en realidad es un C.VC.

vuelta al mundo En contestacion a una nota de "The Royal Bank of Canada" sobre el avion que esta en Vancouver se resuelve cablegrafiar pidiendo el valor actual de dicho material y cuantos importan los cargos directos hasta subregarlo en Buenos Aires; que el Club ignora quien sea el deudor a la International Towing y declina cualquier responsabilidad por un credito pero que consideraria la proposicion de aceptar una letra por seis mil dolares a noventa dias por saldo que se autorizara pagar el almacenaje tan pronto como se sepa el valor actual de los materiales, como tambien se consideraria cualquier oferta razonable para venderlos alli.

Se produce luego un cambio de ideas sobre la necesidad de liquidar prontamente la situacion en lo que respecta al "raid" del Mayor Zanni y se comisiona al Sr. Presidente para que busque una solucion oficial, tratando de obtener que el gobierno se haga cargo de los materiales sobrantes y de las obligaciones pendientes.

Fokker C-IVW almacenado en Vancouver. (Libro de Actas del ACA ENE25-JUL26 Acta 287. 27 de mayo de 1926, Foja 186)

Los planos estaban contruidos en madera (factor de carga 52.5 kg/m²). Tenia una relacion peso-potencia de 5.85 kg/hp que le posibilitaba ascender a 1000 m en 6 minutos y alcanzar una velocidad maxima de 195 km/h. El puesto del piloto estaba ubicado sobre el lado izquierdo debajo del plano y el observador-artillero inmediatamente detras de las alas.

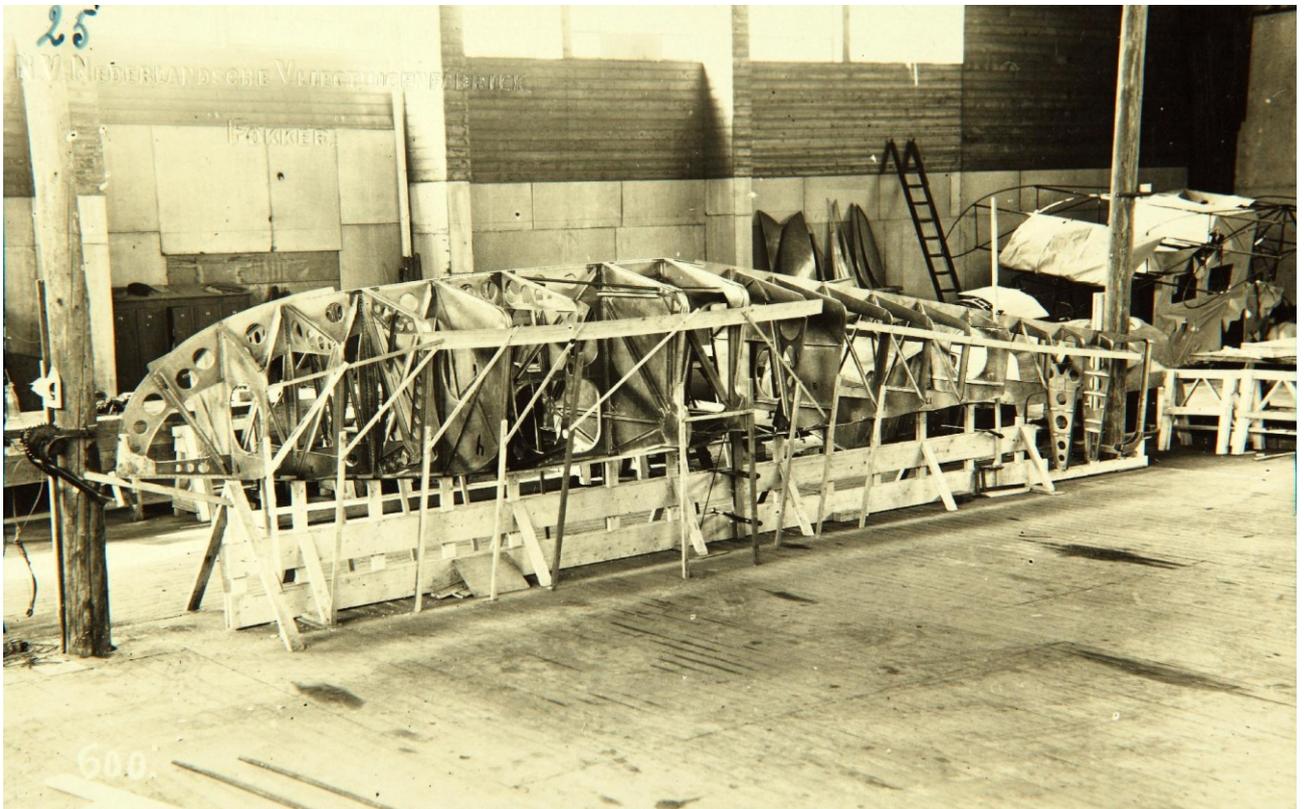
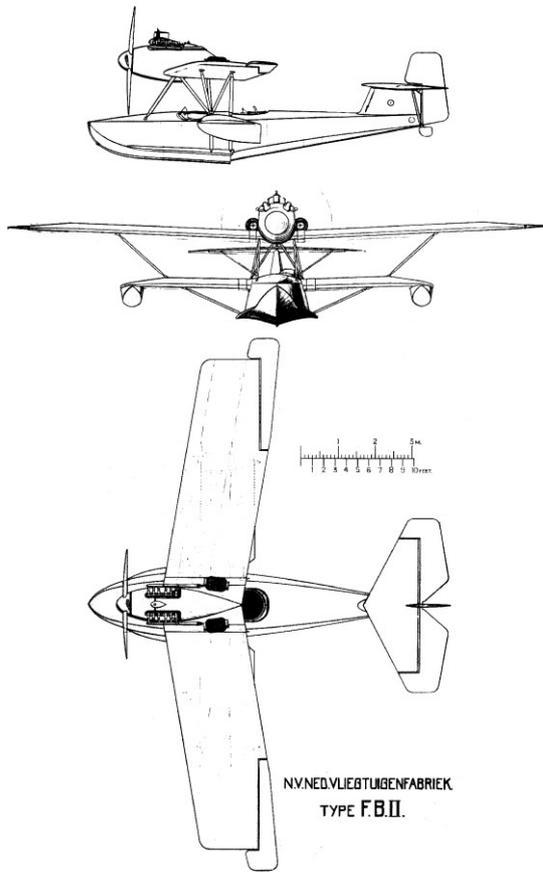
Este avion, probablemente ofrecido personalmente por su fabricante, fue el elegido por el equipo del Mayor Zanni para completar la vuelta al mundo, pero si bien figura adquirido en el presupuesto⁴¹ en realidad no se utilizo y fue definitivamente reemplazado por el Fokker C-VIW enviado a Vancouver. El bote volador finalmente fue entregado a la armada holandesa para su evaluacion.

⁴¹ Libro de Actas del ACA AGO26-NOV28 Acta 285. Foja 174.

Los Fokker argentinos (Periodo 1919-1942)

© Eloy Martín

2014

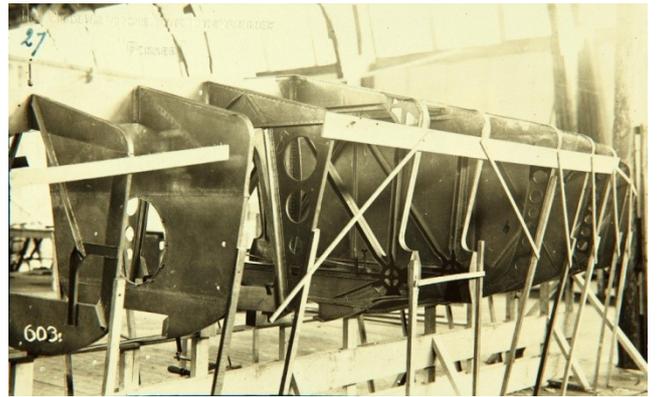
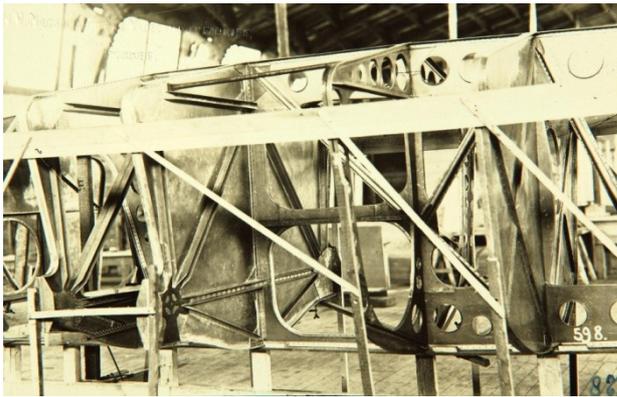


Fokker B.II en proceso de construcción (Foto archivo San Diego Air & Space Museum)

Los Fokker argentinos (Período 1919-1942)

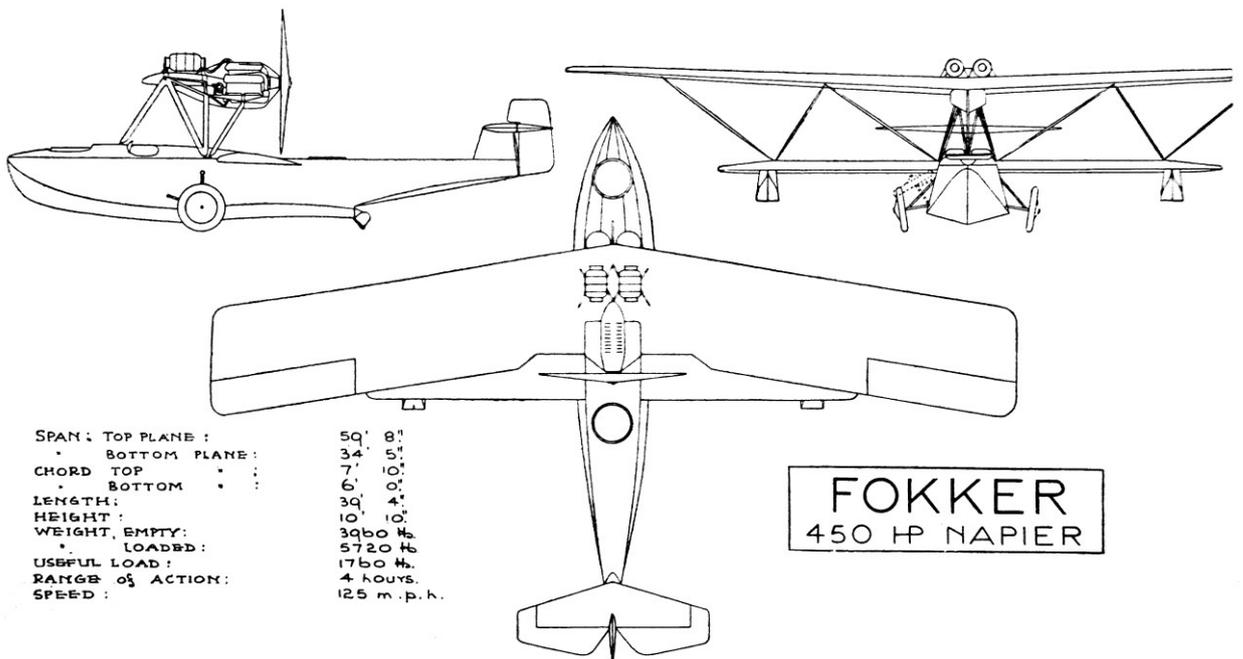
© Eloy Martín

2014



Fokker B.II en proceso de construcción (Foto archivo San Diego Air & Space Museum)





Variante proyectada del Fokker B.II con motor impulsor

El regreso al país Zanni disertó en el Círculo Militar sobre las alternativas de la travesía. Según nos relató el historiador Biedma Recalde en uno de sus artículos, en la ocasión el aviador modestamente

dijo: *no pretendo, ni quiero, dar a esta exposición, el carácter o el nombre de una conferencia, ella tratará solamente de la forma como el vuelo fue planeado, organizado y llevado a cabo*⁴².



Mayor Zanni con el mecánico Beltrame luego del viaje por la vuelta al mundo en avión (Foto Archivo General de la Nación)

Tapa de la partitura del tango *Zanni-Beltrame* compuesta en honor de los protagonistas por Elio Rietti con letra de Juan José Barros editado por Alfredo Perrotti



⁴² BIEDMA RECALDE, Antonio María. *La épica gesta del comodoro Pedro L. Zanni hace 43 años la argentina intentó volar alrededor del mundo*. Revista Aeronáutica y Espacial. Febrero de 1967. Pág. 14 a 18.

1924		Ll) ¿Cuál es el pie en que se encuentran las instituciones deportivas aeronáuticas, en lo que respecta, también, a material de vuelo?	
<p>vervolgblad 3.</p> <p>transport f. 216.808,13</p> <p>Oct 18 1 sjetuur C IV</p> <p>" " 1 Lamblin Koeler C IV</p> <p>" " 2 cylinders met peusen</p> <p>" " 12 cyl. magneet voor Napier Lyon motor No. 24820 " 1.566,45</p> <p>" " 2 uitlaatventielen voor Napier Lyon motor No. 24820</p> <p>" " 2 inlaatventielen voor Napier Lyon motor No. 24820</p> <p>" " 2 cilinders met peusen voor Napier Lyon motor No. 24820</p> <p>" " 2 sjetuur C IV</p> <p>" " diverse gereedschappen " 141,72</p> <p>1924</p> <p>Aug. 28 2 propellers met de sie met. met. No. 20 Aug. 1924 " 245, - *</p> <p>G.B.T.A.</p> <p>1924</p> <p>Mart 27 1 Oberurselmotor 110 P.K. 2802 ex. machine S II " 375, - *</p> <p>Traugott Wien</p> <p>1924</p> <p>Mei 30 1 machine S III No. 4523 m. m. reedemotor No. 37746 en reserve-deelen en gereedschappen " 29.561,08 *</p> <p>Juli 3 1 machine D XI 4616 m. Hispano 100 H.P. No. 207160 m. reserve-deelen en gereedschappen " 12.244,62 *</p> <p>Nov. 10 1 metaal gordel " 242,98 *</p> <p>Balance van de per 31 December 1922 en kostprijs van het in 1923 en 1924 vervaardigde f. 261.184,98</p> <p>Af reserve per 31 December 1922 f. 79.501,10</p> <p>Af schrijving " " 1923 " 58.134,73</p> <p>" " " 1924 " 27.092,15</p> <p>f. 234.734,98</p> <p>f. 264.450, -</p>		<p>Centro de Aviación Civil 2</p> <p>1 desde 1920 y el otro desde 1925.</p> <p>Aero Club Argentino 5</p> <p>3 Fokkers inutilizados y 2 en servicio desde 1925.</p> <p>Aero Club Rosario 2</p> <p>Reconstruidos con varios aviones de 1920.</p> <p>Aero Club Santiago del Estero 3</p> <p>1 desde 1924 y 2 desde fines de 1926.</p> <p>Aero Club Córdoba 2</p> <p>Los dos desde fines de 1926.</p> <p>Aero Club Tucumán 4</p> <p>3 desde 1924 y 1 desde 1925.</p> <p>Aero Club Chaco 3</p> <p>1 desde 1924 y los otros dos inutilizados.</p> <p>Aero Club Mendoza 3</p> <p>1 desde 1926 y los otros dos inutilizados.</p> <p>Aero Club Corrientes 1</p> <p>En absoluta inactividad desde 1925.</p> <p>Aero Club Rafaela 1</p> <p>Completamente inutilizado.</p> <p>Aero Club Bahía Blanca 2</p>	

Izquierda: Documento de origen proporcionado por el investigador Jan M. Grisnich. Derecha: Estado de material Fokker en la aviación civil. En 1925 hubo cinco aviones de la marca asignados al Aero Club Argentino. Revista *Aviación* N.º 58. Enero de 1926

Detalle de los cinco aviones consignados por la revista *Aviación*

	Avión	N/C	Estado	Comentarios
1	Fokker B.II	001	E/S	En fábrica
2	C-IV	4118	F/S	H-NABW. DAC. Aero Club Argentino. Inutilizado en Metán
3	C-IV	4525	F/S	Ciudad de Buenos Aires.
4	C-IVW	4109	F/S	Provincia de Buenos Aires. Adquirido para la vuelta al mundo del Mayor Zanni. Inutilizado en Kasumigaura.
5	C-IVW	4127 ⁴³	E/S	En Vancouver. Adquirido para la vuelta al mundo del Mayor Zanni. Puede haber sido vendido a EE.UU. Registrado NC439 ⁴⁴

Fokker V-LC

Fue construido por Fokker Flugzeugwerke en 1916. Este prototipo biplaza experimental avanzado de entrenamiento se realizó en Schwerin, Alemania a partir del modelo D.VII. En 1919 fue donado a la Armada por la misión Aeronáutica Francesa. El avión había sido capturado por los aliados y fue

⁴³ Muy probablemente sea su número de serie, no está categóricamente confirmado.

⁴⁴ Fuente Jan Grisnich

expuesto por la Misión Comercial Francesa en la Exposición Rural de Palermo⁴⁵. Estuvo basado en Fuerte Barragán.



Fokker D.VII (Fotos archivo San Diego Air & Space Museum)



Fokker V-LC

Con este avión el piloto argentino platense Juan José Esteguy el 5 de marzo de 1919 realizó en secreto varios vuelos de entrenamiento destinados a intentar el cruce de Los Andes. En uno de ellos tuvo una emergencia que ocasionó la rotura de su cigüeñal y la hélice. El carpintero Guillermo Covas, el mismo que había construido la hélice del Farman del Condestable Oytaben, realizó una serie de estudios y construyó una hélice con una pieza de nogal americano en el Arsenal de Río Santiago que fue balanceada y calibrada manualmente.

⁴⁵ El Comité Franco Argentino que había organizado en la Sociedad Rural Argentina de Palermo una exposición de denominada *Exposición Pro Aliados*. En esas instancias se gestionó la donación de aeronaves y motores consideradas *reliquias de guerra*. La Armada recibió el Fokker, un Nieuport 12 *Scout* y un Rumpler 1913 *Taube* que fueron llevados al aeródromo de Fuerte Barragán. BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1969) *Crónica histórica de la aeronáutica argentina*. Colección Aeroespacial Argentina. Tomo II. Pág. 254.

El 26 de mayo de 1921 tuvo una nueva emergencia y aterrizó en la ciudad de La Plata sobre unos eucaliptus sobre Avenida 51 entre 1 y 2. El avión quedó fuera de servicio por falta de repuestos y fue empleado con fines didácticos. El proyecto de Esteguy quedó trunco cuando el 2 de septiembre embarcó rumbo a Marruecos para incorporarse a la Legión Extranjera Española con el grado de Alférez Esteguy y su pasajero fallecieron el 23 de octubre de 1922 mientras realizaba un vuelo postal a bordo del De Havilland DH-9C M-AAAG *Sevilla* de la Compañía Española de Tráfico Aéreo (C.E.T.A.). Se estrelló al chocar contra unas elevaciones al sur Tánger. Fue la primera víctima mortal de la aviación comercial española.

Fokker D.XI

Fue diseñado por Reinhold Platz (1886-1966) y voló por primera vez entre el 5 y 23 mayo de 1923. Tenía un motor Hispano Suiza 8-Fb de 300 hp de 8 cilindros en V enfriado por dos radiadores laterales, el fuselaje estaba construido por tubos de acero recubierto con placas de madera terciada al igual que sus planos. Estaba provisto de dos ametralladoras calibre 7.7 mm LMG 8/15 sincronizadas con la hélice. Los radiadores individuales para el motor se ubicaban en los lados de la nariz. Se fabricaron 178 unidades.

Si bien en su construcción se incorporó la madera compensada como recubrimiento de alas y fuselaje, haciéndolo más resistente a la intemperie que la tela de lino, el uso ya común del duraluminio en los Breguet demostró ser más práctico y no se ordenaron más compras del Fokker D.XI, a pesar de sus buenas condiciones de vuelo. El éxito de este modelo en 1924 dio origen a una orden de compra de 125 unidades por parte del gobierno soviético, y luego, 50 unidades adicionales del modelo mejorado designado D.XIII para el Ejército alemán gestionadas a través del financista germano Hugo Dieter Stinnes (1870–1924).



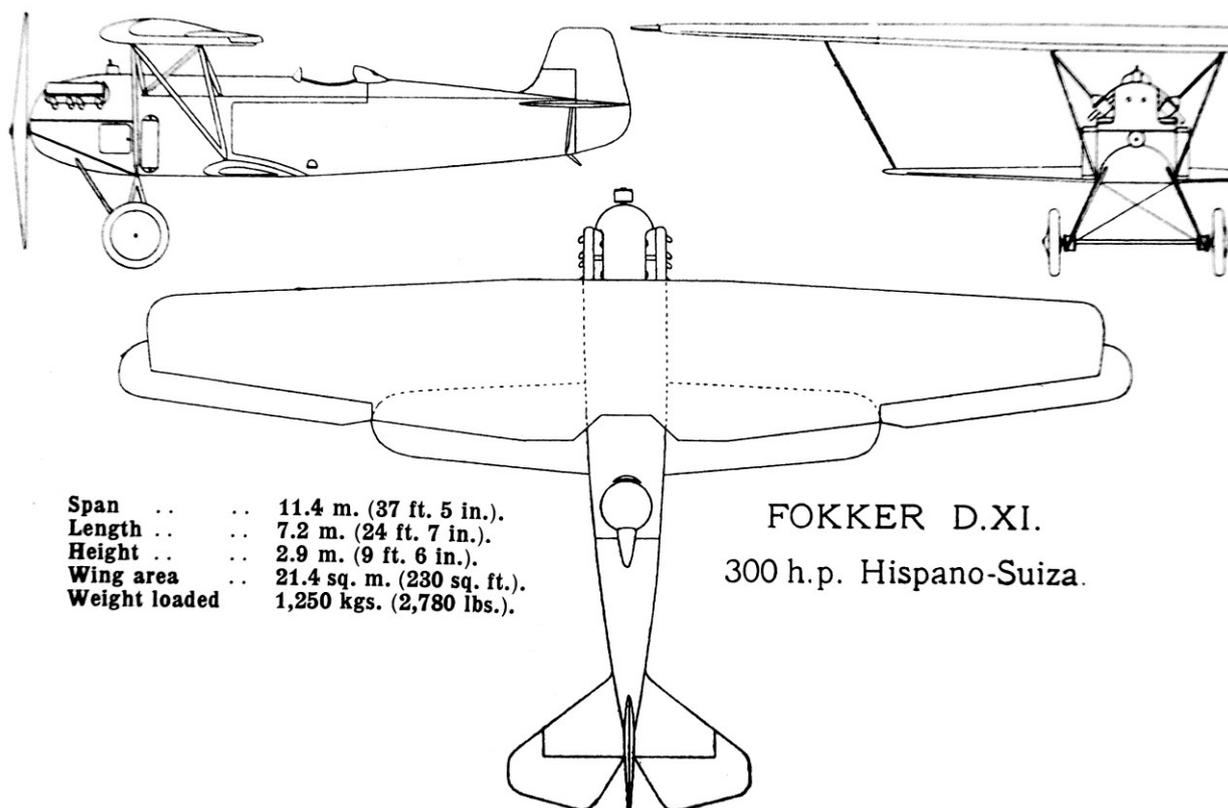
Izquierda: Reinhold Platz. Derecha: Línea de producción del D.XI

Esta compra fue una operación velada de material aéreo para las fuerzas armadas alemanas, afectadas por los términos de restricciones militares fijadas el 25 de junio de 1919 por el Tratado de Versalles. Como recurso alternativo se montaron campos de entrenamiento encubiertos en países

aliados tales como Rusia. Una de estas instalaciones fue la escuela de aviación de Caza en Lipezk⁴⁶ (unos 500 km al sudeste de Moscú) donde fueron secretamente capacitados tripulaciones, mecánicos y personal técnico aeronáutico en combinación con una interesante escuela de vuelo a vela desarrollada en suelo germano. Pero esta orden de compra de cincuenta aviones fue cancelada al año siguiente y los aviones finalmente fueron vendidos a Rumania.



Izquierda: Hugo Dieter Stinnes. Derecha: Fokker D-XIII en la escuela de vuelo caza de Lipezk. 1926⁴⁷



En febrero de 1924 el General *Billy Mitchell*, impresionado por su excelente rendimiento incorporó algunas unidades del modelo C.IV (CO-4 S/N° 68557), luego dos unidades más (68565, 68566) y

⁴⁶ WOOD, Derek, DEMPSTER, Derek. (1961) *The Narrow Margin*. Hutchinson & Co. London. Pág. 36.

⁴⁷ Bundesarchiv, RH 2/2292, Bild Nr.207. http://en.wikipedia.org/wiki/File:Fokker_d13.jpg

http://en.wikipedia.org/wiki/Lipetsk_fighter-pilot_school

finalmente cuatro CO-4A más (S/N° 23-1205/1209). Ese mes fueron entregados tres aviones (S/N° 68580 al 68582) matriculados P326, P327 y P378 respectivamente en el campo Mc Cook para su evaluación por parte del Servicio Aéreo del Ejército de los Estados Unidos (USAAS) estas unidades, que recibieron la designación PW-7 (*Pursuit Watercooled*), estaban motorizadas con un motor Curtiss D12 de 440 hp y dos ametralladoras calibre .30". En 1925 otras dos unidades D XI fueron vendidas a Suiza para su evaluación de la Fliegertruppe de ese país.



Fokker D.XI (Foto archivo San Diego Air & Space Museum)



Fokker PW-7 (Foto archivo San Diego Air & Space Museum)

El USAAS ya contaba con dos unidades Fokker F VI (PW-5 S/N° 64231/64323), matrículas P231, 232; diez unidades PW-5 (S/N° 68547/68556) construidas más tarde, y un prototipo monoplaza Fokker D IX (PW-6 S/N° 68575) que era una versión del modelo D.VII pero con ligero alargamiento de alas y motor Wright-Hispano Suiza H2 de 320 hp. Este avión también fue evaluado en el campo Mc Cook y recibió la matrícula P246. Otros países que operaron este avión, en 1925: Rumania (50), Suiza (2) para evaluación en el campo Fliegertruppe y España.

Alta en la Aviación Militar

El primer y único avión de su tipo que tuvo la aviación militar, fue enviado a la Argentina el 3 de julio de 1924 y llegó como demostrador el D.XI número de serie 4636. Estaba provisto con un motor Hispano Suiza 8Fb (número de serie 207166) y su costo fue de 12244.62 florines.

Llegó en la época intermedia entre el uso de los Nieuport 29C1 y los Breguet XIX-A2. No es descartable considerar la posibilidad de que este demostrador hubiese sido traído con la finalidad de

poder vender a la Aviación de Ejército como el material originalmente destinado para el gobierno ruso, ya que, por ese entonces, se consideraba la posibilidad de adquisición de material de caza y bombardeo. La elección recayó en los Breguet XIX y luego en los Dewoitine modelos 25 y 21C1.

INVENTAIRE 1 JANUARI 1924.		DOCUMENT IN CONSIGNATIEN.	
O. I. S C H R Y F V I N G		W A A R D E	
Aanwzig by:			
Spaansche Regering	1 Machine D XI zonder motor	P. 1.275.-	
A. G. Hugo Stinnes	1 Machine C IV m. Napier Lion		
Buenos Ayres		P. 55.000.-	
	div. onderd. by id. "	1.719.40	
	div. gereedsch. " "	141.72	
		53.425.-	
		56.061.20	
		64.900.-	
		70.361.18	

Cyboerki in 1922	09501.10		
" " 1923	60370.96		
" " 1924	20280.26		
" " 1924 bal.	91028.66		
" " 1925	9333.26		
Kostprijs van in 1925 uitcomig. versch.		270.518.24	
1. Leuchter motor (Amnida) 2/10/28			
1. 10. II " " L. 500 St. (Chyrotokh.) 12.244.62		16.354.40	
		254.163.04	
Aflevering 1922	79.501.10		
" " 1923	50.184.73		
" " 1924	97.099.15		
		134.734.98	
Terugkoop aflevering in 1925			
uitcomig. (van 1925) versch.		7.354.40	
		127.380.58	
Aflevering 1925	19.333.26		
		246.713.84	
		7450 =	

Documentos de origen del D.XI proporcionados por el investigador Jan M. Grisnich. En el recuadro del documento de la derecha se aprecias las iniciales PK que corresponderian a Paul Kinkelin, que según los libros de Actas del Aero Club Argentino, era el representante de la firma en nuestro país

En noviembre fue dado de alta en la Escuadrilla de Caza del Grupo N.º 1 de Observación hasta el 31 de diciembre de 1927. El 27 de mayo de ese año fue embestido en la plataforma de El Palomar por el Dewoitine D-25C1 N.º 2⁴⁸ y el 3 de junio sufrió un accidente durante el aterrizaje que le produjo la torcedura de uno de los tubos del fuselaje a la altura de la primera cuaderna. Luego habría sido transferido a la Dirección de Aviación Civil.

Estado de servicio del Fokker D.XI

	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
1924												
1925												
1926												
1927												

Nota: El color verde corresponde al período del avión en servicio y el rojo fuera de servicio

⁴⁸ Se produjeron daños en el borde de ataque izquierdo del D-25.



ESTADÍSTICA DE LOS FOKKER EN SERVICIO EN EL EJERCITO.

SERVICIO REALIZADO EN EL AÑO 1925.-

10

MESES	Servicio realizado (vuelos)		Grupo N.º 1 de Observación						TOTAL de VUELOS
	AVIO	OTROS	DIAS	HORAS	MINUTOS	SEGUNDOS	METROS	KILOMETROS	
ENERO.....	1	—	3	0	0	0	—	—	10
FEBRERO.....	2	—	—	0	0	—	—	—	13
MARZO.....	4	—	—	7	0	—	—	—	20
ABRIL.....	3	1	—	0	0	—	—	—	20
MAY.....	6	1	—	11	0	—	—	—	22
JUNIO.....	6	1	—	10	0	—	—	—	20
JULIO.....	7	1	—	11	0	—	—	—	24
AGOSTO.....	6	2	—	13	0	—	—	—	30
SEPTIEMBRE.....	9	2	—	15	0	—	—	—	36
OCTUBRE.....	8	2	—	14	0	—	—	—	34
NOVIEMBRE.....	6	0	—	12	0	—	—	—	27
DICIEMBRE.....	7	0	—	11	0	—	—	—	30
T O T A L.....	1	0	3	10	0	0	0	0	217

(x) De la aviación civil.-

Estado de material del Grupo N.º 1 de Aviación. Memoria de la Servicio Aeronáutico del Ejército. 1925

ESTADÍSTICA DE LOS DISTINTOS TIPOS DE AVIONES EN SERVICIO DURANTE EL AÑO 1926

-----oo0oo-----

Meses	Depto. Militar	Escuela Militar de Aviación					Grupo N° 1 de Observación					Grupo N° 3 de Observación	TOTAL		
	Breguet	Avro	S.V.A.	Bristol	Breguet	Curtiss (1)	S.V.A.	Bristol	Breguet	Fokker	Siropert	Curtiss (1)	Bristol	Breguet	Aviones
ENERO.....	--	7	6	-	-	-	--	10	2	1	1	-	--	--	27
FEBRERO.....	--	3	5	-	-	-	1	9	4	1	-	1	--	--	23
MARZO.....	--	3	4	-	-	-	1	9	4	1	-	-	--	--	22
ABRIL.....	--	7	4	-	1	-	--	10	4	1	-	-	--	--	27
MAYO.....	--	10	3	-	1	-	1	6	7	1	-	-	5	--	34
JUNIO.....	--	10	1	-	1	-	1	5	6	1	-	-	4	--	31
JULIO.....	4	9	1	-	1	-	1	6	5	1	-	-	5	--	33
AGOSTO.....	--	9	1	-	-	-	1	5	11	1	-	-	5	--	33
SEPTIEMBRE.....	--	8	1	1	-	-	1	4	14	1	-	-	5	--	35
OCTUBRE.....	--	7	-	2	-	1	1	-	10	-	-	-	4	--	25
NOVIEMBRE.....	--	8	1	2	-	1	1	-	12	-	-	-	4	1	30
DICIEMBRE.....	--	7	1	3	-	2	-	-	3	-	-	-	4	1	21

(1) De la aviación civil

Estado de material del Grupo N.º 1 de Aviación. 1926

ESCUADRILLA DE CAZA

PLANILLA DEL ESTADO DE LOS AVIONES "FOKKER" AL 31 DE DICIEMBRE DE 1926

Fecha	En Servicio	En Reparación	En Reconstrucción	A Reconstruir.	De baja
ENERO	1				
FEBRERO	1				
MARZO		1			
ABRIL		1			
MAYO	1				
JUNIO	1				
JULIO	1				
AGOSTO	1				
SEPTIEMBRE	1				
OCTUBRE		1			
NOVIEMBRE		1			
DICIEMBRE		1			

GRUPO N.º 1 DE OBSERVACIÓN

Escuadrilla de Caza

PLANILLA DEL ESTADO DE LOS AVIONES "FOKKER" AL 31 DE DICIEMBRE DE 1927

Fecha	En servicio.	En reparación.	En reconstrucción.	A reconstruir.	De baja.
Enero	1				
Febrero	1				
Marzo	1				
Abril	1				
Mayo	1				
Junio	1				
Julio		1			
Agosto		1			
Septiembre		1			
Octubre		1			
Noviembre		1			
Diciembre		1			

Izquierda: Estado de material Fokker al 31 de diciembre de 1926 en el Grupo N.º 1 de Observación (Escuadrilla de Caza). Memoria del Grupo N.º 1 de Observación. 1926. Derecha: Estado de material Fokker en el Grupo N.º 1 de Observación (Escuadrilla de Caza). Memoria del Grupo N.º 1 de Observación. 1927

ESTADÍSTICA DE LOS DISTINTOS TIPOS DE AVIONES EN SERVICIO DURANTE EL AÑO 1927.-

-----60-----

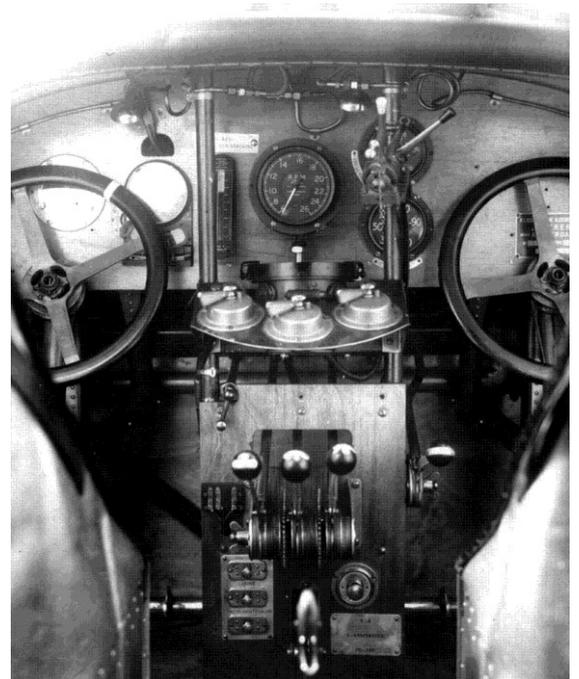
M e s e s	Dirección Gral. de Aeronáutica	Escuela Militar de Aviación					Grupo N° 1 de Observación			Grupo N° 3 de Observación		Aviones
	Junkers	Avro 12 Rhene	Avro Geopost	S.V.A.	Bristol	Devoitine	Breguet	Devoitine	Fokker	Bristol	Breguet	
ENERO	- . -	6	-	2	3	-	7	-	1	3	-	22
FEBRERO	- . -	3	-	1	7	-	6	-	1	4	1	24
MARZO	- . -	3	-	1	8	-	9	-	1	4	1	27
ABRIL	- . -	3	-	1	6	-	10	2	1	3	1	27
MAYO	1	6	-	1	5	1	11	2	1	2	4	34
JUNIO	1	6	-	1	5	1	10	4	1	1	2	32
JULIO	1	8	-	1	5	1	11	6	-	2	3	38
AGOSTO	1	9	5	1	7	1	8	6	-	2	3	43
SEPTIEMBRE	2	8	4	1	8	1	8	6	-	3	4	45
OCTUBRE	2	8	5	1	9	1	10	4	-	3	6	49
NOVIEMBRE	2	8	5	1	8	1	10	4	-	3	6	48
DICIEMBRE	1	8	5	1	8	1	1	1	-	3	2	30

Memoria de la Dirección General de Aeronáutica del Ejército. 1927

Fokker F-VII/3m

Durante la segunda mitad de la década de los años veinte el holandés Anthony Herman Gerard Fokker, que había alcanzado una gran reputación como diseñador y constructor de aeroplanos para Alemania durante la Primera Guerra Mundial; se estableció en cercanías de Ámsterdam y comenzó a producir aparatos destinados al transporte aerocomercial. Promediando 1925 la nueva industria inició la entrega de los monomotores F-VII.

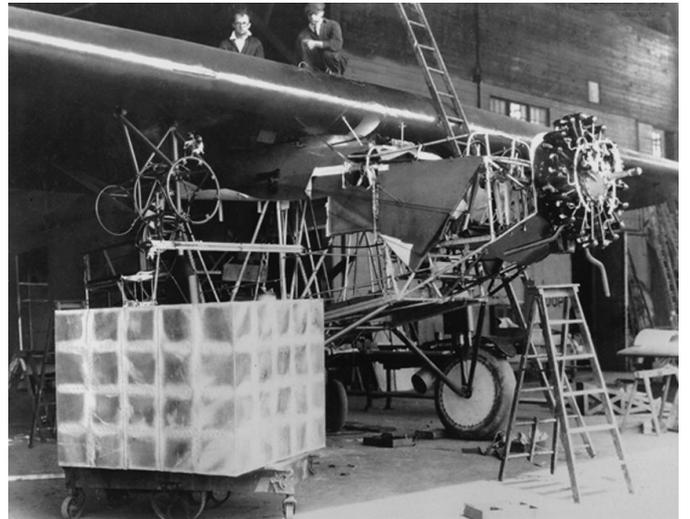
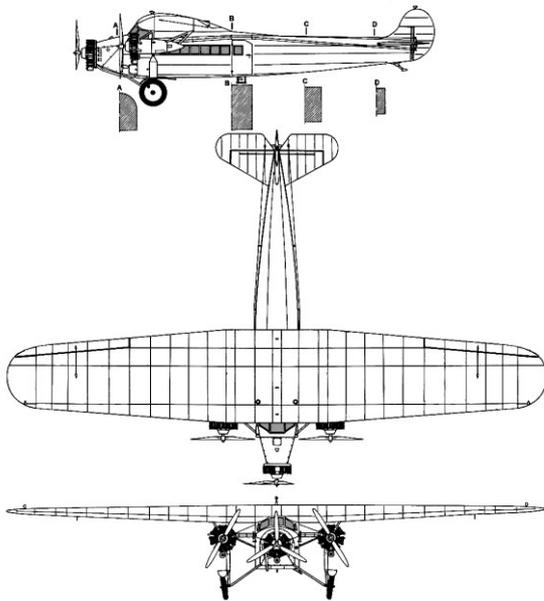
El éxito de este nuevo avión fue prácticamente inmediato. Se trataba de un transporte de tren de aterrizaje convencional, ala alta, construcción enteramente metálica desarrollado en 1926 a partir del modelo F.VII. Estaba equipado con un motor de 400/450 hp (Napier *Lion*, Rolls Royce y/o Lorraine Dietrich). Los alerones estaban contruidos en madera, sus tanques de combustible y aceite estaban alojados en las alas. Disponía de una cómoda bodega con capacidad para



ocho pasajeros dispuestos en dos filas de cuatro asientos y equipaje. La cabina de pilotaje era doble comando disponía de asientos lado a lado para piloto y copiloto. Tenía la ventaja adicional de poder operar con excelentes prestaciones aún con solo dos motores operativos que le permitía ascender a 1.52 m/seg aún estando a 2400 m.

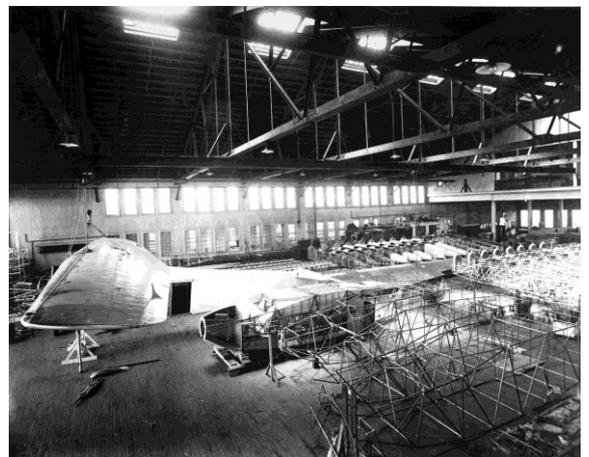
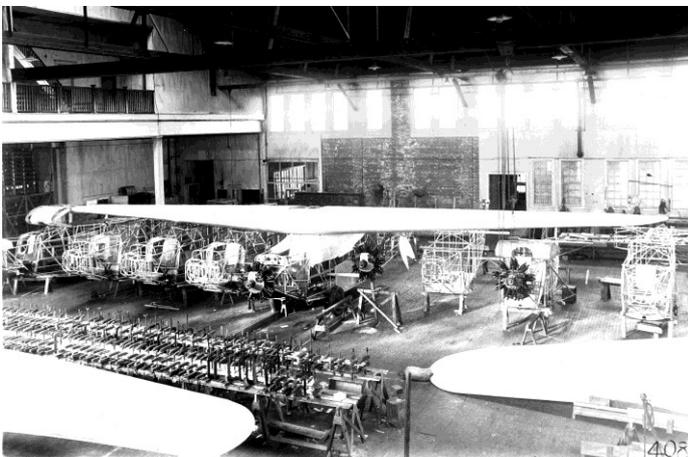
Anthony Fokker de visita en su sucursal Netherlands Aircraft Manufacturing Co. de EE.UU. se enteró de una competencia organizada por Henry Ford para cubrir un circuito de 3000 km desde Detroit. De inmediato Fokker se abocó a mejorar el robusto modelo VII agregándole dos motores adicionales y al cabo de tres meses concretó el proyecto que dio origen al legendario FVIIA/3m.

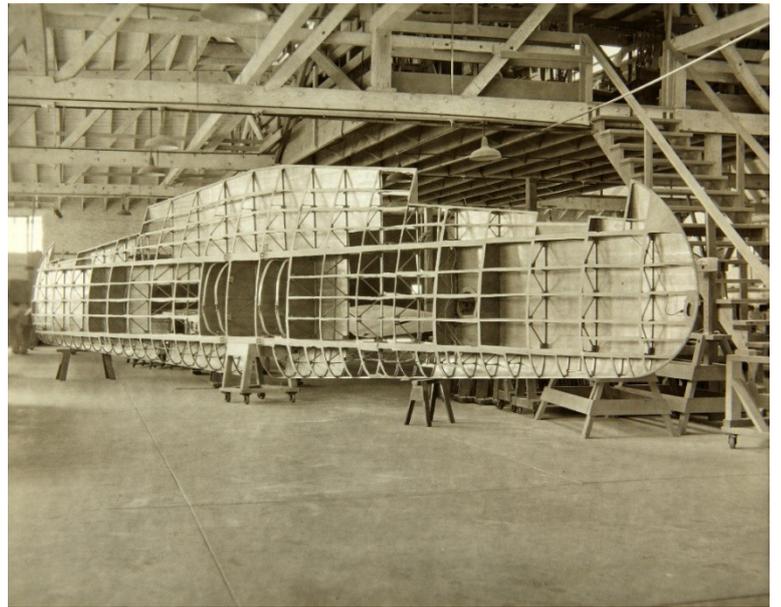
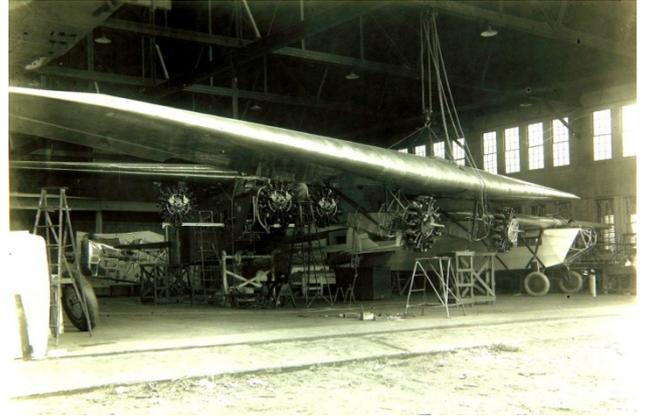
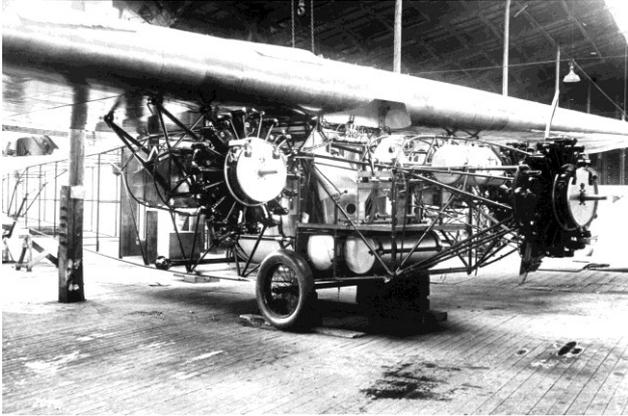
Sus performances lo hicieron una aeronave elegida muchas misiones para el desarrollo de vuelos de largo alcance, particularmente transpolares dado que su interior permitía acondicionar tanques de combustibles auxiliares incrementando notablemente su autonomía y tenía un sistema de corrección de incidencia que permitía ir modificando las condiciones en vuelo a medida que se consumía el combustible, hecho que hacía un vuelo más eficiente, seguro y cómodo.



S

Derecha: Fokker C-2 en Atlantic City. Al lado se ve uno de los tanques de combustible. 1927





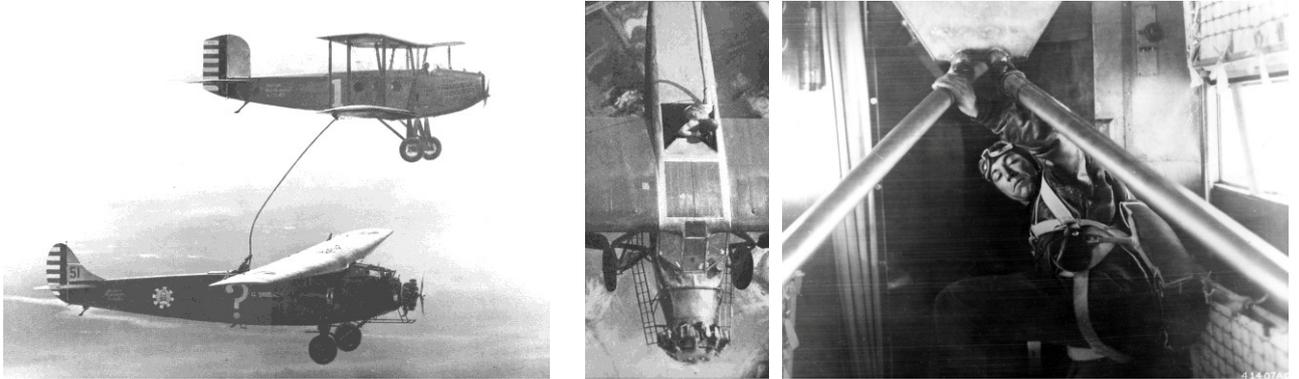
El primero de los F.VII (matrícula NC267, N/C: 600) fue adquirido por el comandante de la marina norteamericana, Byrd. Le dio el nombre de *Josephine Ford* y lo empleó en mayo de 1926 en su histórico vuelo sobre el Polo Norte.



Fokker F.VII/3m NC267 *Josephine Ford* (Foto archivo San Diego Air & Space Museum)

El modelo fue fabricado en los EE.UU. recibió la designación C-2. En junio de 1927 fue empleado en el primer vuelo de California a Hawai. Dos años después con el Fokker C-2A N.º 51 con un

enorme signo de interrogación pintado en el empenaje, fue reabastecido en vuelo por dos Douglas C-1 modificados. En esas tripulaciones participó el Teniente Elwood Richard (*Pete*) Quesada, el mismo que con el grado de Capitán integró la delegación que visitó nuestro país en 1941⁴⁹. Durante la operación, que comenzó el día de año nuevo en 1929 y finalizó 150 horas y 40 minutos más tarde el 7 de enero, el avión Douglas transfirió 5660 galones de combustible.



Derecha: El Teniente Elwood R. Quesada se ajusta a una línea de combustible



Teniente Elwood Richard (*Pete*) Quesada⁵⁰

⁴⁹ El 18 de julio de 1941 recibió el distintivo de Aviador Militar Honoris Causa (Boletín Militar N.º 11502).

⁵⁰ <http://www.379aew.afcent.af.mil/shared/media/photodb/photos/021007-O-9999G-022.jpg>
<http://media.dma.mil/2008/Oct/03/2000673806/-1/-1/0/081003-F-JZ033-608.JPG>



Capitán Quesada delante de un Northrop 8A-2 en El Palomar

Entre el 29 de junio y el 1 de julio de 1927 el Almirante Byrd y tres tripulantes protagonizaron otro vuelo entre EE.UU. y Francia a bordo del NC206 *América*. Despegó de Nueva York con destino a París. En la llegada la ciudad se encontraba bajo una densa niebla y luego de sobrevolarla el comandante decidió amarrar de emergencia frente a Brest. Tan solo días más tarde Charles Lindbergh recogió la fama y la gloria al ganar la fantástica aventura transatlántica.



Un siguiente trimotor llamado a la galería de la fama habría de ser el F-VIIb/3m *Southern Cross*. En mayo de 1928 Charles Kingsford Smith voló sobre el océano Pacífico desde California a Australia. Pero en el lustro de los grandes raids aéreos todavía quedaba espacio para otro triunfo de estos afamados trimotores.



Fokker F.VIIB/3m *Friendship*

El avión había sido encargado por el Comandante Richard Evelyn Byrd (1888-1957) para desarrollar vuelos exploratorios en el Polo Sur, pero Henry Ford, auspiciante de la nueva expedición, condicionó su ayuda financiera al empleo de uno de los trimotores Ford que comenzaban a poblar las aerovías norteamericanas. El fuselaje era de color rojo anaranjado y fue matriculado NX 4204.

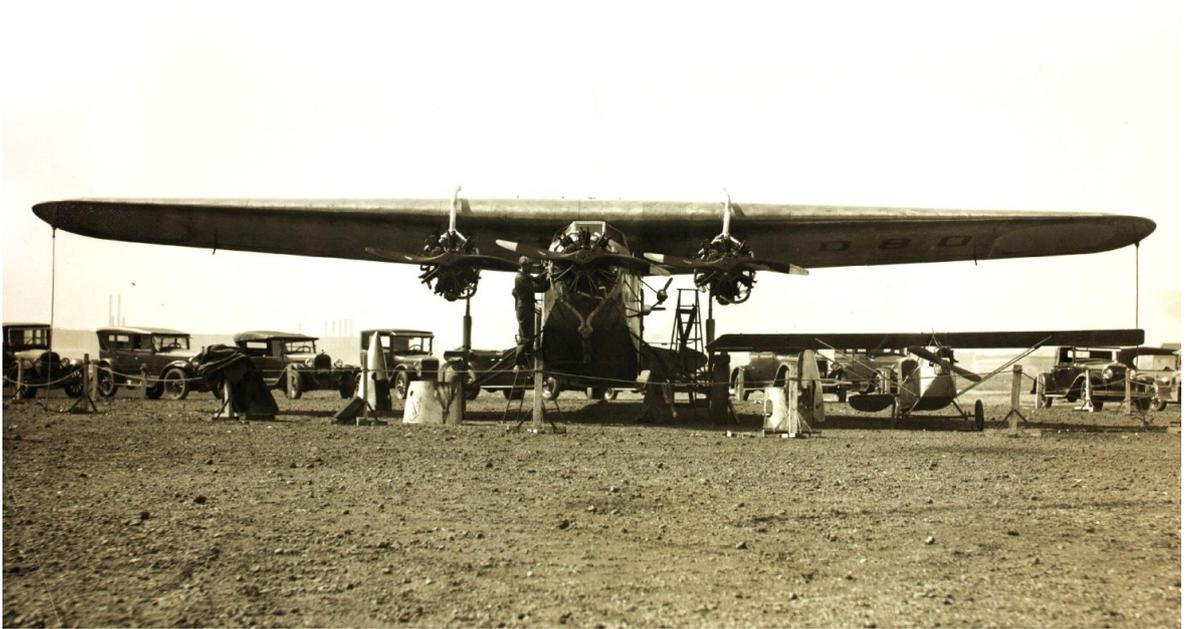
Este Fokker F.VIIB/3m había sido construido a fines de 1927 por la Nederlandse Vliegtuigen Fabriek, Ámsterdam. El número de serie del fuselaje era el 5028 mientras que los planos tenían el número de serie 5066. Fue enviado sin motores a Teterboro, Jersey donde la Atlantic Aircraft Co. Esa empresa le instaló tres motores Wright J-5 *Whirlwind* de 240 hp cada uno (N/S: 8229 el izquierdo, 8280 el central y 8321 el derecho) y le agregó dos tanques alares de 360 litros cada uno y dos adicionales de 950 litros en el fuselaje; con lo que su capacidad total de combustible llegaría 2620 litros. Efectuó su primer vuelo el 16 de febrero de 1928 al mando de Bemt Balchen.

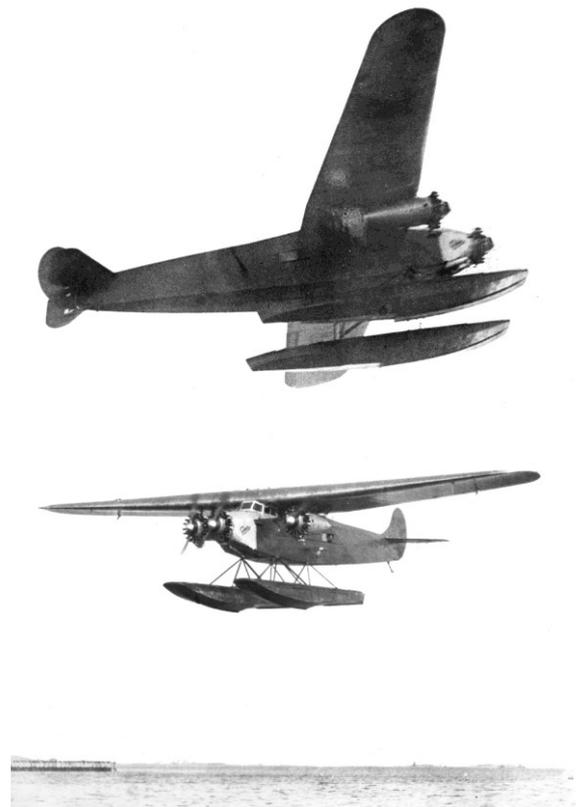
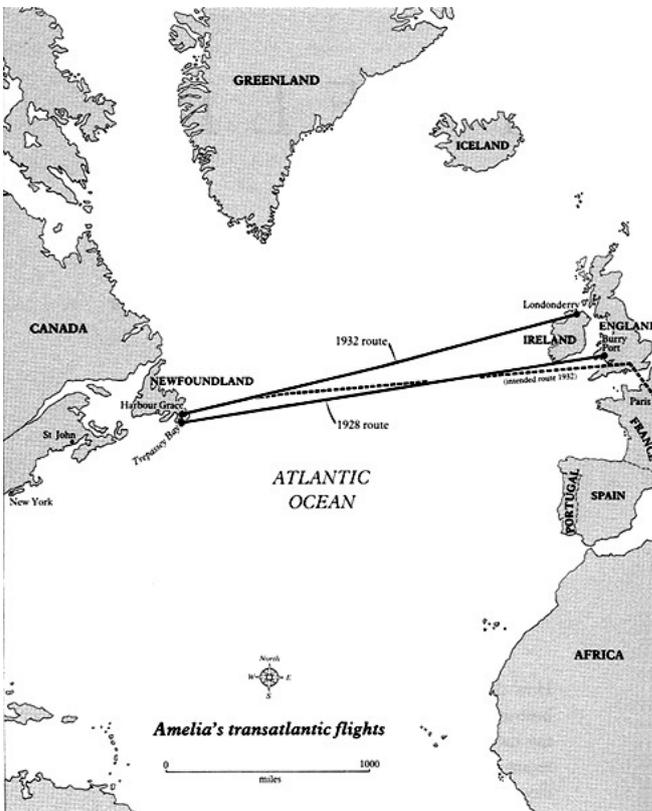


Fokker F-VIIB/3m NX 4204 *Friendship*

Con este avión se planificó un vuelo transatlántico de amistad entre los Estados Unidos de Norteamérica y el Reino Unido, motivo por el cual fue bautizado *Friendship* (*Amistad*). Se desarrolló

entre los días 17 y 18 de junio de 1928 y la tripulación integrada por los aviadores Wilmer Stulz, Louis Gordon y Amelia Mary Earhart. Partieron de Boston hacia Terranova, pero las malas condiciones climáticas lo obligaron a aterrizar en Gales del Sur, Irlanda luego de 20:40 horas de vuelo. Partieron de Boston hacia Terranova, pero las malas condiciones climáticas lo obligaron a aterrizar en Irlanda. No obstante esta hazaña convirtió a la mujer piloto en la primera pasajera en cruzar por aire el océano Atlántico en 20:40 hs de vuelo. Así el *Friendship* se convirtió en el primer hidroavión en llevar a una mujer por la vía aérea a través del Atlántico.





Los Fokker argentinos (Período 1919-1942)

© Eloy Martín

2014



Fokker F-VIIB/3m NX 4204 *Friendship* durante la preparación para el cruce del Atlántico (Foto archivo San Diego Air & Space Museum)

Los Fokker argentinos (Período 1919-1942)

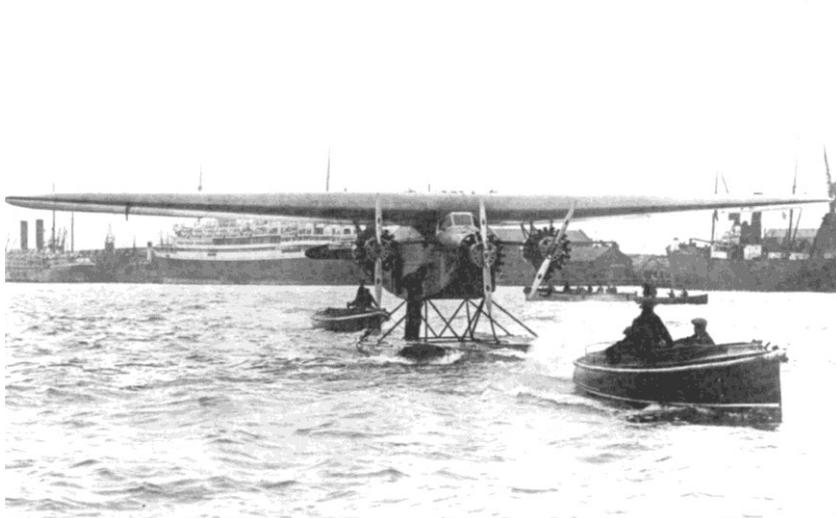
© Eloy Martín

2014



Fokker F-VIIB/3m NX 4204 *Friendship* amerizando en Terranova





Tripulación del Fokker F-VIIB/3m *Friendship* en Southhampton. La tripulación recibida en el muelle. Detrás se ve el avión (Fotos archivo San Diego Air & Space Museum y diario *La Nación* 13 de julio de 1928)

La llegada al país

Tiempo después el *Friendship* fue modificado con un tren de aterrizaje terrestre de tipo convencional. En 1925 José Roger Balet en 1925 había establecido un premio de \$ 50.000 al primer aviador que uniera España y Argentina por la vía aérea.

José Roger Balet

Había nacido en Barcelona el 3 de marzo de 1889. A los 17 años emigró a Sudamérica, el 3 de setiembre de 1906, zarpó a bordo del buque español *Patricio de Zatrústegui* y luego de veintiún días llegó primero a Montevideo luego a Buenos Aires. Comenzó trabajar en el mercado Del Plata ubicado en la intersección de las calles Artes y Cuyo. En virtud su ingenio comercial, pese a las penurias padecidas en los primeros años en 1913 abrió el *Mundial Bazar* en la intersección de las calles San Juan y Lima y el 13 de mayo de 1915 con 26 años recién cumplidos, fundó el bazar *Dos Mundos* en la intersección de las calles Corrientes y Jean Jaures. El comercio rápidamente abrió una serie de sucursales y la casa matriz luego se mudó sobre la Av. Callao N.º 312 en su la intersección de con la calle Cuyo (actual Sarmiento).

En 1929 se le preguntó sobre algún factor que hubiera colaborado con su triunfo una confianza infinita en este país virgen todavía hoy para una cantidad de negocios productivos. Jamás intervino en la política militante de ningún partido. Dijo *los gobiernos pasan, cambian, se renuevan y la Nación sigue su marcha, es siempre una y por ella se debe luchar y trabajar*. Tal los conceptos que animaron su trayectoria.

El 2 de septiembre de 1845 Bernardino Rivadavia falleció en la casa sita en las calles San José y Cánovas del Castillo. La Cámara de Comercio Española en Buenos Aires colocó una placa en este edificio y lanzó la iniciativa de que se debía adquirir y hacer un museo *Rivadaviano*. Este grupo de españoles pedía al Sr. Pelayo Quintero, Presidente de la Academia de Ciencias y Letras Hispanoamericana de Cádiz, se encargase de organizarlo. En diversas ocasiones, se había tratado de adquirir esta casa, no pudiendo prosperar las gestiones, por cuanto los propietarios se negaban a enajenarla por ser para ellos un recuerdo de familia.

El Coronel argentino en Cádiz Benito Urreta Sáenz Peña obtuvo la promesa del Presidente del Directorio de España de que se trataría de expropiar por medio de una resolución especial, si alguna asociación española residente en Buenos Aires se interesara en adquirirla para donarla al Gobierno Argentino. Enterado Roger Balet, se entrevistó con el Presidente de la República Don Marcelo Torcuato de Alvear y le manifestó su deseo de adquirir para después donar al Gobierno Argentino esta propiedad.

Se reunió con el Ministro de la Gobernación en España y éste ordenó al Gobernador de Cádiz que se entrevistara con los propietarios para que accedieran a la venta, caso contrario, sería expropiada. Dada la presión, fijaron un precio muy alto por la histórica mansión, trescientas mil pesetas.

Al tener la aceptación por parte del Gobierno Argentino, Roger Balet, compró por medio del Banco Español y el 12 de octubre de 1928, día que asumió por segunda vez la presidencia de la República el Dr. Hipólito Irigoyen, firmó la escritura correspondiente. Manifestó Roger Balet: *decidí que se efectuase la operación ese día por ser tan simbólico para las dos naciones*. En ese entonces era embajador de Argentina en España el Sr. García Mansilla, nieto de Manuel José García, Ministro Plenipotenciario del Gobierno de Rivadavia.

Hechos, circunstancias, cambios de gobierno, imposibilitaron la entrega de esta casa a la Nación Argentina, pese a las reiteradas visitas de Balet a la presidencia de la República. La donación fue propuesta por escrito el 3 de abril de 1929 y reiterada en 1930, pero no se tomó resolución alguna y por lo tanto no se protocolizó. Se extravió el título de propiedad y se obtuvo un duplicado con todos los recaudos legales del caso, el cual fue entregado al Vicepresidente de la Nación Doctor Ramón Castillo el 2 de septiembre de 1941 en forma oficial, coincidiendo con el 96 aniversario de la muerte de Bernardino Rivadavia. Este acto alcanzó carácter de emotividad cuando Roger Balet puso en manos del Jefe de Estado los títulos de propiedad y las llaves de la histórica casa de Cádiz, que se unió así al patrimonio Argentino en el exterior.

Así pasaron 15 años desde su compra y en la mañana del 17 de diciembre de 1943 fue entregada en la ciudad de Cádiz al Estado Argentino la Casa Rivadavia. El acto se realizó en el propio edificio, en la Sede del Consulado que funcionaba en la tercera planta. La ceremonia comenzó dando lectura el Notario al acta de entrega y recepción de la firma.

Seguidamente pronunció un discurso el poeta José María Pemán que con su peculiar estilo dijo frases como: *Aquí, en el piso primero de esta casa, rodeado de un españolísimo ambiente, teniendo a su lado a dos bellas sobrinas gaditanas, emparentadas con uno de los últimos virreyes del Plata, dejó de existir Don Bernardino Rivadavia, el primero de los estadistas Argentinos...* A partir de aquí, además de gestionar la fundación de un museo, se auspició la iniciativa de instalar en esta casa un Centro de Investigaciones Históricas y Económicas con exposición de productos Argentinos, exhibición de diarios y revistas del país, sala de conferencias y conciertos, en síntesis, un verdadero centro cultural, cuyo proyecto fue obra del Cónsul Argentino Tito Livio Froppa que lamentablemente no se llevó a cabo.

Fue apodado el *Sembrador de escuelas*, fundó 48 escuelas públicas en Argentina, 5 en Uruguay y una en Chile. Falleció en la ciudad de Buenos Aires en 1973 a la edad de 84 años.

Con el objeto de concretar el vuelo transatlántico entre Argentina y España, el 11 de mayo de 1929⁵¹, el Teniente Aviador Militar Claudio Armando Mejía y el piloto civil Diego A. Arzeno se trasladaron a los Estados Unidos de Norteamérica donde adquirieron el trimotor que se encontraba a la venta en el aeródromo Le Roy, Nueva York.

Fue adquirido por cuenta de Balet y también habría participado el dueño de un famoso bazar de apellido Vignoli, con el objeto realizar el raid proyectado. El trimotor fue desarmado, encajonado y remitido a Buenos Aires el 19 de abril de 1929 a bordo del *American Legion*.

⁵¹ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N° 2, 1ª Parte, enero a junio. Pág. 111.



Tte Aviator Militar Claudio Armando Mejía



Piloto civil Diego A. Arzeno



Fokker F-VIIB/3m NX 4204 *Friendship*. Despacho a Buenos Aires (Foto archivo San Diego Air & Space Museum)

Una vez en Buenos Aires fue trasladado al aeródromo de General Pacheco donde fue armado. El 25 de mayo de 1929 fue bautizado *12 de octubre*, aunque en el ambiente aeronáutico fue conocido co-

mo *El Colorado* debido a que aún mantenía el color rojo anaranjado brillante con la ligera variante de la bandera argentina pintada en el timón de dirección.



Aeródromo General Pacheco em 1927. (Revista *Aero*)



Izquierda: Aviador Militar Claudio Armando Mejía. Derecha: Fokker F-VIIB/3m *Friendship* en El Palomar (Foto archivo diario *La Nación*)

Desde allí entre junio y octubre desarrolló vuelos mientras se aguardaba el visto bueno presidencial, la habilitación de una matrícula nacional y las condiciones estacionales óptimas para realizar el cruce. En ese lapso Aeroposta, propietaria de los hangares, recibió nuevo material entre los que se encontraban por lo menos seis aviones Latécoère: dos modelo 26-6 (F-AJGE, F-AJGJ) y cuatro modelo 28-1 (F-AJIO, F-AJIQ, F-AJLE, F-AIAB) que colmaron el escaso espacio disponible. Por este motivo fue trasladado al aeródromo militar El Palomar. Allí permaneció en el hangar de la Escuadrilla de Artillería del Grupo N.º 1 de Observación sin lograr que se le asignara matrícula nacional o

fuese formalmente incorporado a la flota de Aviación de Ejército, y Balet mantuvo su propiedad hasta comienzos de septiembre de 1930.



Fokker F-VIIB/3m NX 4204 *Friendship* (Foto archivo San Diego Air & Space Museum)

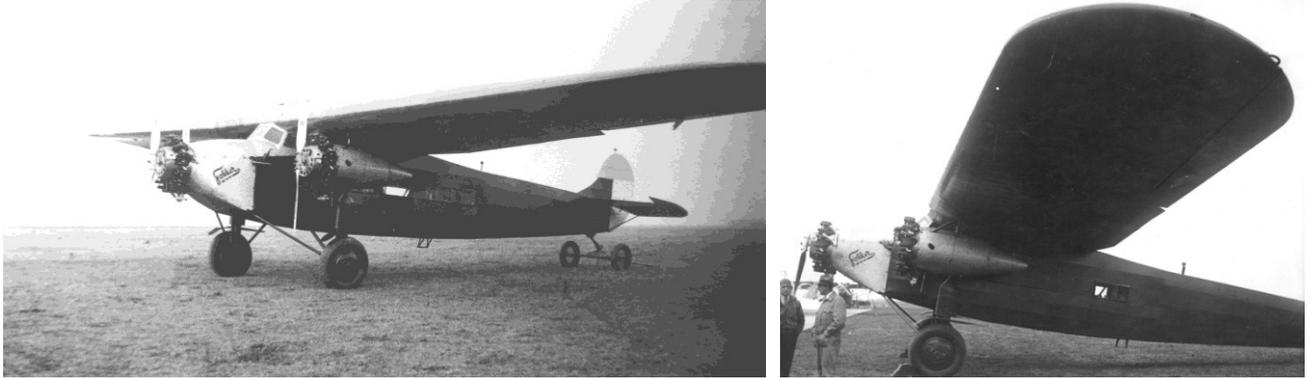


Fokker F-VIIB/3m *Friendship* en El Palomar con el Aviador Militar Claudio A. Mejía. (Fotos archivo diario *La Nación*)

**Fokker F-VIIB/3m *12 de octubre* en el aeropuerto de General Pacheco
(Foto Archivo General de la Nación)**



Fokker F-VIIB/3m *12 de octubre* en El Palomar. En la fotografía se puede apreciar precariamente repintado el nombre *Friendship* en el empenaje. Detrás, frente al hangar N.º 1 se ve un Breguet XIX (Foto Archivo General de la Nación)



Viaje a Chile

Por ese entonces la República de Chile era presidida el Coronel Carlos *Paco* Ibañez del Campo quien había deportado del país a opositores. Los exiliados en Francia, entre los que se encontraban el ex presidente Arturo Alessandri Palma, General (R) Enrique Bravo Ortiz, Coronel Marmaduque Grove Vallejos (ex Director de Aviación de Chile) y Carlos Millán, Agustín Edwards Mac-Clure y José Santos Salas.

El 17 de enero de 1928 estos exiliados organizaron un Comité Revolucionario para derrocarlo. En Buenos Aires, otros adeptos de Alessandri como Horacio Hevia, Pedro León Ugalde, Carlos Vicuña Fuentes, Galvarino Gallardo Nieto y Luis Salas Romo, constituyeron un comité revolucionario y en Chile se formó otro. El 23 de enero Alessandri Palma se reunió en el puerto francés de Calais con Marmaduque Grove, Vallejos el General Enrique Bravo Ortiz, Mac-Clure y Santos Salas marcando el inicio de una conspiración para derrocar al presidente chileno. Pero el gobierno en ejercicio disponía de una acitada red de inteligencia que detectó la maniobra y el 7 de marzo detuvo en Valparaíso al Mayor Carlos Millán Iriarte y al suboficial de sanidad Plinio Macaya cuando regresaban de Europa. El 31 de julio, Grove fue relevado de sus funciones en París y dado de baja del ejército.

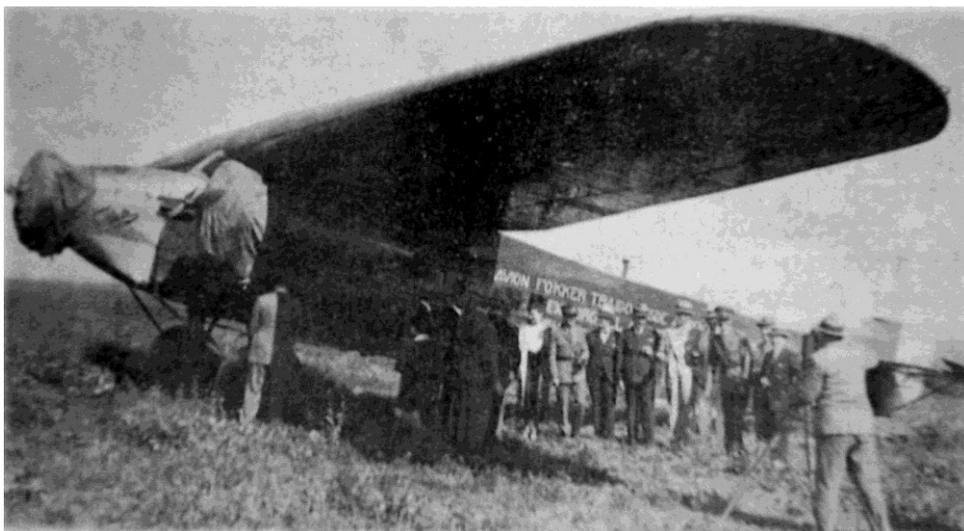
En mayo de 1929 Grove llegó a Buenos Aires y se sumó a las actividades conspirativas. En febrero de 1930 los revolucionarios, Guillermo García Burr y Aurelio Benavente viajaron a Concepción y se contactaron con oficiales de la guarnición. Alrededor de un centenar de ellos afirmó estar por derrocar la dictadura de Ibañez. Concepción era, por tanto, el punto ideal para iniciar las acciones. García Burr se trasladó a Buenos Aires informó de la situación y entregó el plan elaborado por el comité revolucionario de Santiago: el general Enrique Bravo debía viajar por tierra a Concepción para llegar antes del 17 de septiembre de 1930 y ponerse a la cabeza de la insurrección.

En estas instancias el 10 de septiembre de 1930 el trimotor *12 de Octubre* fue vendido al *Comité Revolucionario* por la suma de 75.000 nacionales (moneda de Chile) con fondos aportados por otros compatriotas exiliados encabezados por el Coronel Grove Vallejos y al General Bravo Ortiz. Para no velar la operación intervino como mediador de la compra el dueño del diario *Crítica*: Natalio Botana quien se prestó para ocultar a sus verdaderos dueños y los propósitos que los animaban. Acto seguido los conspiradores revolucionarios contrataron al ex piloto de la NYRBA Edward Orville de Larm y a su compatriota Ralph E. Smith residentes en Buenos Aires.

Hold U. S. Aviator



Edward Orville de Larm, former San Francisco flyer, has been under arrest in Chile because of his alleged participation in an attempted revolution. It is believed de Larm was hired by Chilean insurgents to fly to Concepcion, 250 miles south of Valparaiso, where an uprising was threatened.



Izquierda: Edward Orville de Larm⁵². Derecha: Fokker F-VIIB/3m en Concepción, Chile. 1930⁵³

El 20 de septiembre despegó de Morón al mando del piloto Edward Orville de Larm y el mecánico Rodolfo E. Smith, transportando al General Ortíz, Coronel Grove Vallejos, Salas Romo (ex senador), Pedro León Ugalde, Prof. Vicuña Fuentes y José Luis Sánchez Pizarro. El vuelo realizó una escala en Mar del Plata y prosiguió a la localidad mendocina de San Rafael donde aterrizó a las 15:30 para reabastecerse de combustible pero el comandante de la guarnición los retuvo hasta las 11 del domingo 21, para comprobar sus documentos. Finalmente el 21 de septiembre poco después de las 16 aterrizó en Hualpencillo en cercanías del hipódromo de la ciudad de Concepción en demanda del que se llamaría *El complot del avión rojo*.



Fokker F-VIIB/3m *El Colorado*

⁵² <http://www.vintagewings.ca/VintageNews/Stories/tabid/116/articleType/ArticleView/articleId/347/language/en-CA/Miracle-of-the-Hudson.aspx>

⁵³ Historia de la Fuerza Aérea de Chile. (1994). Tomo I, *El amanecer de los cóndores desde los albores hasta 1930*.

El intento revolucionario chileno fracasó, sus cabecillas fueron confinados en la isla de Pascua hasta febrero de 1931 y el avión capturado a los revolucionarios y confiscado por el gobierno. Este episodio fue conocido como *el vuelo del avión rojo*. En una de las fotografías editadas en el Tomo I de la *Historia de la Fuerza Aérea de Chile*, puede apreciarse que, en el lateral izquierdo del fuselaje rojo anaranjado se le pintó la siguiente leyenda: *AVION FOKKER TRAIIDO DESDE ARGENTINA A CONCEPCION POR EL EX CORONEL GROVE Y DEMAS TRIPULANTES EN SU INTENTO REVOLUVIONARIO DEL 21 DEL...*

Continuidad de los servicios del avión en Chile

El trimotor fue llevado a Santiago por el Alférez José Pérez Castro para agregarlo con el N.º 4 como transporte a la flota de cinco trimotores Ford 5-AT-C de la Líneas Aéreas Nacionales (LAN) que operaba desde Santiago de Chile hasta Arica. Esta línea contaba además con siete monoplanos Fairchild FC-2W2 y 17 De Havilland DH.60 *Gipsy Moth*.

El 21 de junio de 1931 el Colorado habría volado por última vez sobre territorio argentino. Ese día tripulado por el Capitán chileno Eduardo Larrain, Teniente Alberto Fernández Barreira, Suboficial Luis Retamales, Dr. Guzmán y los señores Kart Schube y Enrique Grande aterrizó en emergencia en Alto Sierra (San Juan) al extraviarse en un vuelo comercial desde Santiago de Chile a Mendoza⁵⁴. Realizó otros vuelos a la zona norte de Chile al servicio de la aerolínea nacional y se ha podido establecer es que en noviembre de 1931, el Fokker fue restituido al general Enrique Bravo en virtud del D. M. N.º 347, he inmediatamente adquirido por la Fuerza Aérea Nacional (FAN) por un valor de \$ 235.727.

Tan pronto se hubo regularizado la propiedad del avión, la comandancia de la FAN ordenó practicarle un peritaje durante 1932 para determinar si valía la pena someterlo a una reparación completa para mantener su certificado de aeronavegabilidad. El estudio en cuestión corrió por cuenta del ingeniero Raúl Álamos quien determinó que era necesario invertir la suma de \$ 1.346.124 en reparaciones que no se justificaban, dado el monto de la inversión, el alto costo operacional del avión y la exigua capacidad para ocho pasajeros que poseía. El informe agregaba más adelante que era mejor aprovechar los motores Wright J-5 *Whirlwind*, las hélices Standard, los instrumentos e indicadores de la cabina, los tubos de acero Low Carbón Steel-1020 y las planchas de madera terciada del fuselaje como repuestos para los monomotores Fairchild FC-2, particularmente el número 8, cuyos restos estaban en Antofagasta a la espera de poder ser reconstruido.

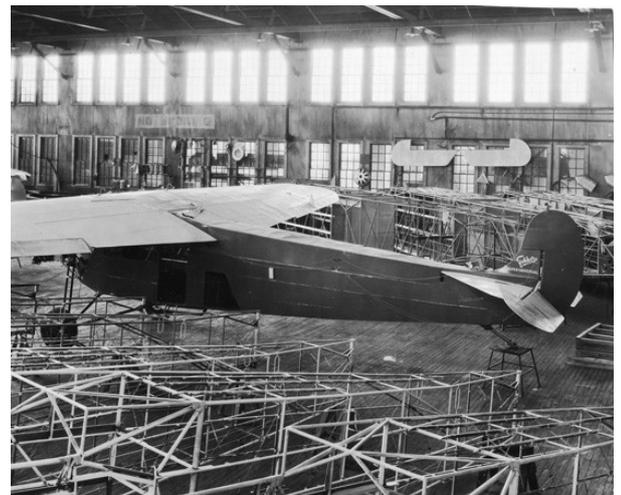
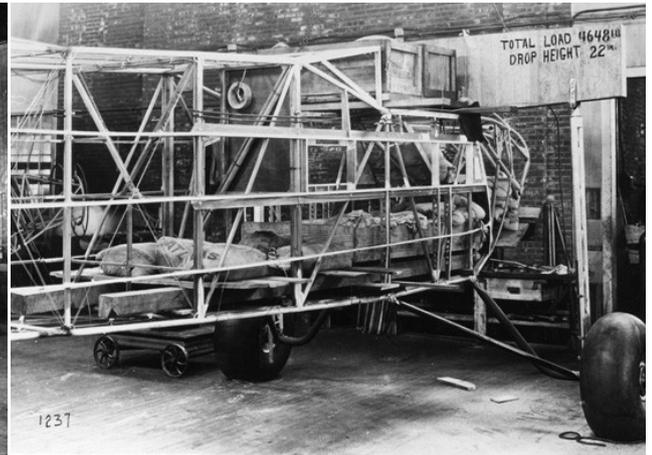
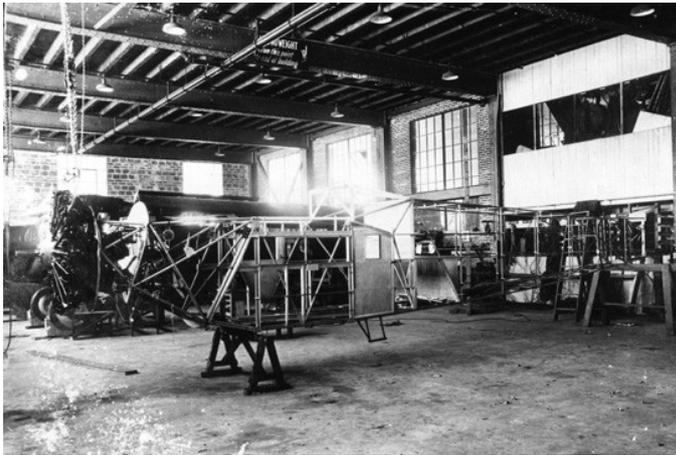
Existen varias versiones sobre su destino final; de acuerdo con el dictamen en julio de 1932 el Fokker *12 de Octubre* habría sido dado de baja y sus partes utilizables fueron transferidas a la LAN. Otra fuente refiere que resultó destruido en un accidente (o incendio) y la última consigna que en septiembre de 1934 fue restituido a sus dueños aunque se presume que permaneció estacionado en Santiago).

Por último un avión similar apareció representando al *Friendship, 12 de Octubre* o simplemente *El Colorado* –según prefieran– en el rodaje una película recientemente editada sobre Amelia Ehart. Esta es la historia de uno de los tantos aviones que pasaron por El Palomar en épocas del ejército.

⁵⁴ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N° 2, 1ª Parte, enero a junio. Pág. 151.

Fokker Super Universal

El primero de estos monoplanos de transporte fue producido en la casa matriz de Holanda en 1928. Su amplia cabina cerrada proveía comodidades para cinco pasajeros o posibilidades de empleo como avión de propósitos generales. Adquirido en 1931 en Holanda nuevo de fábrica para transporte. Estaba provisto de tren convencional fijo pero podía llevar pontones, de hecho la marina lo tuvo con las dos configuraciones. En 1928 el costo promedio oscilaba entre los 17500 (versión terrestre equipada con motor de 420 hp) y los 22450 dólares (versión provista con pontones).



El hidroavión llegado al país (número de constructor 837) fue matriculado 31 de mayo de 1929; primero NX9786 y luego NC9786. Fue adquirido por Pan American Airways, lo equipó con pontones y lo trasladó en Brasil. El hidroavión estaba pintado de color amarillo y era similar al *Virginia* empleado por Richard Byrd en sus vuelos antárticos. Tenía un motor radial Pratt & Whitney *Wasp* de 420 hp, cargaba 385 galones de combustible, una velocidad máxima de 225 km/h y 4630 km de alcance.

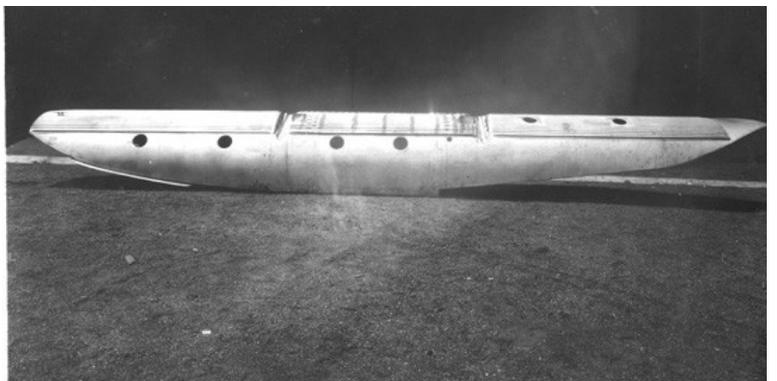
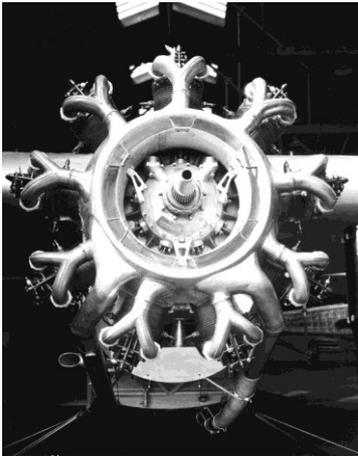
El 8 de agosto llegó a las 12:10 a la Dársena Norte del puerto de Buenos Aires procedente de Río de Janeiro, vía Montevideo tripulado por los pilotos James D. Summers⁵⁵, Eduardo Bradley y el mecánico Otto Lapzko. Quedó fondeado en el Yacht Club Argentino. El 17 de ese mes fue matriculado R128 su vida útil fue efímera ya que resultó inutilizado durante un acuatizaje el 26 de septiembre.

⁵⁵ Residía en el Hotel Savoy (Av. Callao N.º 181).

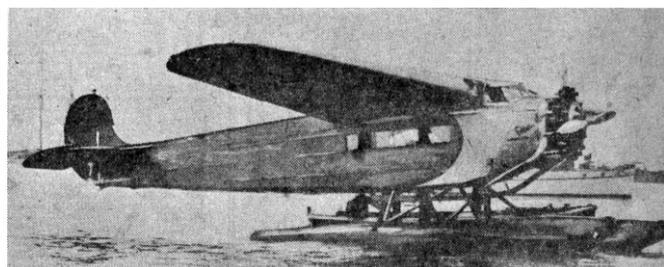
Los Fokker argentinos (Periodo 1919-1942)

© Eloy Martín

2014



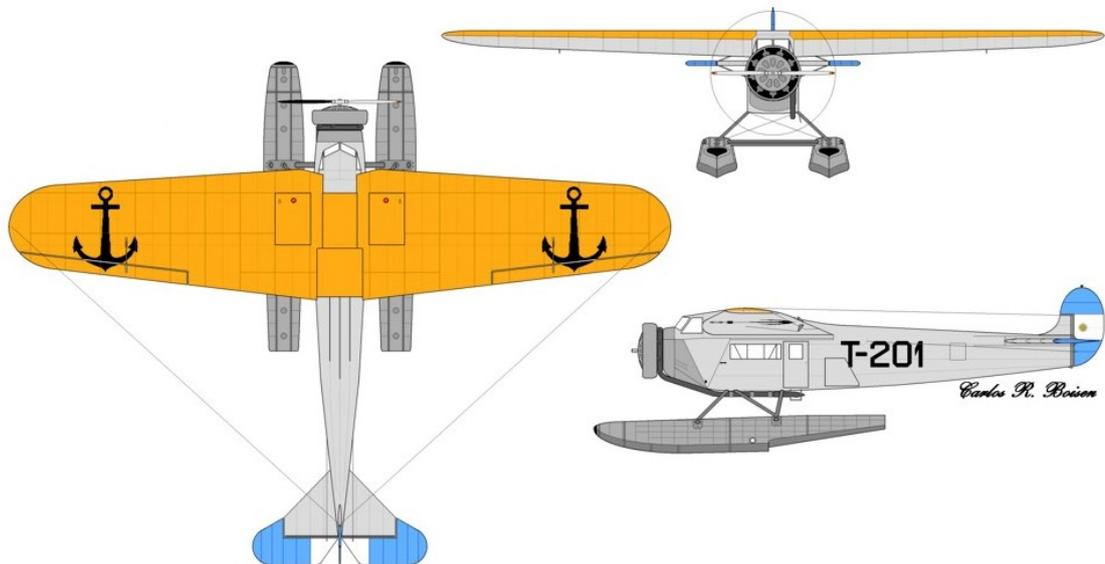
Fokker Super Universal NC9786 (luego R128)



Avión incorporado en la Armada

Según nos refiere el investigador Jan M. Grisnich fue fabricado en Holanda en noviembre de 1930 (número de serie 879). Originalmente tuvo un motor Pratt & Whitney *Wasp* de 480 hp. El 19 de abril de 1929 fue entregado a la Corporation of America de Teterboro, Hasbrouck Heights, Nueva Jersey. El 8 de enero de 1931 recibió el certificado de aeronavegabilidad N.º 52 y fue matriculado NC9793 a nombre de Atlantic Aircraft Corporation⁵⁶.

El 17 de enero fue vendido a General Motors Export Co. por 17950 dólares. Fue adquirido en los Estados Unidos por el gobierno argentino (Ministerio de Marina) con un conjunto de pontones que costaron 3510 dólares y el 9 de febrero fue embarcado a nuestro país. Habría sido dado de alta el 9 de octubre de 1931 y realizó numerosos trabajos en la Patagonia fundamentalmente aerofotográficos. Estuvo equipado con un motor Bristol *Jupiter IX* de 480 hp y mantuvo diferentes registros: T-1, T-201, 2-Gt-4 y 1-Gt-1.



Fokker T-201 (ilustración de Carlos R. Boisen. Archivo Museo de Aviación Naval)⁵⁷



Fokker XI *Super Universal* (Foto archivo Instituto Aeronaval)

⁵⁶ Fundada en mayo de 1924 como subsidiaria de la firma holandesa Fokker. También conocida como Fokker America o Atlantic-Fokker.

⁵⁷ http://4.bp.blogspot.com/_z2J22DEv6xE/S4zyeyWSbPI/AAAAAAAAAGag/w5NJ1y4qOfw/s1600-h/NL002-SU-10A.jpg

Los Fokker argentinos (Periodo 1919-1942)

© Eloy Martín

2014



Fokker XI *Super Universal* San Antonio Oeste 1938 (Foto archivo Instituto Aeronaval)



Fokker XI *Super Universal* (Foto archivo Instituto Aeronaval)

Entre las principales operaciones podemos citar las siguientes:

27JUL31: Se realizó una concentración aeronáutica en Corrientes con la participación del siguiente material: cinco D-21, dos biplanos Fairey, tres Huff Daland *Petrel 5*. La escuadrilla aeronaval estuvo al mando del Teniente de Fragata Clizio Bertucci. Partieron de Puerto Nuevo a Puerto Belgrano dos botes voladores Savoia tripulados por los Alféreces Marengo, Medrano, Patrucci y el Suboficial Bazán. Permanecieron en Corrientes ambos Savoia junto con el Fokker XI⁵⁸.

10SEP31: El Teniente de Fragata Lorenzo López Naguil con el mecánico Labayrú realizaron un raid entre Punta Indio, Posadas y regreso transportando repuestos para el Alférez de Fragata Carlos F. Moscarda.

10MAY32: Raid Morón, Punta Indio, Morón de un Chance Vought O2U-1A al mando del Capitán de Fragata Marcos Antonio Zar y el Teniente de Fragata Lorenzo López Naguil con el Fokker que trasladó al Diputado José H. Martínez, Sres. Rodolfo Medina, Federico Leloir, Guillermo Udaondo y Julio López⁵⁹.

25OCT32: una escuadrilla integrada por el Fokker XI Super Universal tripulado por el Teniente de Fragata Ernesto Massa y monoplanos Dewoitine D-21C1 tripulados por el Teniente de Fragata Edgardo Bonnet, Alférez de Fragata Eleodoro Patrucci, Alférez de Navío Julio C. Bachini y los suboficiales Horacio Graña, Mario Blanco y Andrés Bazzani realizaron un extenso vuelo al sur que finalizó el 30.

24NOV32: el Teniente de Fragata Lorenzo López Naguil realizó un vuelo entre Punta Indio, Morón y regreso transportando a los agregados a la embajada de Francia, Capitán de Corbeta Juan de Richoufftz y Capitán Pedro Defauneaux.

12JUL33: Se realizó un vuelo en escuadrilla uniendo Punta Indio, General Pacheco, Concepción del Uruguay, Monte Caseros, Resistencia, Goya, Santa Fe, Pergamino y Punta Indio. Se recorrieron 2100 km y regresaron el 19 de julio.

E-1: Teniente de Fragata Ernesto Massa y Guardiamarina Arturo Rial.

E-2: Suboficial Raúl Fraga y Guardiamarina Armando Payer.

E-3: Suboficial Horacio Graña y Guardiamarina C. N. Monasterio.

E-4: Alférez de Navío Raúl Lynch y Mecánico Giovanetti.

E-5: Suboficial C. Balaguer y Subof E. Molina.

E-6: Suboficial A. Bazzani y Subof A. Pizarro.

T-1: Alférez de Navío E. Patrucci, dos mecánicos y un radiooperador⁶⁰.

17JUL33: Raid Santa Fe, Punta Indio, Santa Fe del T-1 al mando del Alférez de Navío Eleodoro Patrucci trasladando repuestos para el avión del Teniente de Fragata Ernesto Massa (E-1) que se trasladó a San Javier y se unió luego a la escuadrilla en Pergamino⁶¹.

26JUL33: Raid Punta Indio, Rufino, Santa Rosa de Toya, General Acha, Puerto Belgrano, Mar del Plata, Punta Indio. Recorrieron 1950 km finalizado el 31JUL33.

E-1: Teniente de Fragata Ernesto Massa y Guardiamarina C. Peyrano.

E-2: Suboficial Horacio Graña y Subof A. Tristán.

E-3: Suboficial Balaguer y Z. López.

E-4: Suboficial Raúl Fraga y Mecánico J. Hernando.

E-5: Suboficial A. Bazzani y Guardiamarina C. Rivero.

E-6: Suboficiales J. Giovanetti y L. Tristán.

T-1: Alférez de Navío Raúl L. Lynch⁶².

⁵⁸ BIEDMA RECALDE, Antonio María. Efemérides N° 3, 2ª Parte. Pág. 24.

⁵⁹ BIEDMA RECALDE, Antonio María. Efemérides N° 2, 1ª Parte. Pág. 110.

⁶⁰ BIEDMA RECALDE, Antonio María. Efemérides N° 3, 2ª Parte. Pág. 13.

⁶¹ BIEDMA RECALDE, Antonio María. Efemérides N° 3, 2ª Parte. Pág. 17.

⁶² BIEDMA RECALDE, Antonio María. Efemérides N° 3, 2ª Parte. Pág. 23.

34/35: Participó del reconocimiento aerofotográfico del río Bermejo.

ENE-MAY36: Participó del reconocimiento aerofotográfico de Isla de los Estados.



Reconocimiento aerofotográfico de la Isla de Los Estados

Entre los meses de enero y marzo de 1935 por pedido de la Comisión De Hidrografía Naval se realizó su relevamiento a cargo del Capitán de Fragata Ramón A. Brunet. Fue acondicionado con pontones, equipos de fotografía vertical, oblicua y un sistema de calefacción necesarios para el trabajo realizado a unos 1500 m de altura a una temperatura promedio De 25° C bajo cero.



Partieron de Punta Indio el 31 de enero con escalas en Puerto Belgrano, Puerto Pirámides, Puerto Deseado, Río Gallegos hasta Puerto Cook (Isla de los Estados). La tripulación estuvo integrada por el Alférez de Fragata Juan Kay Enemark (Piloto), Suboficial 1.º Aeronáutico César Augusto Balaguer (Piloto), Suboficial 2.º Juan Timossi (Mecánico y fotógrafo). El 1 de febrero llegó a la zona de trabajo. Se llevaron a cabo vuelos a Bahía Flinders, Puerto Perry, Vancouver, San Juan de Salvamento, Islas Año Nuevo, Observatorio, islotes Dumpier. Se obtuvieron unas 600 fotografías. Al finalizar hicieron escala en Ushuaia donde se le quitaron los flotadores al avión y regresaron a su base con escalas en Río Gallegos, Puerto Deseado, Comodoro Rivadavia, Puerto Madryn y Puerto Belgrano arribando el 10 de mayo de 1935.



Douglas DC-3-294

En 1933 la Donald Douglas y Antony Fokker suscribieron un contrato para producir aviones americanos en europa. Entre el 25 de agosto de 1934 y el 19 de julio de 1937 la casa holandesa fabricó 39 modelos DC-2 y 13 DC-3 para destinarlos a las principales compañías de aviación de la región (Swissair, KLM, SABENA, Lufthansa, LOT, LARES, Aer Lingus, CLS, etc.)⁶³.

Dos años más tarde Air France adquirió el primer DC-294 holandés (número de constructor 2122). Estaba equipado con dos motores radiales Wright *Cyclone* 1820 G-103A de 1000 hp y acondicionado para llevar 21 pasajeros, dos pilotos, mecánico, radiooperador y camarera. Fue librado al servicio el 26 de mayo de 1939. La empresa aerocomercial lo matriculó F-ARQJ y el 7 de junio fue destinado para operar desde el Aeropuerto de General Pacheco en Buenos Aires.

⁶³ <http://www.centercomp.com/dc3/1945.html>



Douglas DC-3-294 F-ARQJ (Revista *Le Fana de L'Aviation* N.º 181. Diciembre de 1984)

Transferencia a la Aviación de Ejército

Producida la declaración formal de guerra de nuestro país contra Alemania y sus países aliados, que incluía a Francia bajo el régimen de Vichy, el gobierno nacional adoptó una serie de medidas relacionadas con las instalaciones y el material de la compañía francesa. El 24 de enero de 1942 se promulgó el Decreto N.º 112172⁶⁴ por el cual se autorizó a la Dirección de Aviación Civil, organismo dependiente de la Aviación de Ejército, a mantener instalaciones y aeronaves de las compañías Air France y Servicios Aéreos Cándor, como así también asegurar su mantenimiento y custodia.

Se confeccionó el contrato de Compra N.º 715 que fue refrendado el 26 de marzo de 1943 por Decreto N.º 145182⁶⁵. Con este documento el Ejército adquirió a la compañía Air France el Douglas DC-3 y los Dewoitine D-338 matrículas F-AQBJ *Ville de Chaetres* y F-AQBR *Ville de Pau*. Los aviones fueron respectivamente matriculados con los N.º 169, 170 y 171⁶⁶. Completados los trámites de rigor el 5 de mayo los trimotores D-338 fueron asignados a la Agrupación Transportes con asiento en la Base Aérea Militar de El Palomar (Orden Reservada N.º 4) mientras que el DC-3 N.º 169 fue librado al servicio el 2 de julio de 1943. Los cinco aviones comprados a Air France⁶⁷ contribuyeron para reforzar la actividad de los Junkers JU-52/3m afectados a las Líneas Aéreas al Sud Oeste (LASO) al Noreste (LANE) y otras misiones de transporte militar.

⁶⁴ Boletín Militar N.º 11911.

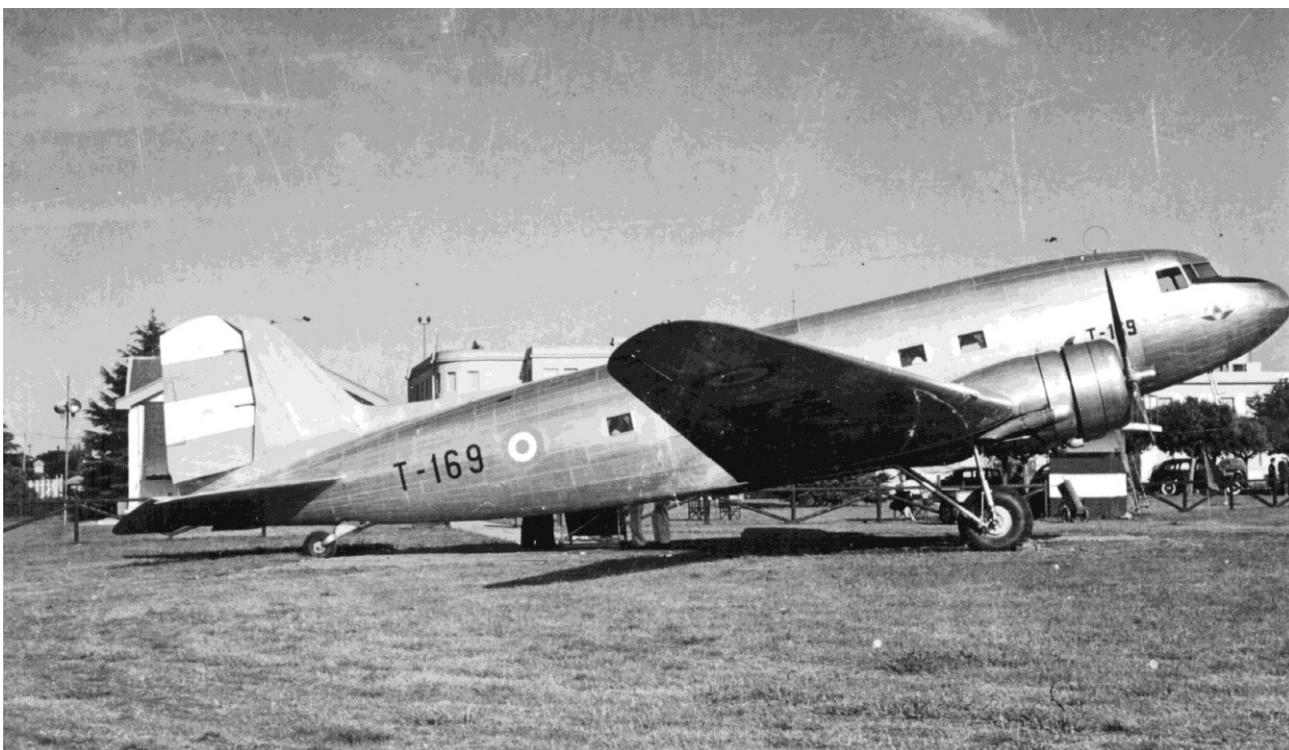
⁶⁵ Boletín Militar Reservado N.º 1960.

⁶⁶ El 15 de febrero de 1943 se habían incorporado los Dewoitine D-333 F-AKHA, *Cassiopee* y F-ANQC *Altaire*. (Orden Reservada N.º 123 de enero de 1944).

⁶⁷ 1 DC-3-294, 2 Dewoitine D-333 y 2 Dewoitine D-338.



El DC-3-294 flanqueado por un Dewoitine D-333



Entre las operaciones más importantes protagonizadas por el DC-3 en la Aviación de Ejército podemos citar que fue afectado con el Junkers Ju-52/3m N.º 165 para asistir a los damnificados por el

terremoto de San Juan ocurrido en 15 de enero de 1944⁶⁸. El 26 de julio el Comando en Jefe de Aeronáutica del Ejército dispuso varias medidas concernientes al esquema de pintura y matriculación de aeronaves. Se emitieron las Ordenes Reservadas N.º 15 y N.º 58 en las que se determinó agregar, precedida a la matrícula, una o varias letras con el objeto de clasificar las aeronaves de acuerdo a su especialidad o aptitud operacional. Desde entonces fue registrado como T-169.

En noviembre de 1944 en ocasión de los ejercicios militares desarrollados en Pampa de Olaen trasladó desde El Palomar al General Juan Domingo Perón con una comitiva de oficiales argentinos y extranjeros escoltado por una veintena de aviones.

Transferencia a la Fuerza Aérea

El 4 de enero de 1945 el T-169 fue transferido a la nueva arma. El 14 de septiembre realizó un vuelo de traslado a Córdoba del Ministro de Guerra con una comitiva que fue escoltada por cazas Curtiss del Regimiento Aéreo Escuela. A las 08:50 la formación se encontraba en la zona de Leones-Cañada de Gómez cuando entró en condiciones de vuelo instrumental y el Curtiss 75-O C-607 tripulado por el Teniente Abel Rubén Bertollo chocó contra el DC-3, el bimotor aterrizó en emergencia sin novedad pero el piloto del caza falleció al caer con el avión.

Ese año el T-169 se accidentó nuevamente en la pista de El Palomar y permaneció en reparaciones hasta el 17 de enero de 1946. El 2 de noviembre se emitió la Orden Reservada N.º 345 que dispuso modificar la matriculación de los aviones T-169, T-174 y T-175 por los números T-16, T-17 y T-18. En 1959 fue rematriculado T-01.



⁶⁸ PALAZZI, Rubén O. (2003) *La Aventura de Volar*. Edivern. Pág. 344.

Transferencia a la aviación civil

El 3 de diciembre de 1970 fue dado de baja y transferido al Automóvil Club Argentino con la matrícula LV-JTC. Su vida en esta institución fue efímera, el 25 de febrero de 1971 resultó destruido al capotar durante el despegue en el aeropuerto tucumano *Teniente Benjamín Matienzo*, el Comandante José Antonio Bodas resultó herido.

Ficha Técnica	S.III	C.IV ⁶⁹	B.II	D.XI	D.V-LC	F.VIIB/3 m	Super Universal	DC-3-294
Largo (m)	8.53	9.15	9.85	7.50	8.25	7.40	14.00	19.75
Alto (m)	2.79	3.20	3.80	3.20	2.00	2.00	3.90	5.20
Envergadura (m)	11.04	12.25	14.80	11.67	10.10	9.60	19.30	29.00
Superficie alar (m ²)	28.20	38.00	40.00	21.80		58.50	35.49	91.70
Peso vacío (kg)		1225	1300	865		1650	1324.97	
Carga útil (kg)		725	800	385		1700	575.62	
Peso máximo de despegue (kg)		1950	2100	1250	950	3350		10886
Alcance (km)				440				3420
Autonomía (hs)			4:00	2:30		4:00	3:30	
Velocidad de crucero (kts)	117.1	125.7	105.2	70	86.34	101.45	57.30	103
Techo de servicio (m)			4000	5000		4575	4399.79	6920
Tripulación/Plazas	1/1	1/3	3	1		2/8	2/5	4/21

Planta de poder:

D.XI: 1 Hispano Suiza 8-Fb de 300 hp.
 C.IV (Otto Ballod): 1 Napier *Lion* MD 450 hp.
 S.III (Otto Ballod): 1 Mercedes D-II de 120 hp.
 C.IV (Zanni): 1 Napier *Lion* 450 hp.
 C.IVW (Zanni): 1 Napier *Lion* 450 hp.
 B.II (Zanni): 1 Rolls Royce *Eagle IX* de 360 hp.
 V-LC (*Armada*): 1 Mercedes de 160 hp.
 F.VIIB/3m: 3 Wright J-5 *Whirlwind* de 240 hp.
 Super Universal (civil): 1 Pratt & Whitney *Wasp* de 400 hp.
 Super Universal (*Armada*): 1 Pratt & Whitney *Wasp* de 480 hp.
 DC-3-294: 2 Wright *Cyclone* GR-1820-G103A de 1000 hp.

La compra que no fue...

A raíz de una serie de interpelaciones relacionadas con el rendimiento del material aeronáutico militar el 6 de octubre de 1935 la Sala de Sesiones del Congreso sancionó la ley secreta N° 12254 (5 Artículos) por la cual se autorizó al Poder Ejecutivo a invertir hasta la suma de \$ 22000000 m/n en la adquisición de aviones armamentos, equipos, municiones, tren terrestre, talleres móviles, equipos de iluminación, balizamiento, comunicación, radiogoniométrico de instrucción etc. para satisfacer las necesidades operativas de la Aviación de Ejército. En la misma dirección se sancionó la ley N° 12255 asignándole \$ 20000000 m/n para el equipamiento en nuestra aviación naval.

LEY N° 12.254

Autorizando al Poder Ejecutivo para invertir una suma de dinero en la adquisición de aviones, armamentos, munición, etc., para satisfacer las necesidades de la aviación del Ejército

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de

LEY:

⁶⁹ Motor Liberty 400 hp.

Artículo 1º - Autorízase al Poder Ejecutivo para invertir hasta la suma de \$ 22.000.000- m/n (veintidós millones de pesos moneda nacional), en la adquisición de aviones, armamentos, equipos, munición, tren terrestre y talleres móviles, elementos de iluminación, balizamiento, comunicación, radiogonométrico, de instrucción, etc., para satisfacer las necesidades de la aviación del Ejército.

Art. 2º - Se podrá invertir durante el año 1935 la cantidad de \$ 7.000 000.- % (siete millones de pesos" moneda nacional) y durante los años 1936 y 1937 las sumas de \$ 7.500 000. - % (siete millones quinientos mil pesos moneda nacional), por año.

Las sumas no invertidas en cada uno de los años mencionados pasarán al siguiente o siguientes, a los efectos del cumplimiento integral de la presente ley.

Art. 3º - Para el cumplimiento de esta ley queda facultado el Poder Ejecutivo a realizar las operaciones financieras necesarias y a emitir títulos de deuda pública interna o externa de un interés no mayor del 5 % y 1 % de amortización anual acumulativa por la cantidad suficiente para abonar los gastos autorizados.

Art. 4º - Los gastos que origine el cumplimiento de la presente, se imputarán a la misma.

Art. 5º - Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a 28 de septiembre de 1935.

R. PATRÓN COSTAS
Gustavo Figueroa

MANUELA FRESCO
C. González Bonorino

Registrada bajo el número 12.254

Buenos Aires, octubre 6 de 1935.

POR TANTO:

Téngase por Ley de la Nación, cúmplase, comuníquese, publíquese, dése al Registro Nacional y fecho, archívese.

JUSTO. - Manuel A. Rodríguez.

El 30 de enero de 1936 el Poder Ejecutivo Nacional formó la *Comisión Técnica Mixta de Adquisiciones Aeronáuticas*, reglamentó sus funciones y dispuso que la licitación internacional para la adquisición del material cuya apertura estuvo prevista para el 7 de abril. Quedó formada en la siguiente forma: por el Ministerio de Guerra: Coronel Víctor Majó (presidente); Teniente coronel Pedro Leandro Zanni, Mayor Bartolomé de la Colina, Mayor Aristóbulo Fidel Reyes, Capitán Eloy Aguilera, Capitán Martín Rafael Cairo y el Teniente 1º Feliciano Zumelzu. Por el Ministerio de Marina, el Teniente de Navío Urbano de la Fuente Olleros, el Alférez de Navío Vicente Baroja, el Ing. maquinista de 1ª Juan Pasciani y el Ing. de 1ª Carlos Gadda.

El día indicado, ante el Escribano de Gobierno, Dr. Jorge Arturo Cíbert, se procedió a la apertura de los sobres conteniendo las propuestas de las siguientes usinas aeronáuticas: Bellanca Aircraft Corporation, Seversky Aircraft, The Northrop Corporation, Curtiss Wright Export Corporation, Clemm Martín Co. Societá Italia H. Breda, Tri American Aviation Inc., Cantieri Riunites dell' Adriático, Societá Idrovolanti Alta Italia Savoia, Fiat Argentina S. A. N. U. Nederlandsche Vliegtingenfalbrick Fokker, N. V. Koolhoven Vliegttingen S. A., Junkers Flugzengwerke, Henschel Flugzengwerke G. M. B. H., United Aircraft Export Company, Societá Anónimo des Ateliers d' Aviation Louis Breguet, Bleriot Aeronautique, Societá des Aeroplanos Henri Potez, SE. PE. WE. y The Fairey Aviation Co. Ltd.

El 3 de junio la Comisión informó al Ministerio de Guerra, que habían sido autorizadas a presentarse al concurso que se realizaría en el país, en los primeros días de septiembre, a las siguientes fábricas: Sociedad Louis Breguet, Cantieri Riunites dell' Adriático, United Aircraft Export Corporation, N. V. Koolhoven Vliegtuigen, Aeroplani Caproni, Fábrica Junkers, Societá Idrovolanti Alta Italia Savoia, Asociación del Reich, Fokker, Sociedad Ernesto Breda, Tri American Aviation Inc., Bleriot, Potez, Sociedad Se. Pe. We., Seversky Aircraft Corporation, Bellanca Aircraft Corporación, Curtiss Wright Export Corporation y Sociedad Anónima Fiat.



Aviones demostradores para evaluación del Ejército y la Armada en El Palomar. 1937 (Foto Archivo General de la Nación)

El 7 de septiembre se realizó un acto en la Base Aérea Militar El Palomar presidido por el General Basilio Pertiné donde inició sus funciones la Comisión Mixta de Adquisiciones y en esos primeros días tuvieron lugar las pruebas de los aviones presentados cuya nómina es la siguiente:

Qué ocurrió con la casa Fokker

Por ahora es una incógnita ya que la empresa habría cumplido con las exigencias de las autoridades argentinas para participar de la licitación; se había considerado ofrecer aviones Fokker C.X, C.12, D.XXI, G.1 *Faucheur*, T-V bomber, y los aviones de N.V. Koolhoven-Vliegtuigen modelos FK.50B y FK.55. Sin embargo investigaciones desarrolladas por el historiador holandés Jan M. Grisnich nos permitieron conocer que las gestiones comerciales se paralizaron por completo por una sucesión de eventos que no se pudieron resolver oportunamente.



Fokker C.X

Los Fokker argentinos (Periodo 1919-1942)

© Eloy Martín

2014



Fokker D.XXI



Fokker G.1 *Faucheur*



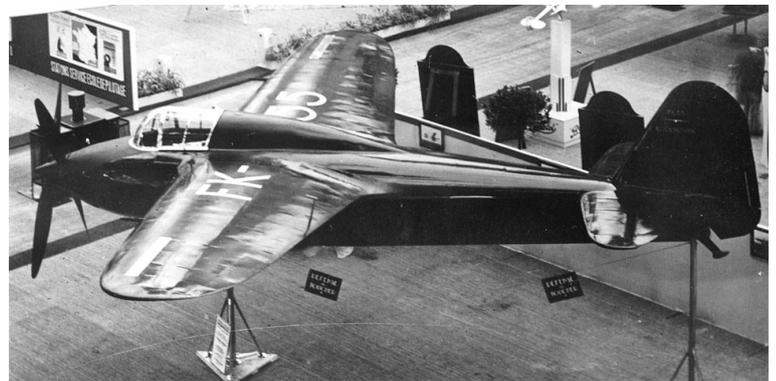
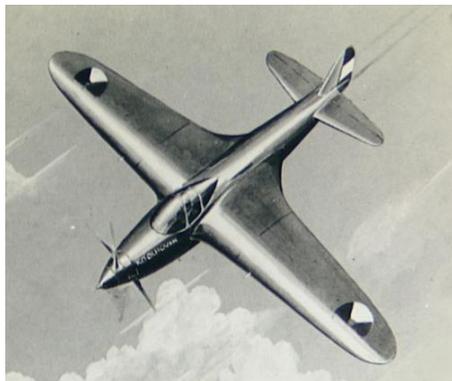
Bombarderos Fokker G.1 *Faucheur* en Schiphol. 1939



Fokker Bombardero TV



Koollhoven FK-50B



Koollhoven FK-55

En virtud de la magnitud del pedido, Fokker solicitó autorización al gobierno holandés pero este negó el permiso para ofrecer y eventualmente comercializar el D.XXI debido a que había sido seleccionado por el ejército. El bombardeo Fokker G.1 *Faucheur* aún se encontraba en proceso de evaluación y la fábrica N.V. Koollhoven-Vliegstuigen no estaba en condiciones de mostrar en los plazos establecidos sus modelos FK.50B y FK.55. Finalmente la oportunidad de la industria aeronáutica holandesa se diluyó por completo.

Bibliografía y fuentes de consulta:

Archivo General de la Nación

Archivos del autor

ARGUINDEGUY, Pablo Eusebio. (1981) *Historia de la Aviación Naval Argentina*. Tomo II

BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides* N.º 2, 1ª Parte

BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides* N.º 3, 2ª Parte

BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1969) *Crónica histórica de la aeronáutica argentina*. Colección Aeroespacial Argentina.

BIEDMA RECALDE, Antonio María. *La épica gesta del comodoro Pedro L. Zanni*. Parte III. Revista Aeronáutica y Espacial. Abril de 1967

BIEDMA RECALDE, Antonio María. *La épica gesta del comodoro Pedro L. Zanni hace 43 años la argentina intentó volar alrededor del mundo*. Revista Aeronáutica y Espacial. Febrero de 1967

- BIEDMA RECALDE, Antonio María. *La épica gesta del comodoro Pedro L. Zanni*. Parte II. Revista Aeronáutica y Espacial. Marzo de 1967
Diario *La Nación*
Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea
HALBRITTER, Francisco. (2012). *Marcas y nacionalidad*. Ediciones Argentinidad. Nueva Grafika La Falda. Mayo de 2012
Instituto Aeronaval
Jan M. Grisnich (Holanda)
JANE, Fred T. (1920) *All the World's Aircraft pounded* (Twelfth Year). Sampson Low. Marston & Co. Ltd. Aeronauticals Publishers. London.
Juan Carlos Borrá
LIRONI, Julio Víctor. (1980) *Misiones Aeronáuticas Extranjeras 1919-1924. Beneficios y consecuencias de su proceso en la evolución de la aviación militar y civil en nuestro país*. Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery. Germanó Artes Gráficas. 4 de diciembre de 1980. Buenos Aires.
MARTÍN, Eloy. RODRÍGUEZ, Oscar Luis. (1991) *La Aviación en el Ejército Argentino 1867-1991. Crónica Histórica y Catálogo*. Talleres NH Impresiones. Buenos Aires
Memoria de la Agrupación Transportes. 1944
Memoria de la Agrupación Transportes. 1946
Memoria de la Servicio Aeronáutico del Ejército. 1925
Memorias de la Dirección General de Aeronáutica del Ejército. 1927
Memorias del Grupo N.º 1 de Aviación
Museo de Aviación Naval
PALAZZI, Rubén O. (2003) *La Aventura de Volar*. Edivern.
Revista *Aviación*
Revista del Suboficial N.º 50. 1923
Revista del Suboficial N.º 62. 1924
Revista *Flight*
Revista *Le Fana de L'Aviation* N.º 181
Revista *Le Fana de L'Aviation* N.º 181
San Diego Air & Space Museum
SEQUEIRA, Sebastián, CAL, Carlos, CALATAYUD Cecilia. (1984) *Aviación Naval Argentina*. SS&CC Ediciones. Buenos Aires. Argentina
WOOD, Derek, DEMPSTER, Derek. (1961) *The Narrow Margin*. Hutchinson & Co. London

Enlaces Web:

http://en.wikipedia.org/wiki/Lipetsk_fighter-pilot_school

<http://es.wikipedia.org/wiki/Fokker>

<http://www.centercomp.com/dc3/1945.html>

<http://fokkerg-1.nl/>

http://i63.photobucket.com/albums/h141/el_jere/Fokker%20C4/ProvinciadeBuenosAires.jpg

http://kw.jonker.co/index.php?option=com_content&view=article&id=461:fokker-siii&catid=54&Itemid=184&lang=en

<http://media.dma.mil/2008/Oct/03/2000673806/-1/-1/0/081003-F-JZ033-608.JPG>

<http://members.ziggo.nl/henrikaper/koolhoven/koolhoven-vliegtuigen/>

<http://www.379aew.afcent.af.mil/shared/media/photodb/photos/021007-O-9999G-022.jpg>

<http://www.airhistory.org.uk/gy/Historic%20N.txt>

http://www.airhistory.org.uk/gy/reg_N1.html

<http://www.airminded.net/foksu/foksu.html>

<http://www.dutch-aviation.nl/>

http://www.hdekker.info/registermap/EERSTE.htm#H-NABW_Fokker_C.IV

http://www.rafmuseum.org.uk/images/de_havilland/13lg.jpg

<http://www.revisionistas.com.ar/?p=11075>