

JUAN MARURI



**"DETOMASI, UN AVIADOR  
SIN LIMITACIONES"**

Los inicios del vuelo acrobático en el Río de la Plata

JUAN MARURI

**"DETOMASI, UN AVIADOR  
SIN LIMITACIONES"**

Los inicios del vuelo acrobático en el Río de la Plata

EDITADO POR LA  
ACADEMIA DE HISTORIA AERONAUTICA DEL URUGUAY

1991  
Montevideo  
R.O.U.

## PROLOGO

A muy pocos años de las primeras experiencias aviatorias de los hermanos Wright en el "Flyer I" en Kitty Hawk, y a menos de las de Santos Dumont con el "14 bis" en Bagatelle, la conquista de los cielos con los más pesados que el aire llegó a las tierras platenses, cuando en 1910 arribaron a Buenos Aires los aviadores extranjeros, que abrieron el panorama aeronáutico por primera vez a Iberoamérica. Cuatro años más tarde, un uruguayo, que no fue el primero, comenzó allí su propia conquista del aire, con características únicas dentro de la Epopeya de la Aviación. Fue nuestro Ricardo Detomasi, el más joven y el más intrépido, un aviador sin limitaciones, instructor, piloto de pruebas, exhibicionista, acróbata... y primer mártir de la Aviación Nacional.

Juan Maruri Berterretche, veterano aviador profesional, historiador aeronáutico, conferencista, autor de tres libros y de innumerables artículos sobre la Historia de la Aviación, nos presenta ante el Centenario de Ricardo Detomasi, este trabajo de investigación basado en la vida de este Precursor de la Aeronáutica Uruguaya y Argentina, que viene a esclarecer la primera parte de la historia de la aviación del Río de la Plata. Maruri Berterretche, con la precisión y erudición que lo caracteriza, y sin perder por ello la necesaria cuota de amenidad, ofrece a sus lectores un material rico y atrayente.

La Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay, por nuestro intermedio, se complace en recomendar esta nueva obra de nuestro distinguido Miembro de Número Fundador y asimismo agradecer efusivamente a la Dirección General de Aviación Civil del Uruguay, que hizo posible con su generoso aporte, la publicación de este libro que, desde ya, consideramos un hito de significativa trascendencia en la historiografía aeronáutica nacional e internacional.

Montevideo, 4 de noviembre de 1991.

Prof. Dr. Eduardo P. Gaggero  
Presidente de la Academia de Historia  
Aeronáutica del Uruguay

“Este no es un relato de guerra, y lo es, sin embargo.

Cualquier historia en la que sus protagonistas se vean enfrentados a peligros graves al punto de poner en juego sus vidas, exige un enemigo capaz de destruir.

La diferencia existente entre lo que se refiere en este libro y la guerra, tal como lo conocemos, estriba en que el aludido adversario es siempre inhumano, patrulla frecuentemente de incógnito y rara vez hace prisioneros. Y, lo que es más, el armisticio es inconcebible, y también lo es la victoria absoluta para cualquiera de los dos bandos.

Esta guerra sigue desarrollándose en el preciso momento en que el lector desliza sus ojos sobre estas líneas, y habrá de continuar en tanto el hombre insista en su lucha por el progreso”.

De el prefacio de “El destino cazador” de  
Ernest Gann

En una sesión del Consejo Directivo de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay, del cual formo parte, realizada el día 7 de agosto de 1987, según consta en el acta N° 8, se me encomendó en forma unánime, la tarea de escribir la biografía de Ricardo Detomasi, primer mártir de la Aviación Nacional, lo cual he cumplido en este año 1991, en que se conmemora el centenario de su nacimiento, ocurrido en la ciudad de Mercedes, Soriano, el 1º de diciembre de 1891.

Para ello he contado con la valiosa ayuda del profesor Eduardo Galagorri, miembro fundador de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay, quien me ha remitido desde Mercedes, documentación e iconografía, que ha sido muy importante para ir formando la primera parte de su vida en esa su ciudad natal.

Asimismo, como siempre que me he impuesto un trabajo de investigación histórica, he tenido la suerte de contar con la memoria y el notable archivo de mi amigo y miembro fundador de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay, Carlos Leonel Bernasconi, quien en esta ocasión me brindó documentación con la cual completé ciertos aspectos de la vida de este precursor de la aeronáutica.

Esta corta biografía, porque corta fue su vida, se extiende en su parte medular, desde el mes de marzo de 1914, cuando comenzó su vinculación con la aeronáutica, hasta aquel gris y frío domingo del mes de junio de 1915, en que se produjo su trágica muerte. En ese breve lapso, breve en la vida de cualquier persona, a él le bastó para pasar a la posteridad, no sólo por ser la primera víctima de la locomoción aérea en el país, ni por lo abrupto del fin de su joven vida; sino porque en esos diez y seis meses dedicados a la pasión que nos encadena a todos los aviadores, supo conquistar en aquellos lejanos años de la epopeya de la aviación, el corazón de los rioplatenses por su destreza, arrojo y simpatía.

Juan Maruri

Ricardo Detomasi nació en Mercedes, el 1º de diciembre de 1891, hijo de un prolífico matrimonio de inmigrantes italianos, constituido por Angelo Detomasi y Giuseppina Martegani, quienes se habían casado en Mercedes el 15 de abril de 1882.

El 9 de diciembre de 1891, su padre que era comerciante, compareció ante el Juez de Paz de la 1ª Sección del Dpto de Soriano y Oficial del Estado Civil, Sr. Fidel Real, para inscribir a Ricardo, siendo éste anotado con el N° 323, ante los testigos Sres. : Juan Covini y José Ma. Graña. Era el quinto hijo que don Angelo presentaba en el Registro Civil. El primero, José, que había nacido en 1884, falleció en 1905; el segundo Angel falleció de niño; el tercero David, fue rematador, quedando como hermano mayor al haber fallecido José; Carolina fue la cuarta hija; la sigue Ricardo; Américo, sexto, fallece de niño; el séptimo fue Atilio que se recibió de abogado y pasó a residir en Montevideo; Lino que fallece de niño fue el octavo; Orfelina Luisa novena hija, se casó con el Sr. Gianarelli, y fueron los padres de la Sra. Elsa Gianarelli Detomasi de Beisso, miembro fundadora de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay; y por último en 1901, nació el décimo y último vástago de este matrimonio, Eduardo Fausto, que fue rematador y pasó a residir en Montevideo.

La casa familiar de los Detomasi quedaba en la esquina de las calles Ituzaingó y Río Negro, su frente estaba hacia el Río en lo que hoy sería la Avda. Asencio; en aquella época no existía aún la actual y hermosa Rambla de Mercedes.

Ricardo, como sus hermanos, primero hizo la enseñanza primaria en el "Instituto Uruguayo", pasando luego a educarse en el Colegio "San Miguel", también de Mercedes, de la Comunidad Saleciana, fundado en 1892 y situado en las calles Artigas esq. Salto.

La educación de los hermanos Detomasi se vió resentida con la muerte del padre, quien había dejado la Liguria natal a los 11 años en busca de nuevos horizontes. Este fallecimiento se produjo el 20 de abril de 1903, cuando don Angelo, joven aún, contaba con 49 años; dejando a su viuda, doña Josefa, con la carga de llevar las riendas de su modesto hogar, a los 39 años, en aquel momento con 7 hijos. A partir de ese día se hizo cargo plenamente del comercio o almacén de su marido, que quedaba en la misma cuadra de la casa familiar.



se festejó el centenario de la Revolución de Mayo, la benemérita y pionera institución en Iberoamérica, que es el Aero Club Argentino, trajo desde Europa los primeros aviadores con sus máquinas voladoras que se vieron al sur del Río Grande, revolucionando con su llegada la vida aeronáutica, no sólo del Río de la Plata, sino de toda Sudamérica. Los nombres de aquellos modernos argonautas fueron los de : Ponzelli, Bregi, Aubrun, Richet, Pequet, Valleton, Boyer, Prevost, Volant, Dolphin, André y sobre todo Cattaneo y Paillette que permanecieron en la región, donde fomentaron e iniciaron la aviación criolla más que ninguno. Los porteños revivieron aquellas semanas y quincenas de la aviación de 1910, con el arribo a Buenos Aires en marzo de 1912, de los famosos aviadores franceses Roland Garrós y René Barrier y el suizo Edmond Audemars, quienes intervinieron en festivales aeronáuticos muy recordables, en particular el organizado por el Aero Club Argentino, en la Sportiva Argentina de Palermo el 14 de abril, donde para finalizar un espectáculo de destreza individual en monoplano Bleriot XI, se realizó una carrera de aviones entre Palermo - San Isidro - Palermo, que como era tradicional la ganó Garrós, adjudicándose el premio "Club Francés". A estas exhibiciones aeronáuticas, que normalmente tenían lugar los domingos, como este 14 de abril, acudía Detomasi, soñando durante toda la semana, con la riesgosa gloria que brindaba la aviación a estos iniciados, que venían precedidos de un tipo de fama difícil de compararse con alguna otra, en la cual el fervor y la admiración popular eran imbatibles. Así durante todo el año 1912, fue testigo de los adelantos extraordinarios de la aviación en la Argentina; viendo el nacimiento en Villa Lugano de la Escuela de Aviación de Paul Castaibert; de la creación de la Escuela Militar de Aviación de El Palomar, el 10 de agosto, gracias a la tenaz labor de Jorge Newbery y del barón Antonio De Marchi, así como su puesta en funcionamiento el 7 de setiembre y la iniciación del 1er. Curso de Pilotaje el 4 de noviembre con Marcel Paillette de instructor; admiró como todos los habitantes del Río de la Plata, el doble cruce a este río, entre Palomar - Conchillas - Palomar, el 24 de noviembre, del Ing. Jorge Newbery en el Bleriot XI "Centenario"; y se emocionó cuando el conscripto Pablo T. Fels, el 1º de diciembre, batió el record mundial de vuelo sobre el agua, en un Bleriot XI, en el raid entre Buenos Aires y Montevideo que lo catapultó a la fama; y finalmente, por si hacía falta para inclinar más aún el fiel de la balanza, en ese año de

extraordinarias efemérides aeronáuticas, el 8 de diciembre el Ing. Alberto R. Mascías, bate el record nacional de vuelo de altura, al alcanzar los 3100 mts., con un monoplano Bleriot de 50 HP.

#### - Buenos Aires en 1913 -

Ya decidido a transformarse en aviador, se dió cuenta que de empleado de comercio le iba a ser difícil poder ahorrar lo suficiente como para iniciar un curso de pilotaje. Pensando que de chofer profesional le sería más fácil y que el hecho de guiar un automóvil en aquella época, lo acercaba un poco a la tarea del aviador, por ser ambos ingenios propulsados por motores de explosión, se volcó de lleno a esta nueva profesión, también recién nacida en esta nueva era del maquinismo, que comenzó con el siglo. Su licencia de conducir conseguida en 1913 lleva el número 6958 de Buenos Aires; esta nueva actividad tampoco lo satisfizo y la ocultó a los suyos, además tampoco le solucionó su ferviente deseo de poder ahorrar para satisfacer sus designios y al cabo de un tiempo poder entrar en la exclusiva pléyade de los aviadores.

Ese año de 1913, crucial en la vida de este muchacho veinteañero, que ya había tomado la decisión más importante de su vida, al haber elegido la aviación como futura profesión, lo llevó a agotar todos los medios posibles, con el fin de conseguir los recursos necesarios para poder comenzar a volar, motivado cada vez más por las circunstancias y acontecimientos aeronáuticos que se producían en Buenos Aires y también en Montevideo con el nacimiento de la Aviación Nacional, al haberse fundado el Centro Nacional de Aviación por un lado y la Escuela de Aviación Militar de los Cerrillos por otro, todo prácticamente al mismo tiempo, lo que abría los horizontes aeronáuticos a todo el ámbito del Río de la Plata, sin estar circunscripto solamente a Buenos Aires.

La actividad aeronáutica en Buenos Aires fue intensa en ese año, tanto en la aviación como en la aerostación, rama esta última de la locomoción aérea, únicamente desarrollada en esa ciudad en toda Iberoamérica, siendo el Aero Club Argentino, la única escuela en todo el continente junto con el Aero Club of America, que otorgó la licencia de piloto de globo libre o aeronauta, autorizada por la Federación

Aeronáutica Internacional en aquella época heroica del nacimiento de las actividades aéreas.

A pesar de haberse iniciado a principios del año el martirologio de la Aviación Argentina, con la muerte del Tte. Manuel Félix Origone el día 19 de enero, primer mártir de la Aviación Militar y pocos días más tarde, el 26 de enero, con la muerte también en accidente de aviación de Lorenzo Eusebione, primer mártir de la Aviación Civil; estos trágicos hechos no impidieron la normal marcha de las escuelas de vuelo que existían en aquellos momentos: El Palomar de la Aviación Militar, que recién en 1914 sería mixto al inaugurar en ese aeródromo el Aero Club Argentino su Escuela, aunque en 1913 ya existía allí una provisoria de esa Institución; Villa Lugano, que fue el primer aeródromo argentino, escuela civil donde actuaba Paul Castaibert, instructor y constructor de sus aviones, allí comenzó a principios de octubre de ese año 1913 su curso de pilotaje Francisco Bonilla, nuestro segundo aviador civil, quien lo finalizaría en mayo de 1914, obteniendo el Brevet N° 41 del Aero Club Argentino - el primer aviador uruguayo fue Mario García Came, brevetado en el campo de La Brayelle, Douai, Francia con el N° 287 del Aero Club de Francia el 8 de noviembre de 1910 -; y finalmente existía otra Escuela, la de Ing. Antonio Guido Borello, pero quedaba en las afueras de La Plata, localidad de Berisso, Provincia de Buenos Aires.

Poco tiempo después de estos dos accidentes, el 12 de abril se mata en un Castaibert de 50 HP, el nuevo aviador civil José María Pérez Arzeno, tragedia que enlutó nuevamente las alas argentinas, que iban tomando un buen impulso en sus escuelas de vuelo, que a pesar de estos golpes, no dejan de hacer otros pilotos. Estos dolorosos episodios se fueron sorteando, sin detrimento para las conquistas aeronáuticas de este fecundo año de 1913. El espíritu de Ricardo ya se había preparado para estas eventualidades; era más fuerte su nuevo amor a la Aviación, a la que había vendido su alma, ya nada podía cambiar su actitud.

En vista de sus fracasos económicos en Buenos Aires, que le impedían conseguir los recursos para financiar su aprendizaje de aviador, comenzó una correspondencia epistolar con su hermano David, que estaba en Mercedes, haciéndose conocer sus intenciones y solicitándole ayuda, sin enterar a su madre. De más está decir, lo difícil que resultó convencer a su hermano, para quien como era lógico



Familia Detomasi. Sentados de izquierda a derecha: David, Orfelina, Giuseppina, Eduardo, Angelo y Atilio. De pie: Ricardo y Carolina.



Ricardo Detomasi en 1913.



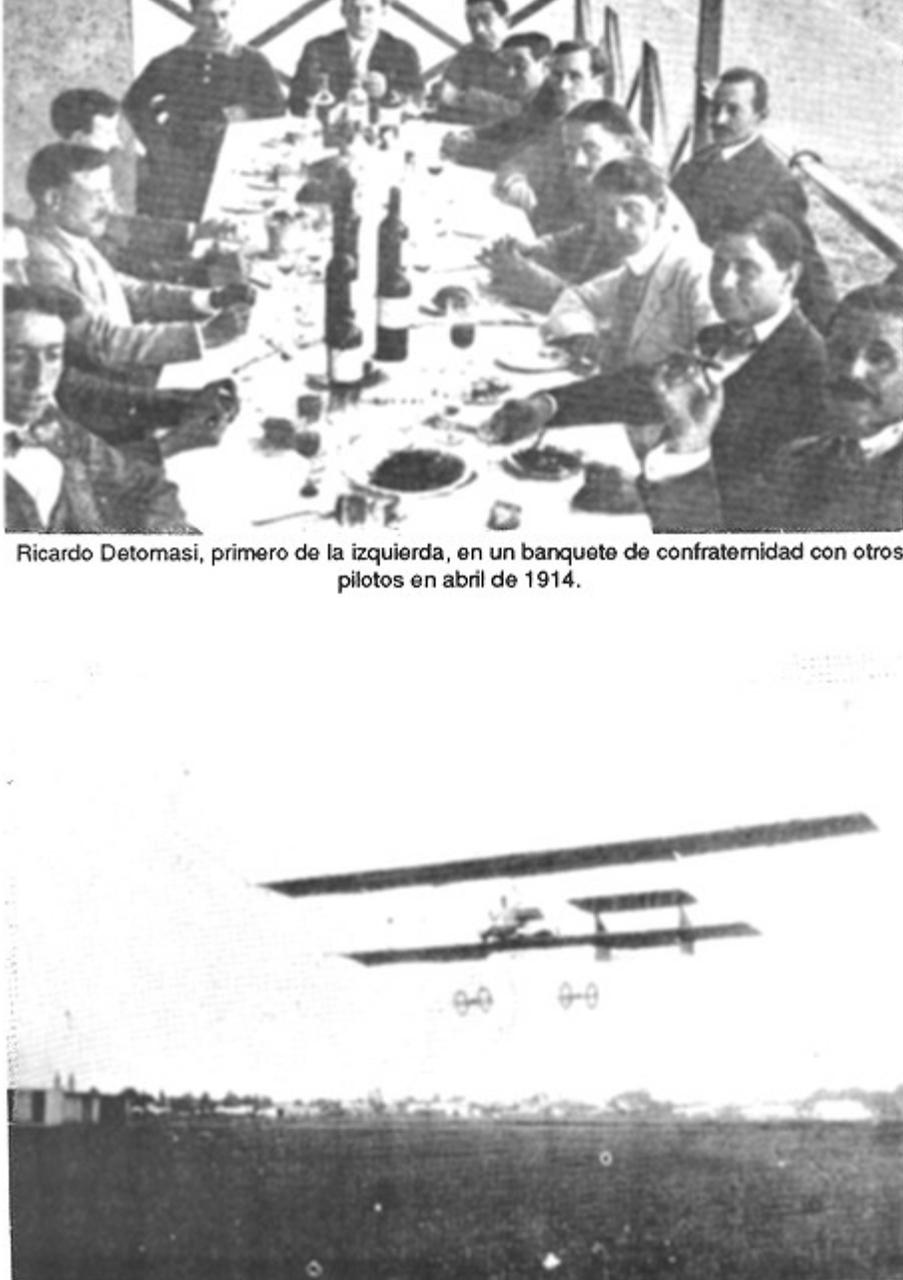
El popular biplanista, aviador Marcel Paillette, sentado sobre su Farman de último modelo.



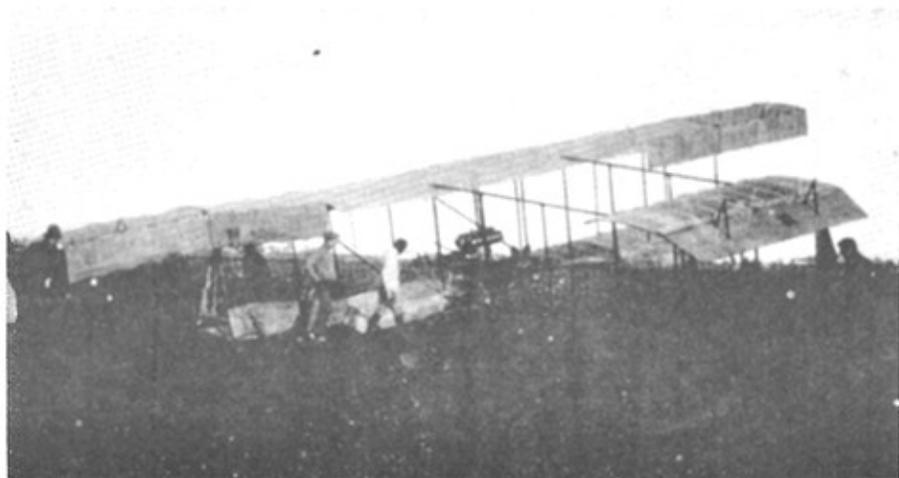
Ricardo Detomasi, primero de la izquierda, en un banquete de confraternidad con otros pilotos en abril de 1914.



Los hangares de la escuela de San Fernando. En círculo: el director de la escuela de San Fernando, señor Marcelo Paillette.



En el Farman, sobrevolando San Fernando, primavera de 1914.



Un percance en San Fernando, primavera de 1914. Enrique A. Roger y Ricardo Detomasi.



Detomasi en el invierno de 1914, delante del Farman.

de pensar, esas intenciones no pasaban de ser una locura pasajera de muchacho, claro, como podía pensar de otra manera, si lo único que conocía de la aviación era por medio de la prensa, salvo la llegada del aviador italiano Bartolomeo Cattaneo a Mercedes, en su vuelo postal entre Salto y Montevideo, con el monoplano Bleriot de 50 HP de su propiedad. El día martes 3 de setiembre de 1912 Cattaneo arriba a las proximidades de Mercedes, procedente de Salto, aterrizando en un campo propiedad de la familia Mela (conocidos rematadores de la zona) a unos veinte kilómetros de la ciudad, donde desciende, porque según él, se le cayó la saca de correspondencia que llevaba a Montevideo, al tratar de abrir una botella de cognac, para con un trago recuperarse del frío; arribó en el auto del Dr. Burghi a la capital "chaná", donde se deja "convencer" para efectuar un festival aéreo el 4 de setiembre, ese día apareció con un aeroplano en el hipódromo, donde lo esperaba una enorme concurrencia para esa ciudad, que en esos momentos, contaba con unos 12.000 habitantes, ante la cual realizó algunos sobrevuelos y aterrizajes con buena fortuna; ente la multitud se encontraba David, que fue testigo de la exhibición. Sin embargo, Ricardo fue doblegando la voluntad de David a fuerza de sus misivas, convenciéndolo poco a poco de lo legítimo de su vocación. En una de sus cartas le escribe a David..."atiéndeme con el empeño que te hablo, tengo mucha afición, mucha fe, mucha esperanza sobre la aviación; es tal el amor que le tengo, que cuando pienso, cuando medito y digo, que si por una fatalidad, por una causa cualquiera tuviera que abandonar esa inspiración, que tuviera que resolverme a no volar, ya no haría falta entre los mortales, no quiero decirte que sea un semisuicida, no, amo la vida como el que más"...

Ante la oposición de su hermano, que no cedió a sus argumentos, en otra carta le dice..."comprendo que todas tus íntimas que están en mi poder, estén inspiradas en buena voluntad y llenas de lógica, que has tratado de hacerme estudiar y analizar mis propósitos, que los consejos sean nobles y sinceros, todo lo veo y estimo en alto grado desde que a tí me dirigí, antes que a otro cuando los necesité y que han sido tan meditados como si fueran para tí mismo, pero que quieres, hermano, si no lo sigo es porque no puedo vencer la voz de mi cerebro"...

De esa manera va pasando todo el año 1913, sin que consiga su propósito, pero a su vez sin recibir una negativa cortante, lo que

siempre le da ánimos para seguir insistiendo. Por otra parte, ya comienza a fines del año a auscultar y averiguar sobre las escuelas de vuelo existentes, para estar preparado en caso de conseguir el dinero para comenzar el curso de pilotaje, asimismo entra en conocimiento de la fundación de una nueva escuela en San Fernando, por las diferentes noticias que aparecen en las prensa y en el ambiente aeronáutico, al cual se había acercado.

Comenzó el nuevo año de 1914, que tantos problemas traería al mundo con el estallido de la Gran Guerra, que luego llamaríamos 1ª Guerra Mundial. Para Detomasi todavía era una incógnita su futuro, aunque no cedió ni un ápice en sus intentos de convencer a su hermano. Los días de enero fueron pasando sin que hubiera novedad alguna, a pesar de su insistencia y apremio ante el inminente comienzo de los cursos, que ya se estaban anunciando, en el nuevo aeródromo de San Fernando, sobre el cual había puesto sus miras.

Finalmente en febrero recibió un telegrama de su hermano, brindándole apoyo económico para poder comenzar el curso. Eufórico le contesta el 18 de febrero de 1914 de la siguiente manera:..."Oh, si pudiera estampar el placer y la satisfacción obtenida con este telegrama, en su expresión más íntima no alcanzaría de verdad todo un kilo de papel escrito de punta a punta. Ahora espero que la suerte sea propicia para el triunfo, antes disponía de mucho valor para mi empresa, que comprendo sea arriesgada, pero hoy que tengo la tranquilidad moral, de que ustedes están de acuerdo conmigo, mi pensamiento llevará a la vanguardia esta divisa "valor y prudencia", para que así el triunfo pueda apreciarse en todas sus partes". Esta carta, como las anteriores, fueron publicadas por el diario "El Pueblo" de Mercedes, el día 21 de junio de 1930; el Prof. Eduardo Galagorri tuvo la gentileza de enviarme una fotocopia del mismo.

- San Fernando -

En las postrimerías del año 1913, la razón social "Paillette-Fels" funda una Escuela de Aviación Civil, que tendría su aeródromo en San Fernando, al norte de Buenos Aires. Este campo situado a unos centenares de metros de la Estación San Fernando (F.C.C.A.) y a un costado del camino al Tigre, totalmente llano sin desnivel alguno, tanto

que con grandes lluvias se inundaba totalmente, se extendía hasta las proximidades del Talar de Pacheco. Allí se comenzaron los trabajos para arreglar este gran descampado y transformarlo en aeródromo, levantándose 4 hangares metálicos hacia la parte vecina a la población, unidos en un solo cuerpo; en su parte posterior se le adosaron 24 habitaciones,..."que con el buffet instalado en ángulo con la línea de cobertizos, ofrecía a los alumnos las comodidades requeridas, para hacer más agradable su estancia en aquellas horas del día, en que la práctica sufría una pausa"...(La Nación de Bs. As., 29 de mayo de 1914). Por todo el año 1914 los hangares, permanecieron sin portones, por lo cual tuvieron algunos problemas con los vientos fuertes y esporádicos temporales que se desataron. El primer aviador en usar este campo, fue el inglés John Barron, diplomado en Londres el 10 de marzo de 1913, con el Brevet N° 480 del Real Aero Club. A mediados de diciembre de 1913 apareció en ese futuro aeródromo, con su Deperdussin, de motor Anzani de 85 HP, comenzando sus vuelos a partir del 21 de diciembre, realizando su actividad en Buenos Aires desde este campo, hasta que se ausentó para Uruguay el 17 de enero de 1914.

Marcel Paillette, aviador francés brevetado por el Aero Club de Francia, el 10 de junio de 1910 con el N° 99, había arribado a Buenos Aires, junto a otro de aviador de su misma nacionalidad, Claude André, el 3 de diciembre de 1910, destacándose nítidamente entre todos los aviadores extranjeros que habían llegado en ese año del centenario, comenzando casi inmediatamente sus exhibiciones, que lo llevaron hasta la República del Paraguay y después a Chile. Cuando se funda la Escuela Militar de Aviación de El Palomar en 1912, es el instructor fundador. En los primeros días de 1913 es contratado por el Gobierno Nacional y funda la Escuela de Aviación Militar de los Cerrillos, experiencia que finaliza en Junio de ese año al no renovarse su contrato. En los últimos meses de 1913, organiza la sociedad comercial reseñada anteriormente, con el aviador argentino, nacido en el Dpto. de Colonia, Pablo Teodoro Fels, ampliamente conocido en el Río de la Plata, alumno sin par de Paillette, brevetado por el Aero Club Argentino con el N° 11, el 23 de mayo de 1912, primera licencia expedida en Argentina de acuerdo a las normas de la Federación Aeronáutica Internacional; quien el 1º de diciembre de 1912, cumple el 1er. vuelo directo entre Buenos Aires y Montevideo, siendo record mundial sobre

el agua, regresando el 2 de diciembre con aterrizaje en "Los Talas" próximo a Berisso, Provincia de Buenos Aires, y el 3 de allí a El Palomar finalizando este raid que lo llevara a la fama internacional.

A cargo de la nueva Escuela de Aviación Civil, quedó Paillette, como Director e Instructor, quien procedió con personal a sus órdenes, a la construcción a fines de 1913 de tres biplanos tipo Henri Farman réplica de uno fabricado por Edmundo Marichal, chileno, radicado en Buenos Aires, quien había pertenecido a los talleres Farman en Francia, semejantes al N° 2 de la Escuela de Aviación Militar de El Palomar; a uno se le colocó un motor de 50 HP, aparato que fue probado satisfactoriamente por Paillette el 27 de febrero de 1914, quedando la Escuela con su avión e instalaciones en condiciones para comenzar el primer curso.

Para este primer curso se anotó Detomasi y fueron sus compañeros: José María Robles (español, brevet N° 50, 21 Junio 1914); Enrique A. Roger (argentino, Brevet N° 78, 9 Junio 1915); Manuel García Conesa (español, Brevet N° 61, 16 diciembre 1914); Alberto Jarfelt (danés, Brevet N° 45, 28 Mayo 1914); Francisco Lavit Miramont (argentino, Brevet N° 52, 21 Junio 1914); Juan V. Romanella (argentino, Brevet N° 44, 28 Mayo 1914); Julio Crespo Vivot (argentino, Brevet N° 46, 28 Mayo 1914); Jacobo Storti (no se diplomó); y la Sra. Henriette Fruchar de Jarfelt (francesa, Brevet N° 101, 15 y 19 Abril 1916).

Las clases teóricas y prácticas iban a comenzar el 5 de marzo de 1914, pero la trágica muerte del fundador de la Aeronáutica Argentina, Ing. Jorge Newbery, el 1° de marzo de ese año, trastocó todos los planes; en señal de duelo todas las Escuelas se mantuvieron cerradas y todos los aviadores, así como la gente vinculada a la Aviación, se hizo presente en los homenajes, velatorio y sepelio de este extraordinario aerostero y aviador, precursor de la Aeronáutica, Presidente y fundador del Aero Club Argentino, así como de la Escuela de Aviación Militar de El Palomar.

#### - Detomasi comienza a volar -

Los vuelos de las clases prácticas dieron comienzo el día 7 de marzo, iniciando Detomasi el aprendizaje con Paillette en el Farman "tipo militar", como le denominaba la prensa de la época; siguiendo ese

mismo día los alumnos Robles, Roger, García y Jarfelt, en este mismo orden, la instrucción en el biplano, de acuerdo a las normas de aquellos años, en ese aeroplano más parecido a una cometa que a un avión. En el principio del adiestramiento, el alumno iba sentado detrás del instructor, teniendo a sus espaldas el trepidante motor rotativo de Gnôme de 50 HP; pasando su brazo derecho por sobre los hombros de éste, comandaba el aparato con la palanca de mando, con la cual se accionaba el timón de profundidad y los alerones; los timones de dirección los manejaba el instructor con sus pies, que se apoyaban en una barra horizontal que les daba movimiento; es decir que no era doble comando, se las tenían que arreglar de ese modo, sobre todo desde el día que el alumno pasaba al asiento delantero, que estaba un poco más abajo, prácticamente lo que le quedaba al instructor por hacer, además de los gritos que podía dar para que lo oyera el aprendiz en los momentos de emergencia, era manotear la palanca y nada más, pues el control del motor lo actúa solamente el que va adelante, por medio de un botón con la mano izquierda, con el cual cortaba el contacto del magneto y nada más, pues el motor rotativo funcionaba permanentemente con toda y única potencia.

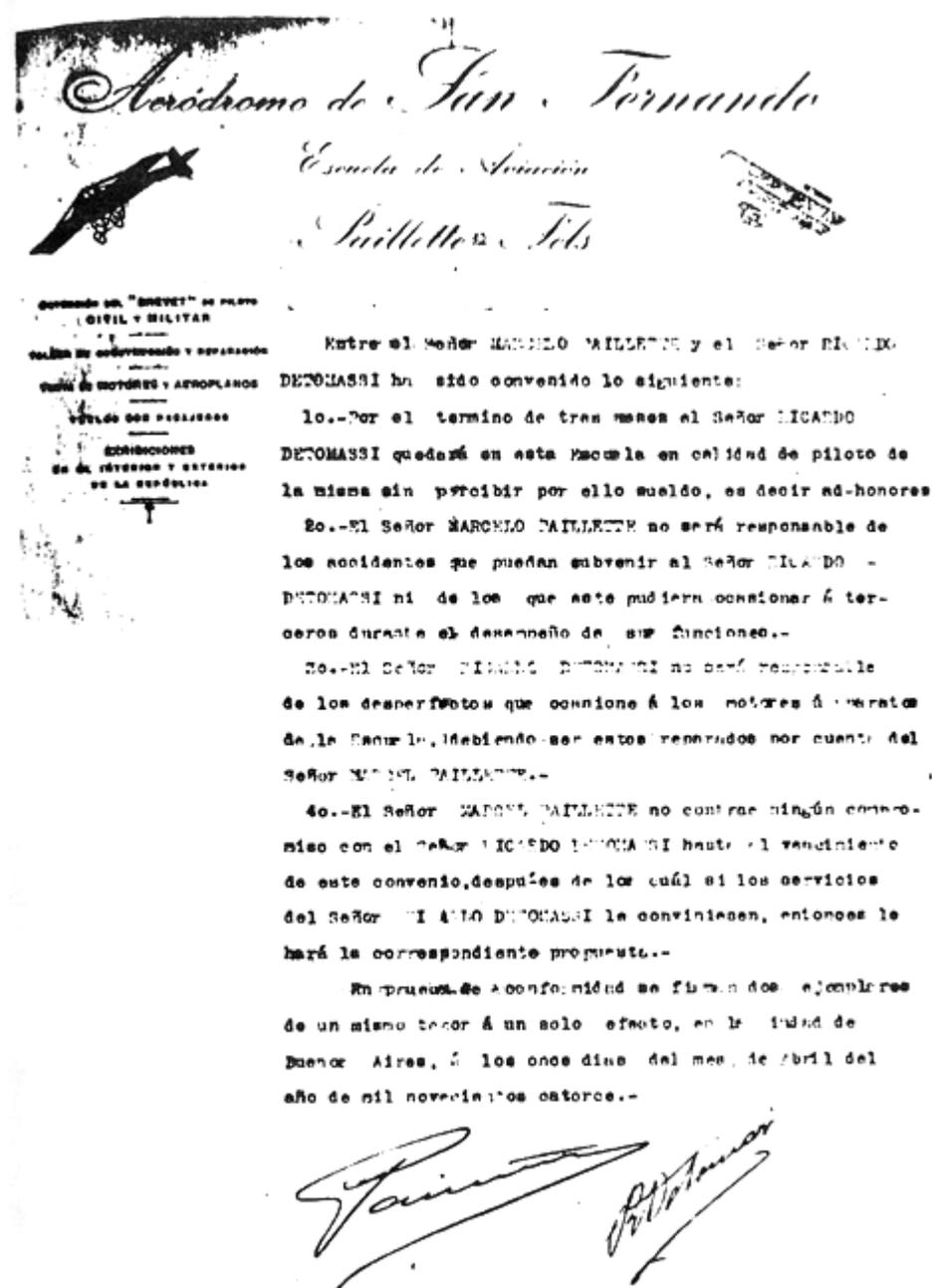
Los vuelos continuaron, alternándose los alumnos de mañana y de tarde. En esos días el ambiente aeronáutico estaba totalmente conmocionado, ante el desafío del Ing. Alberto R. Mascías, gran aviador y aerostero argentino, con Newbery fundador de la Escuela de Aviación Militar y gran amigo de éste, de conquistar la barrera de Los Andes, en el monoplano Morane-Saulnier, que había traído Newbery, de Europa, en enero, tomando la posta que este precursor tuviera que abandonar ante su inmerecida e injusta muerte; lamentablemente el 21 de marzo, Mascías en su tentativa, se accidenta, al no poder dominar el endeble monoplano tomado en una turbulencia, característica de la cordillera, teniendo que postergar este desafío, obsesionante para argentinos y chilenos.

Paillette no desaprovechaba oportunidad para dar a conocer la nueva Escuela y mantener latente el interés de sus alumnos en las cosas de la aviación, por medio de exhibiciones personales o concurriendo con su avión a importantes eventos, de carácter deportivo; como por ejemplo del primer caso el día 21 de marzo Paillette acompañando por un alumno, Enrique A. Roger, efectúa un vuelo entre San Fernando - El Palomar - San Fernando, junto a un Farman y dos Nieuport

monoplanos de la Escuela de Aviación Militar, que se habían trasladado al nuevo aeródromo con el fin de conocerlo; y como ejemplo del segundo caso, el domingo 29 de marzo, partió de San Fernando en el Farman, (que como todos los días de fiesta iba mucha gente de los alrededores, para tratar de ver volar algún pájaro mecánico) hacia la cercana localidad de Tigre, donde se efectuaban regatas internacionales, sobrevolando la estación del Ferrocarril y el río Luján, cubierto de embarcaciones, hasta el Tigre hotel, para simular allí un descenso y "vol piqué" (como le llamaban en aquellos ingenuos años a una pequeña picada) virajes cerrados, etc., para finalmente aterrizar en una calle de la localidad, donde había numeroso público, allí fue tomada una fotografía que apareció en "El Mundo Argentino" del 8 de abril de 1914, erróneamente atribuida a Detomasi aterrizado en Quilmes - en ella se aprecia al Farman de atrás - más tarde decoló de ese lugar, llevándolo de pasajero al Sr. Jorge Claypole, aterrizando en San Fernando.

#### - Detomasi piloto -

Detomasi hizo su primer vuelo solo, y continuó recibiendo instrucción en el biplano Farman distinguiéndose entre sus compañeros a medida que esta avanzaba, hasta tal punto, que el 11 de abril se firma un convenio entre Paillette y él, por el cual el mercedario queda en la Escuela en calidad de piloto, sin percibir sueldo, honorariamente por tres meses; amparándose ambos en responsabilidades: Paillette en los accidentes que le pudieran subvenir a Detomasi y en los que éste les pudiera ocasionar a terceros; asimismo Detomasi no sería responsable de los desperfectos que pudiera ocasionar a los motores o aparatos de la Escuela, dejando para el vencimiento de este convenio, la propuesta o no de servicios remunerados para el joven aviador. Este documento, cuya fotografía se encuentra en nuestro Museo Aeronáutico, nos da la idea de las condiciones naturales que debía reunir Detomasi para que en tan poco tiempo se confiara en él, de esta manera; además esto significaba que los posibles problemas económicos que le podría ocasionar el aprendizaje, quedaban de lado; y también era una puerta abierta a su futuro como aviador, digámoslo como se dice hoy en día, "aviador profesional".



Contrato firmado entre Paillette y Detomasi. 11 Abril 1914.

El aviador suizo John Domenjoz, introdujo la acrobacia en el Río de la Plata, a partir del día 20 de febrero de 1914, según las demostraciones que realizara en el estadio de la Sociedad Sportiva Argentina en Palermo, ante representantes de la prensa, las que fueron repetidas en días siguientes para el público hasta el jueves 26 de ese mes, admirando a todo el mundo con estas maniobras inéditas hasta el momento, sobre todo a los aviadores que conocían las limitaciones de estos endeble aparatos. Lo notable de estas demostraciones es que no hacía aún seis meses que por primera vez, se había experimentado con el "looping the loop" o rizo (o como le decimos ahora "looping") en el aeródromo de Port Aviation, Francia, el 1º de setiembre de 1913 por parte de Adolphe Pegoud, con un monoplano Bleriot-Gnôme de 50 HP.

De la misma manera, casi enseguida, Maurice Post y George D.F. Boillot, descubrieron la forma de salir del tirabuzón o "Vrille", que ellos hicieran entrar voluntariamente a sus aparatos monoplanos Bleriot y Hanriot, respectivamente. De esta forma, ahora los aviadores no tenían casi limitaciones con sus aviones, sobre todo, después que Maurice Chevilliard con biplano H. Farman, lograra volar invertido y hacer lo que hoy denominamos un Tonneau o barril. Estas noticias aparecieron inmediatamente en la "Vie au grand air" que llegaba cotidianamente al Río de la Plata, pero lo asombroso fue poder ver estas maniobras, pocos meses más tarde. El 31 de marzo de 1914, llegó a Buenos Aires, procedente de Europa, el Teniente paraguayo y excelente aviador acrobático Silvia A. Pettirossi, quien el 5 de abril se presentó al periodismo y al siguiente día al público, con su monoplano Deperdussin T con motor Gnôme de 60 HP, en una exhibición memorable, donde se pudo apreciar la virtuosidad del joven aviador, que realizó todas las maniobras conocidas hasta el momento en acrobacia aérea, pasando de una a otra sin transición. En ese mismo período, también estaba en Buenos Aires, el aviador italiano Guido Paolucci, brevetado en Mirafiori, el 20 de junio de 1912, con el N° 144, quien adquirió un monoplano Castaibert al constructor del mismo nombre efectuando vuelos en Villa Lugano con miras a realizar exhibiciones acrobáticas, sin que lograra cumplirlas.

Sumado a todo esto, Cattaneo el día 11 de abril, sobre Villa Lugano logra hacer por primera vez el "looping", emulando a Domenjoz, y a Pettirossi, en un nuevo Bleriot que mandó construir al chileno

Edmundo Marichal, sumándose a estos notables aviadores como piloto acrobático, logrando en poco tiempo la misma destreza.

Este era el panorama que encontraba Detomasi en ese mes de abril en que la confianza de Paillette, le había decidido nombrarlo su ayudante, despejándole el camino para que él, más adelante, encaminara sus pasos hacia este tipo de vuelos, el cual finalmente le haría perder la vida.

En abril ingresan a la Escuela de San Fernando dos nuevos alumnos: el 4 lo hace el Ing. de nacionalidad americana John Borring (que logra el brevet N° 48 el 20 de junio de 1914) y la Srta. Amalia Celia Figueredo, (1a. aviadora argentina y sudamericana, brevet N° 58 del 1º de octubre de 1914) quien había comenzado la instrucción de vuelo con Paul Castaibert en Villa Lugano, habiendo tenido alguna dificultad en el monoplano Castaibert de 25 HP, que era monoplaza, en su primera instrucción, decidiéndose a continuar en San Fernando con Paillette y más tarde con Detomasi en biplano Farman, aeroplano con carlinga para dos personas. De esta manera la Escuela quedaba con dos alumnas: la Sra. de Jarfelt y la Srta. Figueredo.

Ese otoño de 1914, fue especialmente llovedor y tormentoso, muchos días pasaron, siendo imposible volar por el mal tiempo, a lo que hubo que sumar, los días de espera hasta que el campo quedara libre de la inundación que sobrevino después del 18 de abril, cuando quedó totalmente anegado dado lo plano y bajo que era y es. Recién se reanudaron los vuelos de instrucción el día 2 de mayo, día en que comenzó a volar la Srta. Figueredo. En esos días de forzoso receso, se aprovechaba para desarmar el motor rotativo Gnôme, del Farman; limpiarlo, aceitarlo, cambiar bujías, reponer piezas desgastadas, etc., así como coser la tela que recubría las alas y timones del biplano, revisar los cables, tensarlos; sacar el barro que se podía haber adherido al plano horizontal de cola, pegado con el aceite de ricino que tiraba el motor y otras reparaciones pequeñas que siempre necesitaba este aeroplano con su gran velamen.

El 7 de mayo, como se adelantó más arriba, terminó sus exámenes en Villa Lugano, el nuevo aviador uruguayo Francisco Bonilla, noticia que apareciera en la prensa de la época, el igual que la de cada nuevo aviador brevetado, con un comentario sobre la gestión pasada, y como fue el desarrollo del examen ante las autoridades del Aero Club Argentino. Esta novedad sobre un compatriota, seguramente incitó a

Detomasi a apurar a Paillette, para que activara su entrenamiento y el de los otros tres alumnos que estaban llegando a la faz final del aprendizaje, cosa que el instructor debe haber aceptado, pues en ese momento ya eran 14 alumnos a los que se les sumó uno nuevo en esos días, otro uruguayo, Angel S. Adami, quien al igual que Amalia Figueredo, había comenzado la instrucción de vuelo en Villa Lugano, con Castaibert, a partir del 5 de febrero de 1914, enviado por el Centro Nacional de Aviación de Montevideo, Institución de la cual había sido fundador el 22 de enero de 1913, para que se capacitase como aviador, con el fin de instalar en Uruguay una Escuela de Vuelo. Adami no alcanzó a estar dos meses en Villa Lugano, el 4 de abril tuvo un entredicho con su instructor, tomando la decisión de retirarse de ese Instituto e ingresar en San Fernando, comenzando la instrucción de vuelo desde el lunes 18 de mayo en el biplano Farman.

Dos días más tarde ingresó un nuevo alumno, vinculado a la Aeronáutica como aficionado, el Sr. Carlos Dose Obligado (argentino, brevet N° 79 del 9 de junio de 1915) aumentando su número a 16 en esta exitosa Escuela.

El 27 de mayo, Paillette solicitó los comisarios al Aero Club Argentino, para que fiscalizaran el exámen de cuatro alumnos, de acuerdo a la Federation Aeronautique Internationale. Serían los primeros en brevetarse de la Escuela, aunque no los primeros pilotos que hacía Paillette.

Los alumnos eran: Ricardo Detomasi, Juan Romanella, Alberto Jarfelt y Julio Crespo Vivot. Los comisarios delegados del Aero Club Argentino fueron: el Ing. Carlos Imscher y el Sr. Manuel Ramos Vivot.

Las pruebas fueron dos de distancia, consistentes en recorrer cada una, sin contacto con el suelo, un círculo cerrado de una longitud mínima de 5kms. Una prueba de altura, consistente en elevarse como mínimo a 100 mts. desde el punto de partida, teniendo que ser el descenso en vuelo planeado (no olvidemos que en los motores rotativos no se podía reducir el motor, sino que había que cortarlo en forma intermitente). La pista fue limitada por dos postes situados a 500 mts. uno de otro (en su cima generalmente se colocaba un globo blanco). Después de cada viraje efectuado en torno a estos postes o pilones, el aviador cambiaba de mano para girar alrededor del otro. El circuito se componía entonces de una serie no interrumpida de ochos. Para cada uno de estos circuitos los descensos se realizaban en esta

forma: deteniendo el motor definitivamente a más tardar cuando el aparato tocaba el suelo; la detención del avión tenía que ser a una distancia menor de 50 mts. de un punto señalado por el postulante antes de la prueba (por supuesto, estos primitivos aparatos no tenían frenos). Los exámenes se hacían normalmente bien temprano en la mañana, pues es la hora mejor con relación al viento, es común que sople menos. Las pruebas tuvieron lugar en San Fernando el jueves 28 de mayo de 1914.

El orden de presentación para el exámen fue el dispuesto más arriba, Detomasi realizó la mejor prueba: Primera parte, tiempo total empleado 8'24"; Segunda parte 7'12"; altura 180 mts.; descenso a 12 mts. del punto señalado. Le correspondió el brevet N° 43, del Aero Club Argentino. Fue el 3er. aviador civil uruguayo y el cuarto en total (M. García Cames, A/N Atilio Frigerio y Fco. Bonilla).

Dice la revista "Aero Club Argentino" N° 23 del mes de mayo de 1914, pág. 51 -..."De ellos y por sus excelentes aptitudes, el primero, señor Detomasi, ha quedado como piloto instructor de la Escuela"...- y en "La NAción" de Buenos Aires del 31 de mayo -..."el nuevo instructor piloto Detomasi, que ha sido designado profesor, en mérito a sus sobresalientes condiciones de aviador..."

#### - Detomasi Instructor -

Terminados los exámenes el Director de la Escuela, Marcel Paillette, en una pequeña ceremonia, obsequió con una copa de champagne, en el "buffet" del aeródromo, a los cuatro nuevos aviadores, así como a los comisarios del Aero Club y al resto de sus 12 compañeros, anunciando a todos el nombramiento del nuevo instructor de la Escuela. De esta manera culminaba sus estudios, el más joven de los hasta ahora brevetados de nuestro país.

Los vuelos realizados el día 30 de mayo, de mañana, fueron controlados únicamente por Detomasi, ya totalmente compenetrado de sus nuevas funciones de 2º Instructor, en la Escuela. Como en pocos días iban a rendir exámenes cinco alumnos más, uno de los cuales era Angel S. Adami, a ellos se les intensificó el entrenamiento, efectuando Detomasi con Adami un vuelo de más de media hora sobre San Fernando y algunas islas del Tigre, el día 18 de junio, como

supervisión para la prueba que iba a tener lugar el 20 de junio, pero Adami por falta de tiempo tuvo que dar el 21 por la tarde, ante los comisarios Ing. Carlos Irmscher y el piloto Juan P. Garat, con estos resultados: 1er. circuito, tiempo total 8'53", descendió a 49 mts. del punto indicado; 2º circuito, tiempo total 7'13", descendió a 20 mts. de la señal indicada; altura máxima alcanzada 110 mts.

Le correspondió el brevet N° 51, el día anterior se habían calificado el Ing. John Borring y el Sr. Fortunato Valente; y junto con Adami, el español José Ma. Robles y Francisco Labit Miramón.

Unos días atrás, el domingo 7 de junio, había tenido lugar en el hipódromo de Palermo, el anunciado match de acrobacia aérea, entre el suizo John Domenjoz y el italiano Bartolomeo Cattaneo, muy esperado por los porteños aficionados a las fuertes emociones que producían este tipo de vuelos. Ese día el hipódromo estaba colmado por más de 15000 personas, que asombrados se deleitaban y estremecían, viendo la competencia entre los dos intrépidos aviadores, su destreza y limpieza de maniobras; la gran concurrencia que acompañó a los dos aviadores no fue defraudada y ese día pudo observar la mayor cantidad de loopings o rizos, que se efectuaron hasta ese momento en el Río de la Plata: Domenjoz en primer término, en 15 minutos hizo 12; y Cattaneo más tarde en la misma cantidad de tiempo 20 y dos más, pasado ese término. En esa concurrencia se encontraba la mayor parte de los aviadores que actuaban en Buenos Aires, muchos de ellos habían sentido el llamado de las fuertes emociones y la satisfacción que significaba terminar una maniobra limpiamente. Quizá fue el catalizador que decidió a Benjamín Jimenez Lastra, primero, y a Detomasi después, a transformarse en sendos pilotos acrobáticos. Jimenez Lastra, discípulo del Ing. Alberto R. Marcías, se brevetó el 26 de junio de 1913 y en el mes de junio de 1914 era Instructor Honorario de la Escuela de El Palomar; sobre ese aeródromo, el 23 de junio de 1914, logró hacer su primer looping, dieciseis días más tarde de la gran competencia entre los dos aviadores extranjeros, fue el 1er. argentino que lo logró.

Detomasi lo lograría a su vez el 27 de marzo de 1915, siendo el 2º diplomado en la Argentina y el 1er. uruguayo que realizara esta, todavía hasta ese momento, riesgosa maniobra.

Mientras tanto Detomasi continuaba dando instrucción en San Fernando, donde el día 28 de junio inició en el arte del vuelo, a un nuevo

alumno de la Escuela, se trataba de Eulogio José A. Cousillas (quien recibiría su brevet N° 59, el 9 de diciembre de 1914). Ese mismo día en vuelos de aeródromo, llevó como pasajeros a los periodistas Carlos R. Peña y José Martín Vidal, al mes de haberse diplomado, haciéndose conocer como profesional y consolidado poco a poco, su incipiente notoriedad como aviador. Justamente pocos días más tarde, el 4 de julio comenzaron a salir comentarios elogiosos en la prensa bonaerense, diciendo entre otras cosas, que ha logrado en poco tiempo y mediatamente un severo "training" diario, constituirse en un piloto de condiciones estimables, quien respondiendo a las exigencias de la instrucción, llega a realizar hasta veinte vuelos por jornada. El día anterior había efectuado el vuelo de bautismo con un nuevo alumno de la Escuela, el Sr. Pedro A. Garré (quien se diplomaría el 16 de diciembre de 1914, con el brevet N° 62).

El mes de julio fue muy llovedor y por segunda vez, el aeródromo San Fernando quedó inundado, no obstante, Detomasi alcanzó a realizar vuelos de instrucción con las "aficionadas": Henriette de Jarfelt y Amalia Figueredo; así como con los alumnos: García Comesa, Cousillas y Dose Obligado. Además se comenzó a preparar para un festival que se realizaría en Quilmes, al cual estaba invitado como número importante de exhibición, junto con el Sub- Oficial Francisco S. Sánchez que acudiría desde Villa Lugano; dicho festival estaba previsto para el domingo 19 de julio. Para colmo de males, el 12 de julio se desencadenó un violento huracán que causó serios perjuicios en el campo de aviación de San Fernando, donde todavía no se les había colocado los portones a los hangares. Cuando comenzó el ciclón, Paillette, los mecánicos y los alumnos corrieron al primer hangar, que estaba pegado a los otros tres en un solo cuerpo, donde se guardaban los dos Farman con que ahora contaba la Escuela, uno sin motor, para asegurarlos, pues amenazaban ser levantados por el fortísimo viento. Estando en esa tarea, sintieron un ruido ensordecedor, se habían volado todas las chapas de los otros hangares, desplomándose al mismo tiempo la tirantería. Por fortuna debajo de esos galpones no había ningún aparato, pues el monoplano de 50 HP "Castaibert", propiedad de Amalia Figueredo, que se guardaba allí, se lo había prestado en esos días al piloto Juan P. Garat, en gira que realizaba por el interior de la provincia. Fue un desgracia con suerte, el primer hangar, donde se guardaban los biplanos y servía como taller de

reparaciones, no sufrió daños, debido a que se hallaba protegido en su parte posterior, por las habitaciones que usaban de alojamiento los alumnos e instructores. A esta altura, ya la Escuela de San Fernando era famosa y considerada la más exitosa de Buenos Aires, los nuevos aspirantes a aviadores aparecieron todos los meses. El 15 de julio ingresó uno nuevo, se trataba del Sr. Antonio Chiumiento (argentino, brevet N° 63 del 16 de diciembre de 1914).

El domingo 19 de julio como tenía previsto, partió Detomasi en el Farman de la Escuela hacia la localidad de Quilmes, al sur de la ciudad de Buenos Aires, en este, su primer vuelo importante fuera del aeródromo. Para la época era un verdadero raid, pues la distancia de casi 50 kms. a la velocidad normal del biplano, era alrededor de una hora de vuelo. Allí intervino en su primer festival aeronáutico, que había sido organizado por la Asociación de Tiro y Gimnasia local, nucleada en el Club Standard Tiro de Quilmes, con el fin de recaudar fondos. El festival se componía de un partido de fútbol, la ascensión de un globo, que no se llevó a cabo y la intervención de Detomasi y el Sub-Oficial Sánchez con sus respectivos biplanos Farman, ambos construídos por Marichal, parte medular de la exhibición, que tuvo un buen éxito, aunque lo reducido del terreno, impidió que los aviadores pudieran llevar pasajeros. Pernoctaron en el lugar y al otro día partieron en conserva a unos 800 mts. de altura hacia el aeródromo de Villa Lugano, adonde pertenecía el aeroplano del S/O Sánchez, este 1er. campo de aviación de la Rpca Argentina, fundado en 1910, quedaba más o menos en el espacio comprendido hoy por la Avda. Gral. Paz, el ferrocarril General Belgrano y la Avda. Cnel. Roca, cercano al autódromo municipal. Demoraron unos 25 minutos, Detomasi partió nuevamente casi enseguida, sobrevoló El Palomar y aterrizó luego de una hora y veinticinco minutos con viento de frente en San Fernando, dando término a su viaje fuera del aeródromo. Este vuelo, el más significativo de su carrera hasta ahora, fue considerado siempre por él, de gran valor, y lo hacía figurar en su curriculum, cada vez que se presentaba por la prensa local, en alguno de los poblados de la gira.

Los vuelos de instrucción se reanudaron el día 22 de julio, volando Detomasi con los alumnos Garré y Cousillas y con la Sra. Henriette F. de Jarfelt, alumna que más vuelos llevaba en la Argentina como pasajera, ese día controlada por Detomasi hizo su primer vuelo sola, siendo la primera del sexo femenino en hacerlo, pues recién el 28 de

julio saldría sola Amalia Figueredo; la Sra. de Jarfelt tuvo una actuación muy destacada como aviadora y paracaidista, distinguiéndose siempre por su intrepidez, como ejemplo sin par de esta aseveración, el 1º de agosto de 1915, en Palermo, ante una gran concurrencia, fue pasajera de Domenjoz en su Bleriot quien, ante el asombro de todo el mundo realizó 2 loopings con ella, siendo la primera vez en Sudamérica que se tiraba acrobacia biplaza (cuando regresó, todavía conservaba una sonrisa en sus labios y las banderas argentina y francesa en cada mano).

#### - Detomasi Director Interino -

En esos días, Detomasi entró en contacto con personas que le ofrecieron volar un monoplano Morane-Saulnier, de 80 HP, biplaza, con el cual podría efectuar exhibiciones y llevar pasajeros en su cabina, más cómodo que el gran biplano Farman y con la posibilidad de fácil armado y desarmado, para poder transportarlo tanto en tren como en barco, a los diferentes lugares donde se realizaran las demostraciones. Pero el destino no quiso que abandonara tan pronto el aeródromo de San Fernando, donde efectuó sus primeras armas y tan bien le iba, prácticamente él solo a cargo de la instrucción de vuelo; el 1º de agosto de ese año estalló la 1a. Guerra Mundial e inmediatamente Paillette se presentó en la legación de Francia, para cumplir con su deber hacia su patria. Por lo que Detomasi tuvo que asumir la total responsabilidad en la Escuela, de Instructor y Director Interino.

El 5 de agosto los amigos y alumnos de Paillette lo despiden con un banquete en la Rotisserie Argentina, en Lavalle y Talcahuano, donde por supuesto figuró Detomasi entre los comensales. El 18 de agosto partió en el paquete Lutetia hacia Francia, quedando a partir de ese día como Director Interino de San Fernando, nuestro joven aviador. Junto con Paillette también partió hacia Europa, para incorporarse al Ejército francés como aviador, Hermann Heinscht, quien había hecho varios vuelos en San Fernando; era un aviador de la primera época pues se había brevetado el 21 de junio de 1910.

A mediados de agosto, el tiempo nuevamente interrumpió los vuelos por las grandes lluvias que se produjeron, anegando el aeródromo nuevamente, recién el 25 de agosto se reinició la actividad aérea

volando con sus alumnos, Garré, Dose Obligado y la Sra. de Jarfelt. Ese día hizo un vuelo fuera de aeródromo con el mecánico Jorge Sepedo, con quien fue al aeródromo de El Palomar, regresando de tarde y continuando con las instrucciones a los alumnos Cousillas, Chiumiento y Borcosque; Amalia Figueredo y García Conesa volando solos.

El único accidente que sufrió Detomasi en Buenos Aires, tuvo lugar el día 2 de setiembre. Ese día, Enrique Roger que hacía unos meses que había interrumpido su aprendizaje, salió en el Farman con el instructor sentado en el asiento del pasajero, pues debía fiscalizar su ejercicio como Director del aeródromo. Luego del despegue y a unos 80 mts. de altura, ya al final del campo, Roger efectuó un viraje (en estos aparatos entre la velocidad de crucero y la de pérdida de velocidad, solamente había unos siete a diez kms. de diferencia, nada más; teniendo en cada viraje que bajar la nariz, para no entrar en una pérdida de velocidad, inadvertida) y bajó la nariz, para no perder la velocidad, como se hacía normalmente, esta maniobra no fue bien coordinada y entró en deslizamiento, cosa que también pasaba a veces, con demasiada velocidad. Viendo que el aeroplano no se equilibraba y ante la inminencia del peligro, Detomasi tomó la palanca de mando, por encima del hombro de Roger y procuró corregir ya muy cerca del suelo, sin que el aparato respondiera rápidamente.

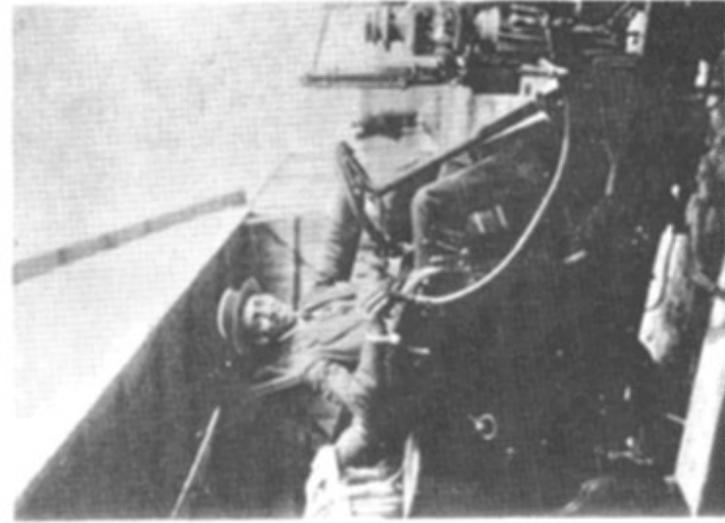
Así en deslizamiento precipitóse a tierra, en unos terrenos inundados, por últimas lluvias, cerca del aeródromo, donde el agua tenía algo más de un metro de altura, lo que aparentemente amortiguó los efectos de la caída. Roger y Detomasi no sufrieron más que la mojadura y el susto consiguiente, pero el Farman quedó destrozado, por lo que se tuvo que reconstruir en el taller existente en la Escuela la cual por unos días quedó sin avión, interrumpiéndose la instrucción.

En el taller de la Escuela, que quedaba en el primer hangar, donde se guardaba el Farman, había otro semejante al accidentado de los tres que se habían construido bajo la dirección de Paillette, a fines de 1913; se puso en condiciones con el motor del accidentado y fue probado por Detomasi con todo éxito en dos salidas que realizó el día 6 de setiembre.

Ese mismo día estaba previsto para que Amalia Figueredo diera el examen para la obtención de su brevet por la cual al aterrizar Detomasi, salió en el nuevo biplano para ensayar las maniobras que



1º de octubre de 1914. Amalia C. Figueredo en el día de su examen en San Fernando con su instructor R. Detomasi.

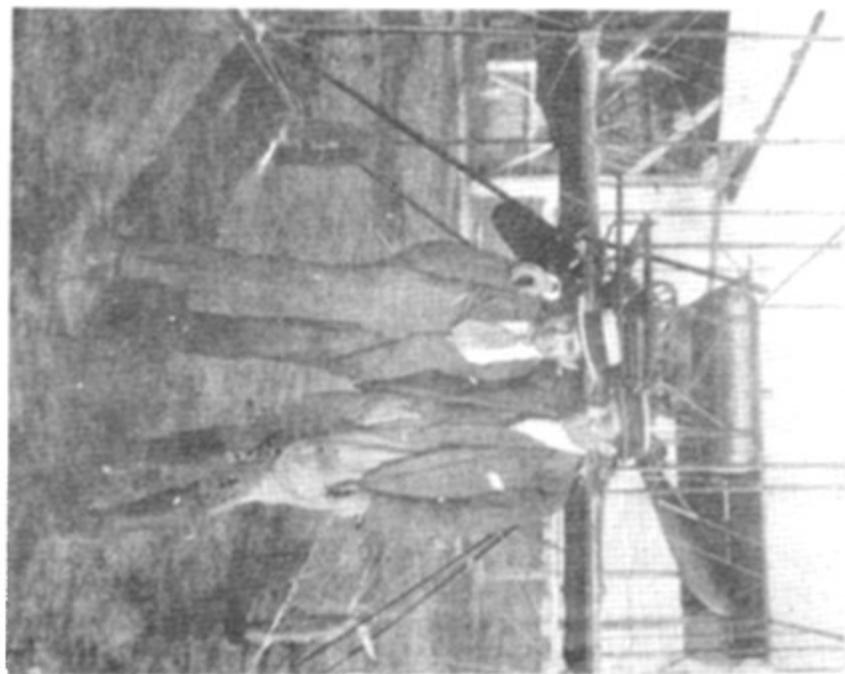


Detomasi en automóvil, San Fernando, primavera de 1914.

Su novia Haydée León.



Carlos F. Borcosque y Ricardo Detomasi, noviembre de 1914.



Detomasi en Rosario despidiendo los restos mortales del Teniente Alfredo S. Agneta que se accidentara en El Palomar el 28 de octubre de 1914.



En Villa Lugano delante de un avión Castalbert. xx, R. Detomasi (de rancho de paja), xx, xx, Florencio Parravicini (de aviador), Paul Castalbert (de gorra) y Enrique Roger (de rancho de paja). Diciembre de 1914.



Ricardo Detomasi y su mecánico Juan Masset con el Bleriot. 1915.



Sr. Luis Benzano, propietario del Bleriot que volaba Detomasi.

debía cumplir en las pruebas, con tal mala fortuna que en uno de los virajes de los ochos, deslizó y no pudo equilibrarlo a pesar de sus esfuerzos, chocando con el suelo en forma brusca. La Srta. Figueredo aparte del susto no tuvo otro daño, el aeroplano con tren destrozado y otros desperfectos. El exámen fue suspendido.

Detomasi a esta altura, ampliamente conocido en el ambiente aeronáutico de Buenos Aires, contaba con buenos amigos en los diferentes aeródromos que circundaban a la gran ciudad, a los que tuvo que recurrir en diferentes oportunidades. En el fin de semana del 12 y 13 de setiembre se fue a Villa Lugano, donde su amigo el S/O Francisco Sánchez era instructor en Farman, como Castaibert lo era con sus aviones en el mismo aeródromo. Allí consiguió un biplano tipo H. Farman, construido por E. Marichal, propiedad del alumno de Sánchez, el aficionado Manuel González, quien se lo cedió para que la Srta. Figueredo se preparara para el exámen, por lo que luego de probarlo repetidas veces el sábado 12 de setiembre, lo llevó en vuelo el domingo 13 hasta San Fernando, llevando como pasajera a Amalia Figueredo. Ese viaje tuvo una duración de una hora con diecisiete minutos, la distancia entre los aeródromos era más o menos de unos treinta kilómetros, con gran viento norte de frente, de cualquier manera nos indica lo pobre de su velocidad de este gran biplano.

Con este aparato reinició el entrenamiento Amalia Figueredo y los otros alumnos, más otros tres nuevos que empezaron los cursos el día 28 de setiembre, se trataba de los Sres. Victorio Santiago H. Deluchi (argentino, se graduó el 28 de abril de 1915, con el brevet N° 76); Ramón Borthiry (argentino, se brevetó el 15 de marzo de 1915, con el N° 73); y Celestino Corbellini (argentino, consiguió el Brevet N° 74, el 16 de marzo de 1915); a quienes Detomasi inició en el arte de volar.

En esos días quedó pronto el Farman del accidente con Roger, probándolo Detomasi en vuelo desde el 26 de setiembre, hasta que el 30 de setiembre, se finalizaron los ensayos. Ese día devolvió el biplano Farman de Villa Lugano a ese aeródromo haciendo la travesía en sólo 35 minutos favorecido por el viento.

**- Amalia Figueredo, 1er. alumno diplomado de Detomasi -**

El 1º de octubre dio examen Amalia Figueredo, ante el Ing. Carlos Irmischer y el Sr. Carlos F. Borcosque, que fiscalizaron la prueba en

representación del Aero Club Argentino. Se desempeñó brillantemente finalizando temprano en la mañana, habían comenzado a las 4 y 30 de la madrugada, para aprovechar la atmósfera más calma. De esta manera se brevetó la primera aviadora argentina y sudamericana. A pesar de que había comenzado la instrucción con Castaibert en Villa Lugano y continuó con Paillette en San Fernando, puede decirse que su real instructor fue Detomasi, quien le impartió la mayor cantidad de clases teóricas y prácticas, siendo él quien le dio el visto bueno para el primer "solo", finalizando su aprendizaje con seguridad, a pesar del percance que tuvo el 6 de setiembre, que finalmente le sirvió de experiencia, superado con mucho tacto por su joven instructor, que la supo guiar y sacar del decaimiento de ese día.

A partir del día 3 de octubre, Detomasi dejó de ser Director Interino de la Escuela, pasando ese cargo al todavía alumno Enrique A. Roger, continuando como hasta ahora de Instructor de vuelo del Instituto.

Amalia Figueredo, cumplió numerosas exhibiciones en Buenos Aires y el interior de la Argentina, incluida su ciudad natal, Rosario, donde tuvo un accidente por falla de motor, lo que no impidió que la intrépida aviadora, luego de reparado el Farman biplano, continuara con la gira, hasta su regreso a Buenos Aires, donde su actividad aérea disminuyó y quedó en suspenso, al casarse esta joven y valerosa mujer con el Sr. Alejandro Carlos Pietra, de quien enviudó en 1928. Sin embargo siempre siguió unida a la aviación y esta le siguió dando satisfacciones de orden espiritual, como su nombramiento en setiembre de 1968 de Piloto Aviador Civil del Uruguay y otras honras en diferentes partes del mundo. La primera exhibición en que intervino tuvo lugar en el hipódromo de Belgrano, el domingo 11 de octubre de 1914, en conjunción con Detomasi, quien llevó el Farman de la Escuela a ese circo por la mañana, haciendo su demostración por la tarde, la novel aviadora, con dos vuelos y, un tercero su instructor, partiendo luego esa misma tarde para San Fernando de regreso.

En este mes de octubre de 1914 apareció por Buenos Aires, Achille Dal Mistro, aviador italiano, muy conocido en su país, donde efectuó el primer vuelo postal registrado, el día 19 de setiembre de 1911 entre las ciudades de Bolonia y Venecia, siendo también de los primeros aviadores en dedicarse a la acrobacia aérea. Su llegada al Plata, un poco tardía, luego de Domenjoz, Pettirossi y Cattaneo ahora acróbata, conspiró contra el interés que podría tener en su pericia

algún inversor que le facilitase un aeroplano para sus exhibiciones, pues para colmo de males no trajo avión, como hacía la mayoría. No obstante el 27 y el 31 de octubre estuvo volando en San Fernando un monoplano tipo Bleriot, reforzado para acrobacia, con el cual pensaba efectuar algún festival. Allí conoció a Detomasi y meses más tarde tendría alguna vinculación con él.

El 28 de octubre, ocurrió un terrible accidente en El Palomar, por el cual perdieron la vida, el Tte. 1º Alfredo Agneta y el Dr. Felipe Madariaga, amigos de Detomasi, sobre todo el primero, con quien compartió gratos momentos, tanto en El Palomar como en San Fernando. Como Agneta era originario de Rosario, sus restos fueron llevados a esa ciudad mesopotámica, donde fueron sepultados, Detomasi acompañó el cortejo hasta su última morada.

Los vuelos que estaban suspendidos por este duelo, se reiniciaron el 1º de noviembre, ejercitándose todos los alumnos, sobre todo los que próximamente iban a dar exámen para obtener el Brevet: Borcosque, Cousillas, García Conesa, Chiumiento y Garré.

A mediados de noviembre, la actividad en la Escuela fue suspendida por desavenencias suscitadas entre Detomasi y la Dirección, retirándose aquel por motivos particulares del aeródromo, a partir del día 18 de noviembre, quedando la instrucción interrumpida. Por suerte las diferencias se zanjaron prontamente y Detomasi se hizo cargo nuevamente de sus funciones a partir del día 3 de diciembre; en esos días había quedado encargado en forma honoraria del entrenamiento de vuelo, el Ing. Alberto R. Mascias.

Nuevamente la aviación argentina se ve golpeada por la adversidad, cuando aún no había pasado un mes del accidente de Agneta y Madariaga; el 27 de noviembre fallece a causa de sus heridas luego de accidentarse, el alumno aviador de El Palomar, Sgto. Abraham Jalil, séptima víctima del "vuelo mecánico" en la Argentina y primera en un Farman biplano. A pesar de estos accidentes que podían influenciar en el ánimo de esos hombres de aquella época heroica de la Aviación, esto no ocurría así, o por lo menos no se notaba abiertamente, primando el maravilloso espíritu de verdaderos precursores, que los caracterizaba.

Enseguida de finalizado el duelo por este accidente, la actividad volvió a su normal cauce, continuando con la presentación para el exámen que tuvo lugar los días 8 y 9 de diciembre en que se dieron su

prueba Carlos F. Borcosque y Eulogio J.A. Cousillas, así como Manuel García Conesa, Pedro A. Garré y Antonio Chiumiento que hicieron lo propio el día 16 de diciembre, todos alumnos de Detomasi, pues aunque Borcosque y García Conesa empezaron con él la instrucción en marzo, habían interrumpido el curso, por lo que puede decirse que fueron sus alumnos, por haber recibido de él, la mayor cantidad de clases, además así lo consideraron ellos, pues el 18 de diciembre le dieron los cinco nuevos pilotos, una comida a su instructor.

El ciclo de Detomasi como instructor se terminaba a fin del año 1914, como él lo había hecho saber a todos los interesados por medio de la prensa, que cada tanto lo entrevistaba en las visitas periódicas que se hacían al aeródromo. Sus aspiraciones eran otras, quería independizarse y regresar triunfalmente a nuestro país, como piloto acróbata en exhibiciones, donde pudiera demostrar su pericia, para lo que se sentía capacitado, como así ocurrió. Además su vida privada lo impelía a esto; por esa época había conocido a una joven en la localidad de San Fernando con la cual se comprometió, su nombre era Haydeé León. Había cifrado sus esperanzas de un pronto casamiento, gracias al probable éxito de sus demostraciones aéreas, para lo cual ya había entrado en contacto con posibles patrocinadores, con los que formaría una sociedad.

Siguió impartiendo instrucción hasta el último día de 1914, despidiéndose el 31 de diciembre, día en que efectúa un vuelo hasta El Palomar, regresando por Campo de Mayo y Hurlingham.

Lo sustituyó hasta febrero de 1915 en San Fernando, como instructor honorario su alumno y amigo, Carlos F. Borcosque, periodista, aeronauta e importante cineasta, director entre otras de las recordadas películas : " Alas de mi Patria", "Fragata Sarmiento", etc. A partir de febrero de 1915 se hizo cargo de los cursos de pilotaje como instructor, Alberto Jarfelt.

#### - Detomasi Aviador Acróbata -

A principios de 1914 había llegado a Buenos Aires, el aviador italiano Guido Paolucci (poseía el brevet N° 144 de su país, luego de la prueba dada en Mirafiori, el 12 de junio de 1912) quien prontamente se integró al ambiente aeronáutico, vinculándose primero con Paul

Castaibert en Villa Lugano, donde comenzó a volar un monoplano de su construcción haciendo viajes al hipódromo de Long Champs con este aparato, así como experiencias en Villa Lugano. Finalmente pensó fundar en abril una Escuela de Aviación, para lo que eligió un campo en la localidad de José C. Paz, en Buenos Aires, sin mayor suerte, al no poder conseguir motores para los aparatos con que pensaba dar instrucción. Ese mismo campo en julio de 1914 fue ocupado por José Altube, donde instaló un aeródromo al que se conoció como "Villa Altube", financiando la construcción de monoplanos tipo "Deperdussin" y otros. En diciembre de 1914, el piloto italiano Achille Dal Mistro estuvo experimentando en ese aeródromo, un Bleriot tipo "looping the loop" como se les llamaba en la época, a estas máquinas un poco más reforzadas, como para tirar maniobras acrobáticas, que había construido el técnico Gerardo J. Noni, quien a su vez había actuado a las órdenes del chileno Edmundo Marichal desde 1912 (en marzo de 1913 fue enviado por éste, a la localidad de Los Cerrillos, Dpto. de Canelones, para que armara el Farman y el Bleriot de la Escuela de Aviación Militar del Uruguay). Parece que Dal Mistro tampoco tuvo suerte en estas experiencias y se accidentó más de una vez al aterrizar, desapareciendo de Buenos Aires a principios de 1915. Tomó la posta Detomasi a partir del 12 de enero de 1915 y comenzó a volar este aparato ahora reparado (que aparentemente había sido construido para que lo volara el aviador argentino Carlos Friggeri, diplomado el 8 de diciembre de 1913, en la escuela monoplanista de Gabardini en Cameri, Italia, pero un grave accidente de aviación que le ocurrió en Julio de 1914 donde casi pierde una vista, lo tuvo alejado de la actividad integrándose poco a poco, desde junio de 1915, en que formó parte del equipo de Detomasi en Uruguay; más tarde regresa a Italia como aviador, perdiendo la vida en la Gran Guerra). Detomasi que nunca había volado un monoplano, se adaptó rápidamente a este tipo de máquina, comenzando a efectuar maniobras más pronunciadas, como picadas y ascensos casi verticales, virajes muy inclinados, etc.; es de hacer notar que estos aeroplanos no contaban con alerones, como hoy poseen todos los aviones, en su lugar los monoplanos, cuando se quería virar a uno u otro lado, con el volante y un sistema de poleas, deformaban o hacían torsión en la parte posterior del extremo del ala, por medio de los cables que partían de un mástil (denominado "cabana") sobre la cabina y otro debajo de esta, o directo

al tren de aterrizaje; se denominaba "gauchissement".

Persiste con sus vuelos en el campo de aviación de Villa ALtube, en ese Bleriot, hasta fin del mes de enero, dominando perfectamente el aparato; el día 26 de enero luego de un vuelo en que logra alcanzar la altura de 1200 mts., saca a volar a su ex alumno Eulogio José Cousillas en los alrededores del campo.

Durante el mes de febrero de 1915, Detomasi que no pudo acomodar su situación como exhibicionista libre, buscó otras soluciones alternativas con amigos y conocidos, llegando a principios de marzo, a un acuerdo o sociedad con el Sr. Luis Benzano, quien le adquirió a Friggeri, un monoplano tipo Bleriot, de 50 HP preparado para acrobacia, que había sido construido un año atrás por Edmundo Marichal. Este aparato que difería de los comunes por la mayor amplitud de los planos, por la mayor altura de su "cabana" y por tener más grande y reforzados los timones, fue llevado a San Fernando, donde lo armó y preparó el mecánico Juan Masset, que de esta manera quedó integrado a esta sociedad, acompañándolo a los dos en todas las actuaciones en Buenos Aires y gira por Uruguay; a los que se les sumó Friggeri en junio, cuando estuvo en condiciones, luego de su convalecencia.

Recién el 23 de marzo pudo probarlo en vuelo en ensayos sobre el aeródromo de San Fernando, donde ya actuaba como instructor su compañero y amigo Jarfelt. Los primeros vuelos fueron decepciones, al no poder alcanzar con el Bleriot una altura adecuada por las continuas fallas o "raté", del motor Gnôme rotativo de 50 HP, por lo que tuvo que suspender varias veces el anunciado ensayo de tirar por primera vez el looping.

Lo grave de esta situación es que Detomasi iba a intervenir en un Festival aeronáutico, en la Sportiva de Palermo, el próximo domingo 28 de marzo, por lo que nuestro piloto era un manojo de nervios, al no poder hacer un normal entrenamiento, antes de presentarse ante el público, como era lógico de esperar. Finalmente el motor del Bleriot se pudo poner a punto y el sábado 27, anterior al domingo del Festival, en vuelos sucesivos sobre San Fernando, Detomasi logró realizar el tan esperado looping, por la tarde continuó el entrenamiento tirando otros loopings, hasta que se sintió seguro. Al aterrizar el avión quedó en manos del mecánico Masset, quien lo preparó para el otro día.

Favorecido por un día sereno y de temperatura agradable, una crecida concurrencia se dió cita ese domingo 28 de marzo, en el

Estadio de la Sociedad Sportiva de Palermo, para presenciar el espectáculo deportivo en el cual Detomasi, con sus vuelos de alta escuela, sobresaldría entre todos los números. De mañana trajo su aparato desde San Fernando, quedando a la espera de su turno. Primero hubo un número de pruebas automovilistas. Inmediatamente después, una exhibición de paracaidismo, consistente en la ascensión del globo "Quo Vadis?", cautivo (perteneciente al ex alumno de Detomasi, Sr. Carlos Dose Obligado; había sido construido por Hernani Mazzoleni) en cuya barquilla se hallaba el paracaidista Marco T. Grecco, quien a unos 80 mts. de altura se arrojó al vacío, con un paracaídas que pendía del globo, creación de él, cayendo dentro del campo del Estadio, sin problemas; Grecco a fin de ese año anduvo por Montevideo y logró efectuar una exhibición de su número, luego de una experiencia frustrada, el domingo 12 de diciembre de 1915, en las adyacencias del Bulevar Artigas y el Parque Urbano ( hoy Rodó), con todo éxito, siendo, el 1er paracaidista en tirarse en nuestro país, usando también el globo "Quo Vadis?", cautivo. Acto seguido, despegó Detomasi con su Bleriot, realizando ante el público y por primera vez en un espectáculo público, el "looping the loop" repitiendo la maniobra varias veces, ya con más soltura, haciendo también por primera vez la caída de cola, maniobra más riesgosa y exigente para el aparato, que sería la que el 20 de junio en San José, le haría perder la vida. La presentación de Detomasi fue todo un éxito, dejando satisfecho al público, ya ducho en este tipo de demostraciones, luego de ver a Domenjoz, Pettirossi y de un tiempo a esta parte, a Cattaneo. Este triunfo tranquilizó a Detomasi, así como a su socio Benzano, dándoles ánimo para las futuras presentaciones. La prensa, a su vez, fue propicia, tomando notas gráficas de la demostración.

#### - Detomasi en Montevideo -

Ese domingo, en Montevideo, Domenjoz efectuó en el hipódromo de Maroñas, un estupendo festival de alta acrobacia, en el Bleriot, entusiasmando a la concurrencia con sus arriesgadas maniobras. hasta ese momento no hubo en Montevideo festivales aeronáuticos, en que intervinieron los pilotos uruguayos; en esa época estaban

volando Francisco Bonilla, en su improvisado aeródromo de la calle Miguelete, y Adami en Atlántida, en la Escuela de vuelo del Centro Nacional de Aviación, como instructor. Recién el domingo 14 de abril, Bonilla con autorización de los directivos del Club Nacional de Fútbol, iba a ofrecer al público montevideano en el Parque Central, un espectáculo aeronáutico, que consistía en efectuar vuelos de bautismo en los alrededores de ese campo de juego, aterrizando y despegando de la misma cancha; espectáculo que no se pudo cumplir a causa del viento reinante, por lo que no salió de su "aeródromo" de la calle Miguelete.

Con la perspectiva que le brindaba Montevideo, donde todavía ningún aviador uruguayo había intentado organizar un festival aeronáutico (aún no se había publicitado el espectáculo de Bonilla en el Parque Central), Detomasi viajó a nuestra capital el 2 de abril, con el objeto de entrevistarse con los miembros del Centro Nacional de Aviación, a fin de realizar exhibiciones bajo su patrocinio.

El Centro Nacional de Aviación, hoy Aero Club del Uruguay, institución decana de la Aviación Nacional, fundado el 22 de enero de 1913, resulta la culminación de un proceso ininterrumpido de Comités de Aviación Nacional, reuniones Pro-Aviación, etc., formado por una serie de personalidades provenientes de medios intelectuales, empresariales, políticos y militares. Fue promovido y nació en el Círculo de la Prensa, pero no sólo la gente del Círculo lo apoyó, también lo respaldaron, aquellos visionarios proclives a desarrollar en el Uruguay la conquista del aire, como se estaba haciendo en todos los países adelantados. El Centro desde su nacimiento se abocó a la consecución de varias metas prioritarias. Una de ellas fue la creación de una Escuela de Vuelo, de la misma manera que el Gobierno Nacional trató de crear la suya, con la fundación de la Escuela de Aviación Militar de Los Cerrillos, el 17 de marzo de 1913, experiencia que se vió continuada con la Escuela Militar de Aviación en 1916, gracias al nexo de ambos Institutos, los fundadores Juan Manuel Boiso Lanza y Cesáreo L. Berisso. Esta primera Escuela de Vuelo funcionó en el balneario Atlántida, gracias a que la "Sociedad Territorial Uruguaya", que administraba la venta de los terrenos en esa playa, cedió en préstamo unas fracciones aparentes para aeródromo, en las cercanías de la estación del ferrocarril. Este campo de aviación comenzó a funcionar como tal, a partir del día 4 de diciembre de 1914, día en que

se probó en vuelo, luego de armarlo, el biplano tipo Farman construido en Buenos Aires por Edmundo Marichal, de 50 HP Gnôme, que llevaba el número de fabricación 14 pintado en el timón de dirección. Este aparato adquirido y donado por la Comisión Nacional de Educación Física al Centro, había llegado en el vapor Río Uruguay, el 30 de julio de 1914. El primer vuelo estuvo a cargo del aviador, todavía sin brevetarse Sr. Manuel González, español, de la Escuela de Villa Lugano, y fue continuado por otros en que llevó a Adami de pasajero.

La Escuela comenzó a funcionar en enero de 1915, siendo su Director e instructor Angel S. Adami, que como vimos había terminado su curso de pilotaje en San Fernando, recibiendo algunas lecciones de Detomasi. En realidad fueron muy pocas las clases que dictó Adami, a los dos o tres alumnos que pudo captar: Alfredo S. Britos y un Sr. Valquer; más tarde apareció otro, Diego A. Domínguez. El Farman sufrió un percance sobre el pueblo Las Toscas alrededor del 8 o 9 de febrero, destruyéndose la hélice, por lo que hubo que suspender las clases de vuelo, mientras se reparaba el motor y otras partes de la célula, en el hangar que se había levantado en el campo donado por el Estado.

Cuando Detomasi hizo su planteamiento a los miembros del Consejo Directivo del Centro Nacional de Aviación, cuyo Presidente era el Sr. Joaquín C. Sánchez, aún no se había terminado la reparación del Farman, por lo que la solicitud fue bien acogida el día 9 de abril, que fue cuando se trató en el seno de ese Consejo, porque con una exhibición o festival aeronáutico, la Institución aparecería nuevamente ante el público montevideano, pero esta vez con aviadores uruguayos, pues su decisión fue realizar una "Semana de la Aviación" con los tres pilotos nacionales que en ese momento actuaban, o iban a actuar en Uruguay: Bonilla, Detomasi y Adami, con sus aeroplanos, a partir del domingo 18 de abril, en el Hipódromo de Maroñas.

Detomasi que había vuelto a Buenos Aires, regresó a Montevideo, el día 8 de abril con todo su equipo, es decir el Sr. Benzano, el mecánico Masset y el Bleriot, desarmado, yendo a instalarse en las cercanías del polígono de Punta Carretas, como lo habían hecho anteriormente el inglés John Barron y el suizo John Domenjoz, usando ese terreno como campo de aviación, guardando el aparato en unos galpones que quedaban todavía, del desmantelamiento que había sufrido ese polígono, al donar el Estado la mitad de él, al Centro Nacional de Aviación para

que sirviera de hangar a su Farman en Atlántida. Allí se armó el Bleriot y se probó en vuelo el sábado 17, vísperas del festival en Maroñas, pasando sobre la ciudad en el eje de 18 de julio, la costa y el cerro, regresando a su base en Punta Carretas.

El domingo 18, Detomasi llevó su Bleriot a Maroñas. El programado festival fue un fiasco, pues todo el mundo quería ver la actuación de Detomasi como acróbata aéreo y se vió frustrado en sus esperanzas de poder ovacionar al aviador uruguayo, sobre quien se había leído tanto en la prensa, por el irregular funcionamiento del motor de su avión. Hizo tres vuelos y en todos ellos se vió obligado a aterrizar a los pocos minutos de iniciados a causa de que el motor no le respondía, al no lograr las revoluciones necesarias para tomar la altura adecuada para comenzar las maniobras. La situación desairada en que quedó nuestro aviador ante el fracaso, es de imaginarse. El mecánico Masset trabajó toda la mañana del lunes 19, tratando de corregir la falla. Aparentemente, al mediodía el motor respondía mejor a los requerimientos del técnico, por lo que Detomasi se decidió a intervenir en la tarde, en la continuación de la "Semana de la Aviación" como se le dió en llamarla. en esa tarde el festival estaba programado en combinación con vuelos que iba a realizar Bonilla, llevando pasajeros. En cuanto se vió el aparato de Bonilla aparecer en el cielo, llegando de la calle Miguelete, Detomasi despegó, ascendiendo hasta unos mil metros de altura, donde comenzó a efectuar virajes verticales, culminando este primer vuelo que duró 14 minutos, con un tirabuzón como preámbulo de lo que iba a ser su segunda participación. Al aterrizar, decoló Bonilla sólo para probar e inmediatamente regresó, ascendiendo con él la señorita María Elena Ferreirós, ante el aplauso del público, que de esta manera premiaba a la intrépida joven que se animaba a surcar los aires en aquel endeble aeroplano, que el aviador había bautizado "Uruguay IV". Cuando le tocó el turno nuevamente a Detomasi, partió con el motor en marcha irregular, estando a poca altura ya fuera del hipódromo, tuvo que cortar el contacto, al habersele desprendido el plato del motor, que es la parte donde asienta la hélice, pues ésta había quedado sin gobierno, obligándolo a aterrizar de inmediato en un campo cercano, salvando unos hilos del telégrafo, del ferrocarril que en ese momento pasaba; felizmente fue con buena fortuna no sufriendo el aparato ninguna rotura. Nuevamente su presentación fue frustrada, no logrando demostrar por segunda vez, las condiciones de piloto de alta escuela,

como lo había hecho en Buenos Aires, a causa del motor del aparato que ya le había dado como en esa ciudad, varios dolores de cabeza. Esa misma noche partió para Buenos Aires con el fin de adquirir los repuestos necesarios para reparar el motor definitivamente y no tener más problemas con él, sobre todo si comenzaba, como se había propuesto, una gira por el interior.

La prensa justificó este nuevo percance, haciendo comentarios sobre la mala suerte del joven aviador, eximiéndolo totalmente de culpa, como era lógico de esperar, asimismo anunciando su presentación el próximo domingo 25 de abril, junto a Adami, en el Farman, que ambos volarían en el hipódromo, como finalización de la "semana de la aviación".

El problema que se presentaba, era la traída del biplano Farman, desde Atlántida a Montevideo. La temporada estiva! había terminado y no tenía ningún sentido mantener ese aeroplano en un lugar tan alejado de la ciudad de Montevideo, que era donde podían estar los posibles alumnos de la Escuela de Vuelo, así como el sitio donde era factible solucionar más o menos rápidamente los problemas que podían surgir con el motor y fuselaje del aparato. El asunto además era encontrar un campo de aviación, donde instalarse, antes de traer el Farman. Adami encontró un campo aparente para aeródromo, en Piedras Blancas, anexo al cuartel del Regimiento de Caballería N° 9, que tiene frente a la actual Avda. Belloni, campo que había sido usado por Marcel Paillette el 23 de junio de 1913, cuando intentó llevar ese día, el Farman biplano, "El Aguila", desde Malvín, donde lo había aterrizado el Alf. Cesáreo L. Berisso, en su memorable escapada el día anterior, hasta Los Cerrillos. Este predio pertenecía a un Sr. Noriega, y allí se levantó un hangar (es uno de los dos primeros, con los cuales se inició el aeródromo de Melilla en 1920 y que hoy aún subsiste); recién cuando estuvo pronto este gran galpón, se pensó en traer el Farman de Atlántida, por lo que se fue demorando el festival anunciado para el 25 de abril y Detomasi vió como se pudo ir armando el motor de su Bleriot, a tiempo para que el próximo 1° de mayo que caía en sábado, se pudiera organizar una exhibición en Maroñas con los dos aviones. Según el diario "La Razón" el 3 de mayo, recién el 30 de abril que era viernes, apareció en Montevideo, el Farman, sobre el cual se había escrito tanto, hasta en forma irónica por la dificultad en dejarse ver, como ocurrió en "El Día" del 28 de abril.

### - Detomasi Acróbata en Montevideo -

La misma noche de la llegada del Farman a Piedras Blancas, Detomasi visitó los diarios matutinos de la ciudad, anunciando los vuelos que tendrían lugar en la tarde del día siguiente en el hipódromo de Maroñas, es decir el sábado 1º de mayo.

Apenas terminada la última carrera de ese sábado, apareció Detomasi en su Bleriot, que había despegado del Campo de Piedras Blancas, ascendiendo en la vertical del hipódromo, a la vista del público, hasta la prudencial altura de 1000 mts. Allí comenzó toda una serie de maniobras acrobáticas que incluyeron el looping, caídas sobre las alas, virajes cerrados, tirabuzón, y una magnífica caída de cola, luego de dejar el aparato vertical, parado en el aire, ejercicio que impresionó al público por su virtuosidad y maestría. Con esta magnífica demostración Detomasi se consagró ante sus connacionales, de la misma manera que, en Buenos Aires, como un arrojado y excelente aviador acrobático, aventando las posibles dudas que podían haber surgido, por la demora en enseñar sus cualidades.

Este primer vuelo duró 23 minutos al cabo de los cuales aterrizó en la "pelouse", ante una interminable salva de aplausos. Acto seguido se vió aparecer el Farman con Adami viniendo desde el campo cercano al 9º de Caballería, lento, majestuoso, en sus pasajes bajos, saludando al público con su brazo levantando; era la primera vez que el público montevideano admiraba el biplano del Centro Nacional de Aviación. Desde que Berisso sobrevoló Montevideo y aterrizó en la playa Malvín, el 22 de junio de 1913, en el Farman biplano "El Aguila", en aquella memorable escapada de la Escuela de Aviación Militar de Los Cerrillos, en la ciudad no se había visto un aeroplano semejante hasta esa tarde del 1º de mayo, por lo tanto también fue un logro, tanto para el Centro Nacional de Aviación, como para su aviador Adami. El espectáculo culminó con un nuevo vuelo de Detomasi más corto que el anterior, con maniobras a baja altura, aterrizando en Piedras Blancas.

Los vuelos continuaron casi a diario. El domingo 2 de mayo como el Jockey Club tenía necesidad de dar nueve carreras a los aficionados, no pudo ceder el hipódromo para otra exhibición, lo que no fue obstáculo para que ambos aviadores, con sus máquinas, volaron en los alrededores de Piedras Blancas, para satisfacer al público que se había reunido alrededor del nuevo campo de aviación, asimismo sobrevolaron, el



Piedras Blancas, mayo de 1915. Adami, Detomasi y un amigo, frente al Farman del Centro Nacional de Aviación.



Ricardo Detomasi en el Bleriot. Montevideo, abril de 1915.



Pando, 25 de mayo de 1915. Detomasi se apresta a comenzar su exhibición.



Pando. Monolito levantado el 12 de setiembre de 1915 en honor a R. Detomasi.



Ultimo retrato de Detomasi.



San José, 23 de setiembre de 1934. Inauguración del monumento.

### LA MUERTE DEL AVIADOR DETOMASI



El mismo retrato de Bartolomeo Cattaneo, el mismo día del accidente que lo causó la vida. — El funeral yacente del aviador Detomasi, con ramos de flores en el cementerio de San Juan Bautista de Valde.



El mismo retrato de Detomasi, en el momento de salir a volar.

De la revista "Caras y Caretas"

hipódromo para que las personas que asistían al "Circo de Ituzaingó", pudieran admirar sus picadas y pasajes. Por lo que esa tarde dominguera, se transformó en una espléndida jornada aeronáutica.

Aprovechando el buen tiempo el lunes 3, siguieron volando de mañana y de tarde los dos aviones; probando el Farman Detomasi esa mañana sacó en el biplano a José Adami, hermano de Angel, para luego en la tarde subir en el Bleriot, ejercitando maniobras de planeo. Adami en la tarde sobrevoló la casa del ex Presidente José Batlle y Ordóñez a 300 mts. de altura, regresando a su base.

El martes 4, cambiando el tipo de vuelos que habían hecho hasta ahora, Detomasi y Adami partieron en la tarde en el Farman, sobrevolaron la casona de José Batlle y Ordóñez y aterrizaron frente a sus jardines, como lo habían hecho por primera vez el 17 de enero de 1912, el aviador italiano Bartolomeo Cattaneo, iniciando una especie de costumbre, que se repitió con casi todos los aviadores de la "epopeya de la Aviación Heroica" que: o sobrevolaron la casona como Paillette el día 24 de junio de 1913, con el biplano "El Aguila", regresando a Los Cerrillos; y el Tte. Silvio Pettirossi, virtuoso aviador acróbata paraguayo, que lo hizo el sábado 23 de mayo de 1914, con varios loopings y personalmente en dos oportunidades en mayo y julio de 1914; o aterrizando como Cattaneo, el aviador nacional Francisco Bonilla, el 18 de octubre de 1914. Detomasi y Adami fueron recibidos personalmente por el ex presidente y sus familiares quien como era su costumbre les obsequió con una copa de champagne, entre los familiares se encontraba el periodista Rafael Batlle Pacheco, hijo del dueño de casa, a quien Detomasi invitó a volar al día siguiente.

Como tenía previsto, en la tarde del miércoles 5 de mayo, luego de efectuar una prueba del biplano Farman por los alrededores del campo de Piedras Blancas, Detomasi en un segundo vuelo llevó de pasajero al joven Rafael Batlle Pacheco, pasando sobre la quinta del ex presidente Batlle y sus adyacencias a unos 200 mts. de altura, regresando a la base, donde aterizó haciendo la prueba del "ascensor" que consiste en ascender y descender alternativamente y continuamente, hasta quedar en el suelo sin ninguna violencia, ejercicio que se podía hacer con estos biplanos de muy poca velocidad, teniendo un poco de viento en contra. Detomasi con cualquier aparato de la época se prodigaba fomentando la aviación, en meritoria obra de difusión, con estos vuelos de demostración a personas vinculadas a la prensa y a

las altas esferas de Gobierno Nacional. En el caso de Rafael Batlle Pacheco, ya había una predisposición al vuelo, no era necesario vencer ninguna resistencia o temor, por parte muy explicable, cuando aún hoy en día con todo el adelanto que ha tenido la aeronáutica, todavía hay personas que sienten cierta prevención; pero él no era la primera vez que subía a una máquina voladora, en una visita que hizo a la Escuela de Aviación Militar de Los Cerrillos, el 4 de junio de 1913, acompañando al Ministro de Guerra y Marina de la época, Gral. Juan Bernassa y Jerez y al Jefe Político de Canelones, Tomás Berreta, fue invitado a subir en el Farman "El Aguila", de esa Escuela, por el instructor Marcel Paillette, sobrevolando el aeródromo y toda la estancia "Santo Domingo", donde está asentado, el hoy Campo Militar N° 1.

Detomasi, muchacho sencillo y simpático, a los pocos días de haber llegado a Montevideo, ya tenía un grupo de amigos y seguidores, que veían en él, una especie de arquetipo de aquella juventud arrojada y audaz, con que muchos soñaban. Para buena parte de la mocedad montevidiana, él representaba, con mucha razón, el hombre del mañana: moderno, romántico, intrépido, dominador de las máquinas que caracterizaban el aún naciente siglo XX: el aeroplano y el automóvil. Los más allegados, luego que el aviador demostrara las condiciones que lo distinguían, primero en Buenos Aires y a los pocos días en Montevideo, del resto de los aviadores del Río de la Plata, se transformaron en sus admiradores incondicionales; tratando de demostrarle de alguna manera ese entusiasmo, formaron un Comité con el fin de ofrecerle un homenaje en primera instancia, para más tarde obsequiarle un avión en colecta popular. Las primeras reuniones tuvieron lugar el día 6 de mayo, en el local que representaba a la revista argentina "Fray Mocho" en 18 de julio 914, cedido por Adami, que era uno de sus periodistas y representante. El homenaje consistió en una cena en el hotel "La Alhambra", para la cual en pocos días había más de cien anotados. Tuvo lugar el día 15 de mayo, asistiendo más de cien personas, hicieron uso de la palabra su compueblano, el joven Edelmiro Echelle, también Luis A. Amaral, el periodista Vicente A. Salaberry en nombre del Centro Nacional de Aviación, su amigo Angel S. Adami y finalmente Ignacio Riera. El Comité mandó un amplio telegrama de felicitación a su novia de San Fernando, Srta. Haydeé León y un álbum con la firma de todos los comensales, a su madre en Mercedes.

Al Aviador Uruguayo

Ricardo Detomasi

sus amigos

15 de Mayo de 1915.



Canapés à l'Anchois

Jambon à York

Salade Russe à la gélee

ooo

Crème Suprême

ooo

Bretelle à la Normande

Filet Durham Bouquetière

Chapon à la broche

Salade Mancelle

Chouxfleurs au Parmésan

ooo

Gâteau Manon

Roché de Glace à la Vanille

Corbeilles de Fruits

ooo

Sauernes

Margaux

Champagne Garbet

ooo

Café - Liqueurs - Fiancées

Hotel  
La Alhambra  
Montevideo

ALHAMBRA 1915

Es interesante aquilatar este gesto, ofrendado a un joven de nada más que 23 años y medio de edad, que había llegado a Montevideo un mes y unos días atrás, para darse cuenta de lo hondo que había calado su personalidad entre sus amigos y seguidores.

En esos días de mayo, ocurrió uno de los hechos más importantes del año, al que se le dió una relevancia primordial en el gobierno del Dr. Feliciano Viera, fue la llegada al país del Canciller del Brasil Lauro Müller, quien llegó entrando por Aceguá, donde lo recibió el mismo presidente Viera, que se había trasladado hasta allí, con el fin de inaugurar con el visitante, un marco de nuestra frontera común, en ese lugar, liquidando así una delicada situación de límites entre los dos países. Luego de esta ceremonia ambas personalidades se dirigieron a Montevideo, en tren que tomaron en Melo, donde se comenzó una serie de agasajos al ilustre visitante, que continuó en Montevideo, hasta que esta abandonara el país el 14 de mayo, con destino a Buenos Aires y Santiago de Chile. Entre estos agasajos, estaba previsto en el hipódromo de Maroñas, el jueves 13 de mayo una reunión hípica, que culminó con un premio al que se denominó "Canciller Lauro Müller".

Para hacer esta fiesta más interesante, el Gobierno decidió donar 500 pesos, para que el Centro Nacional de Aviación lo distribuyese entre los aviadores, que ese día se presentasen sobrevolando el hipódromo como forma de estímulo y para solventar los gastos que pudieran tener. Este festival hípico-aeronáutico, tuvo lugar el jueves 13, como estaba previsto, presentándose los tres aviadores con sus máquinas: Detomasi con el Bleriot, Bonilla con el Uruguay IV y Adami con el Farman biplano, sobrevolando cada uno, en diferentes pasajes, el palco oficial, donde se encontraban el Presidente Viera y el Canciller Müller, rodeados de personalidades de gobierno y diplomáticas. Fue la primera y única vez que se pudo observar a los tres aviadores con sus aparatos, en un mismo lugar. Volaron en el sitio unos 23 minutos, aterrizando Detomasi, luego de un largo planeo, en la pista, despegando más tarde para su base en el campo de Adami.

A esta altura del año, con el invierno ya cercano, Detomasi y Benzano decidieron dejar pronto el Bleriot, en las manos del mecánico Masset, para comenzar una gira por el interior, lo antes posible. En esos días Adami y Detomasi recibieron una invitación de los hermanos médicos Ernesto y Manuel Quintela, para visitar su cabaña de caballos de carrera, situada antes de llegar a la localidad de San Jacinto, en

Canelones; por lo que decidieron hacer un vuelo en el Farman hasta ese lugar, pasando por Pando. Aprovechando esa coyuntura, Benzano fue hacia esa Villa, para ver la reacción de la gente ante la presencia de los aviadores y el biplano, con el fin de organizar en unos días, una exhibición acrobática de Detomasi. El día elegido para ese viaje fue el miércoles 18 de mayo, en que partieron de Piedras Blancas en el biplano a las nueve de la mañana, yendo Detomasi a los mandos del Farman, con Adami como pasajero. Al aterrizar en Pando, ya los esperaba una multitud, alertados por Benzano, que aclamaron a los aviadores.

El Presidente de la Comisión Auxiliar de la Villa, Sr. Alejandro Dell'Acqua, los invitó a la casa donde les sirvió una copa de champagne, acompañados por conceptuosos vecinos entre quienes estaban el Dr. Fernando Giribaldo, Chio de Giulio, Uslenghi, Sala, de Palleja, etc.; quedando arreglado para el martes 25 de este mes una exhibición acrobática. A media mañana partieron hacia lo de los hermanos Quintela y de allí a Atlántida, de donde regresaron en la tarde; Adami tomó una serie de fotografías de este vuelo. Con motivo de esta visita a Pando, se formó allí una Comisión de varias personas importantes, con el fin de organizar convenientemente esta fiesta aérea.

#### - La gira por los departamentos de Canelones y San José -

Inmediatamente de este vuelo hecho a Pando en el Farman, donde se arregló la presentación de Detomasi, Benzano que actuaba como su representante, se dirigió a la ciudad de Canelones, donde organizó una exhibición del aviador para el domingo 23 de mayo. De allí partió para la ciudad de San José, donde arribó el día 22 de mayo, con el mismo propósito, visitando los diarios y la prensa local, para anunciar las inminentes demostraciones de Detomasi; para llegar a esta ciudad pasó por la Villa de Santa Lucía, donde también mantuvo contactos con las fuerzas vivas de la localidad, para una exhibición.

Con este programa y las posibilidades de continuar esta gira hacia el Norte, por supuesto a su ciudad natal, Mercedes y las ciudades del litoral, se aprestó a iniciarla al igual que el mecánico Juan Masset, quien tenía que salir antes, por ser el Bleriot monoplasa.

El 19 de mayo salió en el Bleriot de Piedras Blancas, con el fin de llevarlo a la ciudad de Canelones o Guadalupe, como también se le



Volante de propaganda de color verde, que repartía en Montevideo y en el Interior el equipo de Detomasi, antes de sus exhibiciones.

llamaba. Ante la sorpresa de los habitantes de El Sauce, hizo un aterrizaje en esa localidad, donde el público que atrajo la presencia de la máquina, le brindó un caluroso recibimiento, anunciando Detomasi su presentación el domingo 23 en Canelones; al poco rato continuó su viaje, descendiendo en las cercanías del Prado de Canelones, donde dejó el aparato al cuidado de su mecánico, regresando él en ferrocarril a Montevideo, para tomar el vapor de la carrera hacia Buenos Aires, donde conseguiría algunos repuestos y visitaría a su novia.

Regresó para comenzar formalmente su gira por el interior, con su primera presentación en Canelones y no en Pando, como se ha repetido hasta ahora. Esta tuvo lugar en la chacra del Sr. Blas Longo, sobre la carretera, que va al Paso de Pache, frente a la propiedad del Sr. Ramón Domínguez, el domingo 23 de mayo, y comenzó a las dos de la tarde. La entrada al local costó \$ 0.50 (cincuenta centésimos), oblando dicha cantidad unas dos mil quinientas personas, que admiraron la audacia del joven mercenario, quien desplegó todos sus recursos, entregándose totalmente como lo venía haciendo hasta ahora, dependiendo nada más que del buen funcionamiento del motor, la calidad de las maniobras y el buen fin de la exhibición.

A medida que éstas tenían lugar, su experiencia iba aumentando, a la par de lo arriesgado de las maniobras, sin tener mucho en cuenta la fragilidad del aparato, al no poseer en la época, una clara noción de los grandes esfuerzos a que se obligaba a aquel pobre conjunto de madera, tela y alambres, con algunos cables de acero que mantenían todo unido. Esta noción vino más tarde con los túneles aerodinámicos y el diseño y la construcción con calidad científica, no como en estos años heroicos de nuestra epopeya de la Aviación, que aún se vivía en el Río de la Plata, donde todavía los cálculos eran a ojo. En Europa aunque estaba envuelta en la "Gran Guerra", la Aviación ya había entrado en otra faz; los aparatos voladores comenzaban a ser calculados y diseñados con rigor científico, los adelantos estaban a la orden del día, acuciados cada uno, por las novedades que el enemigo podía implantar antes en sus escuadrillas. Era una carrera que nos iba dejando atrás y en la cual era imposible intervenir; ya no podía venir ningún material aeronáutico a estos países, por la sencilla razón que no podían salir del viejo continente, por la misma guerra.

Esta presentación en Canelones fue todo un éxito, a su finalización, una columna nutrida y entusiasta ovacionó al aviador acompañándolo

hasta la Plaza en 18 de julio, encabezada por la Banda Popular, que había intervenido en el festival, dirigida por el maestro Enrique Gamba. En la noche, sus nuevos amigos canarios le brindaron un banquete.

Al otro día, lunes 24 de mayo, temprano, partió para Pando, segunda etapa de su "turnee", aterrizando en esa Villa, en el field del "Uruguay F.C.", hoy ocupada por la plaza de deportes de la ciudad, haciendo antes varios pasajes por la población. Recién al día siguiente, como estaba previsto, se hicieron los vuelos en la entonces Villa de Pando. Durante la tarde de ese lunes 24 de mayo, el mecánico Masset, limpió bujías y preparó el aparato para la exhibición del 25 de mayo, que tendría lugar de tarde en ese mismo sitio. Según las crónicas, tiempo hacía que no se veía a esta Villa en un estado de agitación y entusiasmo, a la espera de los anunciados vuelos del aviador mercedario. EL espectáculo comenzó a las 15.30 ante un público que no se había visto nunca en tal cantidad. Especialmente invitados asistieron: el Jefe Político de Canelones, Tomás Berreta; el Senador Román Freire; y los diputados César I. Rossi y Joaquín C. Sánchez, este último, hombre con gran amor a la aeronáutica, fue un importante propulsor del nacimiento de la aviación en el país, fundador del Centro Nacional de Aviación y su presidente hasta pocas semanas antes de este día y en pocas semanas más, por renuncia del Gral. Segundo Bazzano, fue nombrado por el presidente Viera, Ministro de Guerra y Marina, contribuyendo en forma, importantísima desde este cargo, a la creación de la Escuela Militar de Aviación en 1916.

Efectuó vuelos, que en total duraron con las preparaciones intermedias, una hora y media. En cada uno de ellos recibió al descender una verdadera ovación. La fiesta además, estuvo amenizada con una banda de música.

Realizó todo un repertorio acrobático, con varios loopings (o círculo de la muerte, como erróneamente se le llamaba, pues es una maniobra relativamente fácil y sin mucha exigencia para el material, aunque muy vistosa) y una caída de cola (maniobra sí peligrosa).

La técnica de los aviadores de entonces, en una exhibición, consistía normalmente en un primer vuelo de no mucha altura, en el cual ofrecían virajes más o menos pronunciados para ambos lados, algunas picadas y un aterrizaje en planeo con motor cortado; preparando con esta primera parte al público, para el plato fuerte del segundo vuelo, que se efectuaba a mayor altura, para poder ejercitar las

maniobras acrobáticas, que comenzaban con tirabuzones, loopings, alguna caída de cola y a veces vuelos invertidos, ya más abajo, para aterrizar sin motor; el último realizado bastantes minutos más tarde, como para que descansaran la máquina y su aviador, era también de carácter tranquilo, con virajes y pasadas bajas por sobre los asistentes. Generalmente los ayudantes o socios del aviador, desde que comenzaba el espectáculo, vendían entre el público tarjetas con la efigie del arriesgado hombre del aire, que ayudaban a solventar los gastos de esta especie de "troupe", normalmente compuesta por el aviador y su mecánico. En el caso de Detomasi eran tres hasta San José, donde se les sumó el aviador Friggeri.

Terminados los vuelos, Detomasi en andas de la multitud entusiasmada con su demostración, fue acompañado hasta la Comisión Auxiliar, donde se efectuó una recepción en su honor ofrecida por el presidente Alejandro Dell'Acqua; de noche a las 10 horas en el "Hotel Pereira", tuvo lugar un banquete ofrecido por las personas más caracterizadas de la Villa; finalizado este agasajo los comensales se trasladaron al Teatro Artigas, que había sido fundado dos años antes, donde se realizó una función cinematográfica también dedicada a él.

Esta localidad fue muy receptiva para Detomasi y es en uno de los pocos lugares del país donde existe un monumento aeronáutico. El 12 de setiembre de 1915 se inauguró un monolito en su memoria, emplazado en una calle contigua a la Plaza de Deportes, con una placa de bronce cincelada por el orfebre pandense, Amelio Bellini Hernández, con la siguiente leyenda: "Gloria al insigne aviador Ricardo Detomasi. Pando, setiembre se 1915", colocada por iniciativa del Club de Fútbol "Uruguay". En la inauguración de esta especie de obelisco hizo uso de la palabra el aviador Francisco Bonilla. Años más tarde se trasladó este monumento a su actual emplazamiento, en la Avda. Franklin Delano Roosevelt (Ruta 8) esq. Avda. España, y se puso otra inscripción el 25 de agosto de 1958, que difiere de la placa original, la cual manos anónimas habrían hurtado, quedice:

*"A Ricardo Detomasi  
Gallardo Paladín  
de las Alas Uruguayas  
Homenaje del Pueblo  
y Autoridades  
Pando 25 de Agosto de 1958*

Luego de un descanso de un día entero en Pando, aprovechando para reparar el motor de Bleriot, así como sus cables y arriostamientos, partió el jueves 27 de mayo, en presencia de buena parte del vecindario de Pando y del diputado Joaquín C. Sánchez, que lo despidieron con grandes muestras de cariño. Hizo un pasaje por la población y puso rumbo a Las Piedras, aterrizando allí, donde permaneció por el lapso de dos horas, anunciando su presentación en Santa Lucía. Como en todos los sitios que llegaba, se le brindó una afectuosa acogida. Despegó de esta población hacia Santa Lucía, donde terminó de organizar una exhibición que tendría lugar el jueves 3 de junio, teniendo que quedarse en esta Villa hasta la mañana del 28 de mayo.

El Sr. Luis Benzano que se encontraba en San José desde el 22 de mayo, había organizado una presentación de nuestro aviador para el domingo 30 de mayo, en el Parque 18 de Julio. Los tres diarios maragatos anunciaban el festival, preparando a la gente para ver el virtuosismo del mercedario, publicando su suscita biografía aeronáutica y su llegada, que iba a tener lugar el 28 de mayo.

Solamente dos aviadores con sus máquinas habían estado en San José. Cattaneo el 5 de setiembre de 1912, llegó desde Mercedes, viniendo de Salto, con una saca de correspondencia, en un vuelo que conmocionó todo el país, por ser el más largo y postal, de los pocos que se habían hecho hasta ese momento; en esta capital organizó un festival, como se hacían en ese año, sin ningún tipo de acrobacias, partiendo para Montevideo el domingo 8 de setiembre, arribando al hipódromo de Maroñas donde era esperado por gran cantidad de público. El otro aviador que estuvo en esa ciudad fue el inglés John Barron con su monoplano Deperdussin de 85 HP, que el día de su accidentada llegada, 11 de marzo de 1914, venía acompañado por el primer aviador brevetado, Mario García Cames, oriundo de San José, con la idea de realizar un festival, pero su suerte y falta de experiencia conspiraron contra ello; al arribar ese 11 de marzo de Juan Lacaze, donde también se había accidentado, por dos veces, no encontró el hipódromo, que era donde tenía que aterrizar haciéndolo en otro campo, con tan mala fortuna que antes de tocar tierra, se llevó unos hilos de teléfono por delante, accidentándose, por suerte sin cuidado, al igual que su acompañante; el aparato fue reparado y el 10 de abril partió hacia Puerto Sauce, sin haber efectuado ninguna demostración.

El 28 de mayo, Detomasi despegó de Santa Lucía, con la idea de

en pocos minutos llegar a San José. Se avisó por telegrama al diario "La Mañana" de esa ciudad, de su partida y en la redacción del periódico, como ya se había advertido a la población, por medio de cohetes se anunció su próximo arribo al hipódromo. En pocos minutos todas las azoteas se poblaron de gente, incluida la torre de la iglesia. Pero los minutos pasaban y no parecía por ningún lado. Encontró niebla en la ruta y se tuvo que desviar hacia la izquierda, aterrizando en la localidad de Libertad a 27 kms. de San José, esperando que la niebla se disipara. En este pueblo fue recibido con grandes agasajos, ofreciéndole un banquete al que se adhirió todo el comercio local. Nuevamente se informó por medio de cohetes que partiría hacia San José a las 15:00 horas. A esa hora despegó de Libertad, despedido por todo el mundo, aterrizando en el hipódromo Maragato a las 16:00 horas, con gran viento de frente, allí lo esperaba gran cantidad de público, que pudo admirar la maestría de su aterrizaje. Esa noche se le brindó una comida en el mismo "Hotel Progreso" donde se hospedaba, de los Sres. Lacava Hnos.

Como estaba previsto el domingo 30 de mayo se efectuó el primer festival aéreo. La noche del sábado había caído una copiosa lluvia, despejando recién en la mañana del domingo. A media mañana Detomasi despegó del hipódromo, sobrevoló la ciudad y aterizó en el Parque 18 de julio, que era el lugar donde se realizó el festival. En la tarde, este parque se fue llenando de espectadores, hasta que la mayoría de la población de la ciudad se situó dentro y en sus alrededores.

El precio de la entrada era 0.50 para los hombres y 0.25 para mujeres y niños, el público que concurrió a pie, cubría toda la carretera a Guaycurú, desde el camino nacional hasta la propiedad del Sr. Almirón, a pesar del frío y la humedad del día. Los vuelos se realizaron de acuerdo al clásico programa de este tipo de demostración, dejando la acrobacia para la segunda salida, donde como siempre, se prodigó, demostrando su maestría, haciendo las maniobras cada día mejor y más atrevidas, con la consabida caída de cola que dejaba a la gente sin respiración. Una banda de música comenzó este espectáculo. Entre un grupo de periodistas y admiradores del mercedario, surgió la idea de que el próximo domingo efectuara una fiesta "Sportiva" en la cual Detomasi colaboraría con el 25% de lo recaudado en beneficio de la Liga Departamental contra la tuberculosis; simpático gesto que

contribuyó aún más a grangearse la amistad de los josefinos; este festival no se pudo efectuar por los problemas del motor del Bleriot, como se verá.

El lunes 31 de mayo, se preparó el motor del Bleriot para la demostración que tendría lugar en Santa Lucía. Estos motores rotativos de aquella época (rotativos porque giraban a la par de la hélice, alrededor del cigüeñal que era fijo) ensuciaban muy seguido bujías, con el aceite de ricino o castor, que se usaban en ellos, por el hecho de ser de origen vegetal y no diluirse con el combustible, dentro del motor, propiedad que lógicamente no tenían los aceites minerales, causa por la cual empastaban más seguido las bujías.

El 1º de junio, de tarde, partió hacia Santa Lucía, arribando a esta localidad en 17 minutos, allí dejó su aparato en manos de Masset,, aprovechando para descansar y hacer amigos en esta localidad, preparando a su gente para la demostración que tuvo lugar el jueves 3 de junio. Ese día ante no menos de mil ochocientas personas, con la asistencia del jefe Político de Canelones, Tomás Berreta, proclive a la aviación, hizo la exhibición como siempre con tres vuelos bien diferenciados, con total éxito.

Luego de finalizados los vuelos se le sirvió un lunch en una dependencia del Teatro Bruno, que de noche dió una función de cine, también en homenaje al aviador. Regresó a San José el 5 de junio de tarde aterrizando en el Parque 18 de Julio.

#### - Su último vuelo -

El Bleriot no quedó en condiciones luego de este vuelo, por lo que el mecánico tuvo que desarmar el motor para descubrir la falla, encontrándose con una pieza desgastada. Mientras esto ocurría, el Intendente Municipal Sr. Antonio Pan, por intermedio de la autoridad policial, ordenó a Detomasi que retirara el aeroplano del Parque 18 de Julio, porque aparentemente molestaba a los paseantes domingueros (esta orden se la dió el lunes 7 de junio). Con el aparato sin motor era más difícil que pudiera retirarlo, si no fuera por medio de algún vehículo, con el agravante de tener las piezas del motor acondicionadas, a la espera del repuesto. Detomasi como recurso extremo calegrafió al Ministro del Interior, poniéndolo en conocimiento de la situación el

Ministro a su vez telegrafió al Sr. Pan, ordenándole que le permitiera a aquel la estadía que creyera necesaria en el Parque. Con esto solucionó momentaneamente su situación, aunque para el próximo festival no se podía pensar en hacerlo en ese parque.

Se había formado en San José un Comité de Damas y Caballeros para prestigiar los próximos vuelos de Detomasi. Este se reunía en el Club Fraternidad, anunciando a la prensa local las resoluciones que se tomaban en cada reunión. Todavía no se había encontrado el lugar adecuado, dado la negativa del Intendente al uso del Parque 18 de Julio, aunque sí, ya se sabía el precio de las entradas, que sería el mismo del primer festival del 30 de mayo.

El problema ahora residía en el arreglo del motor del Bleriot. En esos días llegó a San José el aviador argentino Carlos Friggeri, bastante recuperado de sus heridas, a sumarse al grupo que lideraba Detomasi, trayendo de Buenos Aires algunos repuestos para el aparato, aprovechando su venida, Detomasi le pidió que fuera a Montevideo, a la casa de Adami, para que éste lo acompañara a Punta Carretas, donde aquel tenía depositado algunos repuestos en el galpón del polígono, haciéndole entrega de una carta para que Friggeri se la diera a Adami.

*Señor Angel Adami*

*Querido amigo: hazme el favor de acompañar al amigo aviador Friggeri hasta Punta Carreta, pide la llave a los milicos del polígono y sacas del cajón un carburador completo y el porta carbón entregando también la nariz rota que deje en la sastrería de enfrente al café La Giralda, es calle 18 no sé que número.*

*Agradeceré me hagas este servicio que al estar el motor pronto me obliga a quedarme aquí, teniéndote que molestar.*

*Son las 10 y 30 y en el tren de las 12 espero tener aquí el segmento que te pedí por telegrama que recogieras del vapor o de la aduana en la mañana de hoy. Tu amigo*

*R. Detomasi*

Finalmente se pudo armar convenientemente el motor, con las partes traídas de Montevideo y Buenos Aires. Por otra parte ya estaba todo preparado para el festival que se realizaría el domingo 20 de junio, y que tendría lugar en la "Federación Sportiva". El Comité ya había colocado muchas entradas, descontándose que iba a ser todo un éxito.

**HOTEL "PROGRESO"**  
 Lacava Hnos.  
 CASA CÓMODA PARA PASAJEROS  
 SERVICIO ESPECIAL  
 PARA BANQUETES Y LUNCH  
 CUARTO DE BAÑO - TEL. LA URUGUAYA  
 Calle Uruguay, 25  
 SAN JOSÉ

*Señor*  
 Angel Adams

Querido amigo; Flágame el favor de acompañarme al avión aviador Friggeri hasta Puerto Cerrito, fíele la llave a los milicos del policía y sacos del toper en carburador completo y el foto civilson entregando también la mariz rotta que dejó en la Tarterie de enfrente al café la Giraldita - es calle 18 no se que número.

Agradecere me loys este servicio que al no estar el motor pronto me obliga a que avirme aqui, teniendo que ~~comentarte~~ con los 10930 y en el tren de las 12 copio tener aqui el segmento que te pedi por telegrama que recogeras del motor e de la admision en la mariz no de top. Tu amigo

*Detomasi*

Se organizó un partido de fútbol en honor a Detomasi, entre los Azules y los Rojos, que tendría lugar antes de los vuelos, en el mismo domingo.

El domingo 20 de junio, amaneció gris, frío y desapasible, típico día invernal, con viento bastante fuerte del sudoeste, que fue constante desde ese cuadrante a partir de las tres de la tarde. Cubría el cielo una capa de altos estratos, como se da normalmente con un centro de altas presiones, con aporte de aire marítimo; la temperatura no pasó de los 8º centígrados, la presión era más o menos 770 milímetros.

A pesar del día feo, los espectadores colmaron el Field de la Federación Sportiva, al norte de la ciudad y a un lado del camino nacional de Montevideo a Mercedes.

Enseguida de realizado el partido de fútbol, se despejó el campo de juego de la gente entusiasmada por la exhibición que iba a tener lugar.

Se quitaron los arcos, se plegaron las redes y se llevó el Bleriot al lugar de partida. Detomasi se quitó el saco y se colocó una tricota de lana blanca que usaba para volar, después con su mecánico Masset, inspeccionó el aparato otra vez y ordenó a este que diera hélice para poner en marcha el motor,. Ante unas cuatro mil personas efectuó el despegue, haciéndolo hacia la ciudad, es decir al sur. Como siempre en este primer vuelo, se dedicó a hacer virajes más o menos pronunciados a unos 200 mts. de altura, regresando a tierra con un impecable aterrizaje 16 minutos después del decolaje, ante una gran ovación del público, eran aproximadamente las 15 y 50 minutos. La muchedumbre quería saludarlo, estrecharle la mano, abrazarlo, era un entusiasmo imponente.

Después de un breve intervalo de unos 18 minutos, en el cual Detomasi se paseo tranquilo contestando a las preguntas de sus seguidores, dicen algunas crónicas que algunos amigos le pidieron para el segundo vuelo se limitara a efectuar virajes, sin hacer el looping, a lo que contestó este que el motor funcionaba bien, por lo que no había que preocuparse.

Despegó para el segundo vuelo, que le sería fatal, ascendiendo hasta una altura de 700 a 800 mts.; en la primera maniobra que pretendió realizar se produjo la tragedia. Esta maniobra fue una caída de cola y no un tirabuzón como se ha repetido. La primera parte del ejercicio se efectuó sin problemas, es decir colocó el aparato en actitud

de ascenso casi vertical, hasta que perdió totalmente la velocidad y comenzó a caer de cola, el peso del motor hizo que la "nariz" fuera bajando y a la vez tomara velocidad, en determinado momento, quizá al recobrar, se plegó el ala izquierda por excesiva carga alar, entrando ahora sí en un vertiginoso tirabuzón, desplomándose sin ninguna sustentación, por más que Detomasi tratara de nivelarlo, como se había dicho, cosa que es totalmente imposible y él lo sabía; alcanzó a cortar los magnetos y el flujo del combustible. El aeroplano, como pájaro herido, cayó en un terreno arado próximo al campo de la Sportiva ante la impotente angustia de la gente que contemplaba la tragedia.

Según declaraciones del mecánico Juan Masset, única persona más o menos entendida y que por el análisis de los despojos del Bleriot, sumado a su experiencia, podía sacar alguna conclusión del accidente, declaró a la prensa que sospechaba que el cable inferior del ala izquierda fue el primero en romperse de los dos, por lo que el ala se plegó hacia arriba; además el "longeron" de la izquierda se quebró a 20 cms. del fuselaje y el de la derecha en tres trozos, a 2 cms. de la unión y el otro a 30 cms. de la primera rotura. El mecánico afirmó que Detomasi exigió un esfuerzo imposible de realizar a un aparato de esa construcción, por que hay que tener en cuenta que al colocar el aparato de cola abajo, este se ve dominado por dos fuerzas antagónicas, cuyo resultado tiene fatalmente que debilitar las articulaciones de la máquina. También dijo que los aviadores como Domenjoz y Cattaneo, se resistían a realizar la caída de cola por lo peligroso que resultaba, aunque Pettrossi la efectuaba. Friggeri solamente hizo declaraciones sobre quien era el propietario y las buenas condiciones en que se encontraba el aparato. Benzano también declaró que su aeroplano estaba en buenas condiciones.

Varios jóvenes que llegaron corriendo al sitio de la caída, consiguieron sacarlo de los despojos del aparato. Se dirigieron al lugar primero el Dr. Ricci y enseguida el Dr. Chiolini, quienes presintiendo la tragedia, decidieron llevarlo al hospital de San José, lo que fue hecho en el carruaje del Dr. Cordero que se había allegado también al lugar.

Ante tan doloroso accidente, que horas más tarde fue luctuoso, las funciones de los teatros "Macció" y "Nacional" se suspendieron. En el "Macció" desde unas semanas atrás daba funciones la compañía de Carlos Brusa, siendo la suspendida la penúltima. Su Director el artista

C. Brusa acompañó los restos del aviador a Mercedes. La Banda Popular suspendió su habitual concierto que daba en la Plaza Treinta y Tres. La congoja en San José, por este accidente fue general, acentuándose cuando cerca de las diez de la noche, se conoció la noticia de su muerte.

La juventud maragata se congregó en el hospital, resolviéndose velar sus restos en la sala del Centro Social "Juventud Unida".

En Montevideo, Buenos Aires, por supuesto en Mercedes y en todo el Uruguay, la noticia del accidente y luego de su fallecimiento, produjo la misma impresión que en San José, más que nada por la frustración que significó su desaparición, sobre todo para la juventud, que veía en él a su representante en esa nueva aventura, casi desconocida para todos, como era considerada la Aviación. Fue la primera víctima del vuelo acrobático en el Río de la Plata, él que era considerado un adelantado, dentro de los pocos aviadores que había producido esa benemérita y pionera institución aeronáutica en América, como era y es el Aero Club Argentino. Y para nosotros fue el primer mártir de la Aviación Nacional, anualmente recordado, primero por los que lo habían conocido en su corta vida aeronáutica tanto en Argentina como en Uruguay y más tarde por los pocos historiadores que se dedican a este tema.

#### - Detomasi pasa a la posteridad -

Su cuerpo fue trasladado a los salones del Centro Social "Juventud Unida", donde se instaló la capilla ardiente, desfilando ante su cadáver buena parte de la población de San José. Recién a las 3 de la mañana el flujo de hombres cesó, sus amigos más íntimos haciendo guardia ante su ataúd abierto y cubierto de flores, como se aprecia en la fotografía que publicó la revista "Caras y Caretas".

Solicitado por sus deudos, el cuerpo fue llevado a la estación ferroviaria de San José, para que allí fuera depositado en el tren ordinario que pasaba a las 10 de la mañana de ese lunes 21 de junio, con destino a su ciudad natal, Mercedes, donde sería enterrado. Numerosas personas, encabezadas por la Banda de Música, acompañaron al cortejo hasta la explanada de la estación, donde hicieron uso de la palabra el joven Artigas Menéndez Clara, en nombre

de la juventud maragata; el estudiante Francisco Rodríguez Villamil, quien dedicó esta elocuentísima inspiración poética a la memoria del aviador:

### *Improvisación*

En la muerte de Ricardo Detomasi

*Subsiste como un águila grandiosa  
que asciende a las empíreas regiones  
en medio de un delirio de ovaciones  
ofrenda justiciera y cariñosa*

*La muerte de tus lauros envidiosa  
hozó tus más lozanas ilusiones;  
helando los humanos corazones  
su racha de amargura dolorosa*

*Tus sueños tus amores ¿que se hicieron?  
lo mismo que tu cuerpo sucumbieron  
en pos de tu ideal grande, bendito...*

*Te fuiste para siempre, buen hermano  
y aún parecemos verte en tu aeroplano  
surcando velozmente el infinito!*

Finalmente el Dr. José Albano Ferreira dió el último adiós con una sentida improvisación, en nombre de sus amigos mercedarios radicados en Montevideo.

Pero las cosas no ocurrieron como estaba previsto; era mucho el público que se había congregado en la estación y la mayoría quería acompañar los restos de Detomasi hasta Mercedes, no importaba las incomodidades que se pudieran pasar, era una época donde todavía este tipo de lirismo tenía cabida. El tren ordinario llegó a la hora de costumbre, pero eran pocas las plazas libres con relación a la cantidad de personas que querían ir, por lo que se comenzó a gestionar con la Empresa que corriera un tren expreso, abandonándose la idea de mandar el féretro en el tren ordinario, partiendo éste. Gracias a la

intervención del Sr. Fabio J. Freire, se logró que los vehementes deseos de la gente que no tenía lugar y de todos los que se fueron sumando luego de conocida la noticia, se vieron confirmados cuando la empresa anunció que en la tarde llegaría un expreso con más de 700 lugares de acuerdo al pedido de San José.

Se llevó el ataúd a una espaciosa habitación en el Hotel Londres, cedida desinteresadamente por su propietario, Sr. Juan S. Bolentini, mientras se esperaba la llegada del expreso.

Los pasajes se pusieron en venta al mediodía; una hora y media después se habían agotado, despachándose más de 700 boletos que era el número pedido a la Estación Central de la capital. Con esto tenemos hoy una idea del movimiento solidario que despertó entre los maragatos la trágica muerte del aviador.

El convoy ferroviario expreso, que había venido de Montevideo, con una buena cantidad de pasajeros que quisieron acompañar a Detomasi a su última morada, compuesta por sus amigos, diferentes delegaciones y periodistas, partió a la hora 16 y 15 de la estación de San José, arribando a Mercedes seis horas después, es decir a las 22 horas, donde era esperado por una apreciable cantidad de personas y la banda de músicos del Regimiento 3º de Caballería. Al igual que en San José, el ataúd fue llevado a pulso por elementos de la legión maragata en la casi media legua del trayecto.

El cortejo primero se dirigió a la casa de la madre donde se detuvo por espacio de una hora, para luego llevarlo al Centro Uruguayo, donde se realizó el velatorio. Por esa sede social pasó en recogida unción casi todo el pueblo de Mercedes y de sus alrededores, dejando muchas flores, que poco a poco fueron cubriendo el féretro de este nuevo ídolo, que en tan corto tiempo había conquistado sus corazones, sin haberles podido dar una demostración de esa acrobacia aérea por la cual había perdido la vida, en forma tan trágica.

El expreso de Montevideo llegó a Mercedes, con otras delegaciones pasado las 10 de la mañana. Hacía largo rato que se aguardaba en el Centro Uruguayo para poner en marcha el cortejo hacia el cementerio, con el fin de realizar la ceremonia fúnebre.

A las diez y treinta de esa mañana del martes 22, partió del Centro Uruguayo, el cortejo que llevó los restos de Detomasi a su última morada en el cementerio local; prácticamente toda la ciudad de Mercedes marchó acompañando el ataúd, cubierto con la bandera

uruguaya; las crónicas de la época calculaban en más de siete mil personas, que silenciosamente caminaban detrás de la carroza fúnebre, tirada con seis caballos, con sus correspondientes palafreneros, que encabezaba la columna de varias cuadas. En primer lugar caminaban los hermanos del muerto; la delegación del Centro Nacional de Aviación; los representantes del Centro Militar y Naval; el Jefe Político del departamento, Sr. Juan L. Gadea; el Intendente Municipal Dr. Retta; el Cnel. Guillermo Rupretch y la oficialidad del 3º de Caballería; los aviadores Angel S. Adami y John Domenjoz - quien había aterrizado en el hipódromo poco antes de que se movilizara el cortejo, procedente de Fray Bentos, donde había efectuado una exhibición el trágico domingo 20, trayendo ese martes el pésame del Jefe Político de Río Negro, Sr. Nebel Ellauri -; delegados de asociaciones deportivas locales, entre quienes se encontraban los directivos y jugadores del "Blak River", cuadro de fútbol en el que jugara Detomasi de centro medio; la banda de músicos del 3º de Caballería, que ejecutaban marchas fúnebres; etc.

Al llegar al cementerio, la columna se detuvo en los portones de la entrada, donde se había levantado una tribuna desde donde dirigieron la palabra los siguientes oradores: el joven Casto Martínez Laguarda, Director de "La Mañana" de San José, en nombre de la juventud maragata, con una brillante oración fúnebre; lo siguió el Sr. Bernabé Durán y Arenas, en nombre de San José; Rogelio C. Dufour, amigo del extinto, por el "Centro Uruguayo"; Vicente A. Salaverry, periodista, que representaba al Centro Nacional de Aviación; luego el Cnel. Guillermo Rupretch, designado por el Comité Pro-Aviación Militar; enseguida habló el Tte. 1º Juan Manuel Boiso Lanza, en nombre del Centro Militar y Naval, con su consabida elocuencia, palabras que fueron recogidas por todos los medios de prensa, y de las cuales publicamos la parte final, por haber sido premonitorias, tanto de su futura vida, que la dedicó enteramente a la Aviación, hasta perderla, transformándose en el primer mártir de las alas militares, como el legado del recuerdo imperecedero de Detomasi, que efectivamente nos quedó..." Jóvenes que me ois: seguid la senda, es sublime; ancianos: mirad con cariño esa causa, que es la causa de la humanidad. Y si mis pobres frases llegan al oído de ese ser bueno, cariñosos, sencillo, que es la mujer, que lo hagan para pedirles valor, para inducirlos a que no nos alejen con sus lamentos de la incierta senda,



que por el contrario nos lleven a ella, con ese premio que sólo ellas saben discernir, con su gesto de aprobación, hechos con sus miradas de fuego y con una sonrisa de amor.

Detomasi: que los contemporáneos te recuerden siempre y leguen tu nombre heroico a la posteridad"...; luego de Boiso Lanza despidió a Detomasi el estudiante A. Pittamiglio Bouquet, en nombre de los residentes en Montevideo; lo siguió Luis A. Lenzi, quien habló por el liceo departamental; Augusto H. Lyonnet, por la Asociación de Estudiantes; y finalmente el joven V. Castellanos que representaba a Liga Mercedaria de football, despidió a Detomasi como ex jugador del cuadro "Black River". Finalizada la oratoria se procedió a darle sepultura. Abierta la fosa y colocado dentro de ella el ataúd, una parte del cortejo formado por señoritas desfiló frente al sepulcro, arrojando flores, ante la expectativa silenciosa del resto de la concurrencia. Aproximadamente a las 13 y 30 terminó el solemne acto y en el momento en que la muchedumbre comenzó a dispersarse sobrevoló el lugar Domenjoz, como último homenaje, poniendo rumbo finalmente hacia Fray Bentos, de donde había llegado; Domenjoz en el momento de su llegada al hipódromo refiriéndose al accidente, había hecho la siguiente declaración:... "la culpa no la tuvo él, la culpa fue del aparato que no estaba ya para que con él se hiciera acrobacia"... , en realidad ningún aeroplano de la época era apropiado para la acrobacia, incluido el Bleriot de Domenjoz, quizá Detomasi con su espíritu más temerario que el suizo y con menos experiencia, haya exigido a su máquina un supremo esfuerzo en la caída de cola - maniobra que Domenjoz no realizaba - que esta no pudo soportar. Domenjoz regresó a Mercedes el 30 de junio y el domingo 4 de julio realizó una exhibición en el hipódromo en recuerdo de Detomasi, donando el 30% de la recaudación a la Comisión Pro-homenaje que se había formado en la ciudad, con el fin de colocar una placa en la calle que se le puso su nombre - primera paralela a la rambla - la que se pudo adquirir sumándole la recaudación de la función de cine del día 7 de julio, que se efectuó en el "Salón Variedades"; dicha placa hecha en la Fundación Pedro Rígoli e hijo de Montevideo, es de metro por ochenta centímetros, de bronce, con un medallón ovalado, donde se aprecia el retrato de la cabeza del aviador, rodeada de motivos aeronáuticos, un águila, etc., y la leyenda "La juventud de Mercedes al primer aviador del Uruguay, Ricardo Detomasi 20 de junio de 1915".

El expreso partió a la media tarde hacia San José y Montevideo. Los comercios continuaron por todo el día cerrados y la ciudad enlutada.

El vapor expreso que traía a los amigos de Buenos Aires, por error se internó en el Río San Salvador, por lo que no pudo llegar a tiempo para el sepelio.

Su novia la Srta. Haydée León, acompañada por su padre Sr. Andrés León, arribaron recién el jueves 24 de junio, por el vapor que hace esa travesía. Debido a serios contratiempos, no les fue posible llegar antes para asistir a la inhumación de los restos del malogrado aviador. Ambos viajeros regresaron en el día a Buenos Aires, luego de visitar a la familia Detomasi. El diario "Acción" de Mercedes, el 20 de junio de 1965, publica una fotografía de la Srta. León en una entrevista que un periodista de dicho órgano de prensa, le realiza con motivo del 50 aniversario del accidente de su prometido, quien pensaba contraer enlace con ella, luego que obtuviera los recursos necesarios con sus exhibiciones.

Muchos y variados homenajes se le fueron tributando a Detomasi, a medida que iban pasando los días. En San José, al igual que en Mercedes se formó un Comité Pro-homenaje, también con el fin de organizar festivales para con ellos costear una placa que se colocaría en la calle a la cual se le puso su nombre, a esta calle se le despojó del nombre del mártir en el año 1989, a pesar de las gestiones que en su momento realizó la Academia de historia Aeronáutica del Uruguay.

A pedido de un grupo de amigos de San José del extinto, se le solicitó al pintor sevillano Manuel Osuna que pintara un retrato, basado en la fotografía que tomara el artista Sr. Amaro E. Bonet, también josefino, para la tarjeta postal que Detomasi y Benzano repartían entre el público que asistía a sus exhibiciones. Este óleo de buen tamaño, se expuso por primera vez el 7 de julio de 1915, en las vidrieras de las redacciones de los periódicos maragatos "El Imparcial" y "Los Principios", calle Asamblea Nº 50 frente al Teatro Nacional. Fue enviado a la madre y hoy forma parte del acervo del Museo Aeronáutico.

En Montevideo se comenzó a gestar la idea, en el seno del Centro Nacional de Aviación, de que el mejor homenaje a la memoria del primer mártir de la Aviación Nacional, sería un monumento que se levantara en su honor; para tal fin hubo una reunión numerosísima el día 2 de julio de 1915, en el local de la Comisión Nacional de Educación

Pública, presidida por el Dr. Francisco Ghigliani conjuntamente con el diputado por Soriano, Esc. Jaime Ferrer Olais. En esa noche se llegó a esa conclusión y se nombró una Comisión Patrocinadora Promonumento integrada por los siguientes ciudadanos: Esc. Jaime Ferrer Olais, Guillermo Roverano, Edelmiro Chelle, Ferrandini Silia, Angel S. Adami, Rafael Salguero, Manuel Rodríguez Blanco, Esc. Francisco Sagarra y Víctor F. Costa. Los problemas económicos del Centro Nacional de Aviación, que se fueron agravando, conspiraron contra la continuidad de esa idea, que recién salió a flote nuevamente en 1930, cuando se cumplieron quince años del accidente. En 1931 la Comisión de Homenaje a la primera víctima de la Aviación Nacional, como se le denominó ahora, encargó la ejecución de un monumento a Ricardo Detomasi, al escultor maragato Dardo Salguero de La Hantý. El monumento se inauguró el día 23 de setiembre de 1934, en la intersección de las Avdas. Manuel Rodríguez y Larriera de la ciudad de San José. Representa un águila con su ala izquierda rota, simbolizando el final trágico de la aventura.

Unas cuantas obras poéticas dedicadas a Detomasi: poemas, sonetos y otras poesías, fueron apareciendo en la prensa, sobre todo de San José y Mercedes; y luego en cada aniversario importante del accidente, también se publicaban poemas en verso y en prosa. Asimismo el compositor nacional Pascual Risoli le dedicó un estilo, para piano, por esos meses de mediados de 1915, que fue editado por Carlos U. Trápani de Convención 1325, Montevideo - descubierto en Buenos Aires, por nuestro amigo el Dr. Augusto V. Bousquet.

En Buenos Aires los homenajes en su memoria, también fueron importantes. En San Fernando, aeródromo donde Detomasi hizo las primeras armas, lo recuerdan desde 1915, al colocarle a uno de los hangares con letras de bronce su nombre. El Aero Club Argentino, Institución que le otorgara el brevet de aviador, le dedicó una placa de bronce, que fue colocada en su tumba en 1916, por su alumno Enrique A. Roger, quien fue enviado a Mercedes, para efectuar este homenaje.

El último homenaje, importante que se le dedicó a su memoria, fue el realizado en el mes de junio de 1940, por el Aero Club Mercedes, siendo presidente de esa Institución el Dr. Salvador H. Milans, al designar con el nombre de Ricardo Detomasi, el aeródromo de Mercedes. Esta designación le fue comunicada a la Sra. madre del aviador, Doña Josefa M. de Detomasi, por carta de fecha 19 de junio

de 1940, de la Comisión Directiva del Aero Club.

Al fallecer Detomasi, la sociedad que componía con Benzano, Masset y Friggeri luego del trágico 20 de junio, quedó destruída como la vida del aviador. Lo poco que los unía luego de la tarde de aquel domingo, eran los restos retorcidos del Bleriot. Benzano puso a disposición del Comité Pro-homenaje a Detomasi de San José, las alas del aparato como recuerdo, pues el ala derecha estaba completa y en bastante buen estado, cosa que fue aceptada, designando el Comité al Sr. Casto Martínez Laguarda, para que se hiciera cargo. Otras partes fueron obsequiadas a diferentes personas de San José, luego que el mecánico Masset y Benzano, desarmaran los restos el día 24 de junio y extrajeran el motor que se hallaba enterrado 30 cms. en la tierra. La hélice y el timón de dirección de la máquina, componente de la cola, con innumerables firmas de gente de San José - que rodean el círculo donde está el número, que identificaba a los aparatos que fabricaba Edmundo Marichal y que en este era el N° 4 -, se encuentran en el Museo Aeronáutica. Friggeri, Benzano y Masset se despidieron de San José el día 25 de junio, regresando a Buenos Aires donde estos dos últimos pasaron al mismo anonimato en que vivían antes de unirse a Detomasi; Friggeri tuvo otro destino en el transcurso de la "Gran Guerra", que aún se desarrollaba en Europa, al entregar su vida por Italia, donde había aprendido a volar.

## - BIBLIOGRAFIA -

- Pioneros de la Aviación chaná, por Eduardo E. Galagorry.
- Del Terruño, por el Presbítero Ramón Montero y Brown.
- Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina, por Antonio María Biedma R.
- Génesis de la Aviación Argentina, por Julio Víctor Lironi.
- Historia de Pando, por Elio A. Zinola.
- La Victoria de las Alas, por el Brig. Gral. Angel María Zuloaga.
- Setenta años de Servicios Aeronáuticos, por Ambrosio L.V. Taravella.
- Aviones argentinos, por Atilio Sale.
- Bonilla en la Epopeya de la Aviación Heroica, por José B. Suárez.
- Revistas Argentinas: Mundo Argentino; Caras y Caretas; El Gráfico; Aero Club Argentino.
- Revistas Uruguayas: Mercedes; Album Revista de los Deportes; Touring Club Uruguayo.
- Diarios argentinos" La Nación de Buenos Aires.
- Diarios de Montevideo: El Día; La Razón; El Plata; La Tribuna Popular; El Tiempo, Diario del Plata.
- Diarios de Canelones: El Baluarte; La Reacción.
- Diarios de San José: El Pueblo; La Mañana; El Imparcial; Los Principios.
- Diarios de Mercedes" El Día; El Pueblo; Acción.

## FOTOGRAFIAS

- Colección del Sr. Rivera Berisso Viera
- Sr. César Adami
- Sr. Carlos L. Bernasconi
- Sr. Eduardo E. Galagorry
- Museo Aeronáutico
- Autor

## DOCUMENTOS

- Colección del Dr. Augusto Víctor Bousquet
- Sr. Eduardo E. Galagorry
- Sr. César Adami
- Sr. Carlos L. Bernasconi
- Museo Aeronáutico
- Autor

## ENTREVISTAS

- Al Sr. Rómulo Pomi

Impreso en MIM. PESCE s.r.l.  
Rivera 1925 - Montevideo  
al amparo de la Comisión del Papel  
(art. 79 de la ley 13.349)  
Dep. Legal N° 273.384.-