



## LA ALBORADA DE LA AVIACION EN URUGUAY

Por Tabaré Ifrán

### LOS COMIENZOS

Primeros tensores... cuerdas de piano fabricadas en acero. Tela de algodón y lino, cubierta con delgadas capas de cola y barniz revestían las delicadas costillas de alas hechas en madera de pino americano, abeto, haya o fresno. Motores rotativos con magneto simple; ralenti o potencia máxima. Ruedas de rayos, hechas para bicicletas. Muy poca técnica, ensayo y error, pero mucho entusiasmo en la nueva empresa.

En la calle Sierra y Asunción de la capital uruguaya, Rodolfo, Carlos, Julio, Armando, Henry y Enrique van tras un sueño que los llevara a la gloria: lograr hacer volar su aparato; el "Escofet segundo".

Este año, sin bombos ni platillos, celebramos el centenario de los primeros pasos del vuelo mecánico en suelo oriental. Presentamos una crónica de hechos destacados del año 1910, recordando así a los pioneros nacionales y extranjeros en la disciplina.



El primer uruguayo brevetado. Mario García Cames

### EN LA OTRA ORILLA

A fines de 1909 los argentinos ultimaban los preparativos para los festejos múltiples a llevarse a cabo en el centenario de la revolución de mayo, punto de partida histórico que llevó a la hermana República Argentina a la independencia.

El Barón Antonio de Marchi, destacada personalidad influyente en el ámbito político y deportivo porteño, fundador de la Sociedad Sportiva Argentina y miembro de la Comisión del Aero Club Argentino, consideró oportuna la contratación de pilotos europeos de renombre que habían hecho las primeras armas en sus frágiles aparatos de "volación".

El 8 de enero de 1910 arribó al puerto Buenos Aires el aviador francés Henry Breguít, trayendo consigo un avión del tipo Voisín, equipado con un motor de 60 HP. El día 16 de ese mes hizo lo propio el piloto italiano Ricardo Ponzelli, trayendo un avión similar al del primero.

El 30 de enero, en el polígono de tiro de Campo de Mayo y ante un público poco numeroso, Ponzelli logró elevarse en su aparato a escasos 10 metros de altura recorriendo 200 metros de distancia. Sacudido por una ráfaga de viento muy fuerte aterrizó violentamente, rompiendo el conjunto de cola y tren de aterrizaje de su máquina voladora. La comisión calificadora del Aero Club Argentino no homologó el vuelo, argumentando su poco éxito.

Ponzelli, muy molesto por la decisión de la comisión reparó su avión para intentar un segundo vuelo. El 2 de febrero, en una prueba de carreteo, volvió a estrellar su aeroplano, esta vez contra un poste, resultando herido en su pierna derecha al salir despedido de su asiento.

El 6 de febrero de 1910 Breguít se trasladó hasta el Hipódromo de Longchamps, situado en la provincia de Buenos Aires. Allí, ante la Comisión Calificadora del Aero Club Argentino y una gran cantidad de público efectuó dos vuelos. El primero se realizó a las 15:35. En 15 segundos carreteó 120 metros, se elevó y dio dos vueltas de pista a una altura de 15 metros. Más tarde, a las 18:45 realizó el segundo, con ribetes similares al primero. En ambos permaneció casi 17 minutos en el aire, volando en promedio a una velocidad de 50 kilómetros por hora.

Los comisarios del Aero Club Argentino homologaron ambos vuelos aduciendo que Breguít había cumplido en forma controlada todas las etapas del vuelo: despegue, maniobras y aterrizaje, partiendo y llegando al mismo punto, por oposición a lo hecho por Ponzelli el 30 de enero.

Breguít se convirtió en el primer piloto homologado que logró elevarse en un aparato más pesado que el aire en Argentina y en Sudamérica.

Curiosamente, el primer argentino en conquistar el aire fue Carlos Goffre, nacido en Montevideo y nacionalizado en el vecino país. El 18 de abril de 1910 volando un Bleriot en Villa Lugano se elevó majestuosamente ante la mirada atenta de su instructor Emilio Auburn.



El Bleriot de García Cames en suelo español

## LOS COMPATRIOTAS

A fines de 1909 la ilusión del vuelo mecánico se instaló en un pequeño taller de la calle Sierra y Asunción de la ciudad de Montevideo. Allí, los hermanos Rodolfo, Carlos, Julio y Armando Escofet, junto al estudiante de ingeniería Enrique Martínez Velasco, y un francés de nombre Enrique de Rosiers, se dedicaron a construir un biplano, basándose en planos y dibujos ilustrados en revistas francesas de la época. El avión, apodado "Escofet I" quedó a medio hacer, ya que no convenció a los

jóvenes de que podría volar. Al año siguiente encararon un proyecto más técnico y elaborado. Consiguieron un motor Anzani de tres cilindros de 25 HP y utilizando partes del "Escofet I" construyeron el "Escofet II".

En el correr de agosto, consiguieron un terreno donde realizar las pruebas de carreteo. El mismo pertenecía al Regimiento de Artillería N° 1, sito en lo que sería hoy la esquina de Cambay y Camino Carrasco.

El 26 de agosto de 1910, por primera vez en nuestro país, un aparato más pesado que el aire logró volar.



El "Escofet II" minutos antes de pasar a la historia.

Dos jóvenes sostenían el avión en la cola. Martínez Velazco, de 20 años de edad y con escasos conocimientos de cómo volar, encendió el magneto y dio hélice. Se sentó en medio de los alambres y tensores. Los ayudantes liberaron la cola y el Escofet II empezó a ganar velocidad. A casi 100 metros de carrera logró despegar, elevándose a escasos 2 metros de altura. Llevaba casi 200 metros de distancia en el aire cuando la batería se aflojó. Martínez cortó el magneto y en pocos segundos el Escofet II cayó bruscamente a tierra. El golpe fue tan fuerte que provocó el desmayo del piloto y la fractura de dos de sus costillas. De inmediato, los hermanos Escofet y Vicente Sangurgo recogieron al herido y lo llevaron a su propia casa para no atemorizar a los padres de Enrique.

Así concluyó el primer vuelo de un aparato más pesado que el aire en suelo oriental.

Todo ese entusiasmo se plasmó en la frustrada "Semana de la Aviación" que se llevó a cabo en el field del Parque Central a partir del 25 de setiembre. El aviador belga Leopold Dolphyn trajo desde Buenos Aires un Bleriot para hacer demostraciones, mientras que el francés Conde de Saint Esmera volaría el Escofet II. Ambos aparatos lograron sólo el carreteo, por lo que la convocatoria fue todo un fiasco, debido entre otros inconvenientes, a lo corto del campo de vuelo.

## **EL PRIMER URUGUAYO BREVETADO**

El primer uruguayo en obtener el título de aviador fue el maragato Marío García Cames, correspondiéndole el brevet N° 287 del Aero Club de Francia, obtenido el 8 de noviembre de 1910 en el campo de vuelo de la Brayelle en Douai, Francia. Nuestro compatriota, diplomático de carrera, residente en Barcelona, España, se calificó en su propio avión, un monoplano adquirido en París de la fábrica del mismísimo Luis Bleriot, precursor de la aviación mundial.

Su instructor, el galo Julien MAMET, utilizando el avión de su discípulo, realizó en España el primer vuelo controlado de un aparato más pesado que el aire. Fue el 11 de febrero de 1910 en el Hipódromo de Casa Antúnez, situado en las cercanías de Barcelona. A pesar de que el propio García Cames había contactado a

Bleriot para que realizara esa exhibición, este se negó, y en su lugar envió a MAMET.

### **ARMAND PREVOST EN PAYSANDU**

El 7 de diciembre de 1910, en el Hipódromo de Paysandú, se elevaba por primera vez en nuestro país un monoplano Bleriot, equipado con un motor Anzani de 25 HP. Su piloto, el francés Armand Prevost, había sido convocado a realizar exhibiciones en Buenos Aires. En noviembre de 1910, Fernando Borrell, dueño de una automotora sanducera que representaba a la marca Ford entró en tratativas con autoridades de la capital argentina para que realizaran exhibiciones en aquella ciudad litoral.

A la convocatoria concurre Prevost, aprovechando que el 5 de diciembre se embarcaría en el vapor "Doli" para realizar demostraciones en la ciudad de Entre Ríos, acompañado de Herman Drabobo, dueño del avión. El día 6 llegó a Paysandú, jornada que aprovechó para ajustar el avión y dejarlo pronto para volar al día siguiente. El miércoles 7 de diciembre se presentaron problemas en el motor. Decidió cambiarlo por otro que traía de repuesto. A las 7 de la tarde de esa jornada probó el avión y realizó dos vuelos para los medios de prensa y personas invitadas.

### **EL CRUCE DEL PLATA DE CATTANEO**

El 16 de diciembre, a bordo de un Bleriot XI con motor Gnome de 50 HP, el italiano Bartolomé Cattáneo partió del Stadium de la Sportiva de Palermo de la ciudad de Buenos Aires para aterrizar tiempo después en las cercanías del Real de San Carlos, en Colonia, estableciendo así el primer vuelo en avión que unió ambos márgenes del Plata. Su destino original eran los cerros de San Juan, al cual llegó luego de aterrizar cerca de la plaza de toros.



Cattáneo en el momento de aterrizar en suelo uruguayo

### **EPILOGO**

Años después Ángel Adami, Jorge Newbery, Cesáreo Berisso, Esteban Cristi, Juan Manuel Boiso Lanza, Atilio Frigerio, Francisco Bonilla, Paul Castaibert y Ricardo Detomasi tomarían la posta de los pioneros, entrando en la época de la aviación heroica.

En cada puesta en marcha, en cada comando empuñado, en cada revisión técnica, en el enlace radial, en las herramientas del restaurador... en todos aquellos dedicados a la aeronáutica en Uruguay esta la pujanza y tesón por un país mejor. Que nuestra rica historia aeronáutica siempre nos enorgullezca. Salud amigos, en estos 100 años!