

Hombres y Maquinas que Hicieron Historia

FOCKE WULF IA-23 (ARGENTINO)



Don Santiago Germano Contra Todo

Las cuatro líneas que publicaron los diarios locales dando cuenta que Santiago Germanó había sido descalificado en la prueba mundial de acrobacia realizada en Inglaterra, dejó una huella de sorpresa y desilusión. Pero detrás de todo esto había un pequeño drama, una cadena de desencuentros, que había culminado con esa conclusión desalentadora para quienes esperaban mejores nuevas. El comienzo de todo fué el viaje a bordo de uno de los buques de nuestra flota, el cual debía hallarse en aguas de Inglaterra un par de días antes de iniciarse la prueba. Pero no fué así. Un atraso, de esos tan comunes en las rutas marítimas y de las otras, esfumó tan pequeña diferencia de dos días para transformarla en muy escasas horas.

Con apenas muy poca imaginación puede uno darse cuenta del significado de llegar sobre la hora, con los cien problemas que representa arribar a un país desconocido y prepararse para convencer aduaneros y otras autoridades, de la premura que había para el avión y proceder a su armado.

Ante, esa fase principal se cumplió, no sin absorber un tiempo realmente precioso. Vino luego la tarea de desembalar el avión y proceder a equiparlo. Dice "The Birmingham Mail" el 19/08/55 "Al arribo de barco argentino al puerto de Tilbury, sucedió el rápido desembarco de un avión embalado y su posterior transporte, en horas de la noche, hasta Coventry. El avión, un Focke Wulf 'Stieglitz' es la máquina del argentino Santiago Germano que piloteará en las pruebas de hoy y mañana. Un grupo técnicos del aeródromo de Bagiumton pusieron su buena voluntad para armar este avión, junto al Sr. Santiago Germanó y su mecánico este piloto ha hecho el viaje con el único fin de participar en la competencia, en que intervienen seis países, para disputar las 1200 libras de premio".

Contradicciones Evidentes

Mientras tanto, Germanó permaneció toda la noche al lado del avión vieja máquina, como la catalogaron muchos, que iba tomando forma definitiva, mientras presurosas manos argentinas y inglesas completaban la tarea. Luego de eso, fué en busca de un hotel en donde reposar un poco

antes de empezar la prueba. Ya comenzaron las controversias la falta de un intérprete hizo mayor la confusión sobre la reglamentación que fue alterada. En la hora del comienzo, que se adelantara en 30 minutos por un pronóstico de mal tiempo. Fue inexplicable, por otra parte, que un concurso de esta naturaleza tuviera tanta contradicción. ¿Cómo establecer una comparación acrobática entre las maniobras de veloces aviones a reacción, y clásicos pero veteranos aviones civiles. ? -¿Qué clase de prueba de acrobacia internacional puede basarse, en etapa final, en la sola realización correcta de un looping, un tonel lento y una lotteimam. ? Leamos "The Aeroplane" del 28/8/55 la primera competencia internacional en su tipo en Gran Bretaña, realizada en Baginton, despertó inusitado interés y muy poca controversia. Que los tres primeros puestos fueran designados a competidores extranjeros no era de extrañar, pues la preparación de algunos pilotos británicos según las declaraciones de algunos comentaristas demostró por cierto, que no sólo habría que culpar de los resultados a las máquinas empleadas en esta prueba.

El sistema adoptado para la presentación de cada participante provocó censuras y críticas. Cada participante debía despegar con cierta anticipación a su entrada en competencia, y trepar hasta una altura de 600 metros. A los pequeños aviones se les daba 4 minutos para esta operación y a los aviones a retropropulsión un menos, luego dos luces verdes indicaban que el avión entraba en competencia y a partir de ese momento sería clasificado. Esto produjo demoras y en algunos casos el de Germanó, por ejemplo tres avisos consecutivos no produjeron el resultado esperado. hubiera sido mejor juzgar a los participantes desde el comienzo, desde el instante que el avión iniciaba el despegue, lo que hubiera facilitado la competencia, permitiendo que los pilotos pudieran demostrar mas ampliamente sus habilidades".

Fuera de Competencia

Muy cierto todo ello; pues Germanó demoró al no percibir las señales desde tierra, que en vez de quedarse donde se hallaba el jurado o desde la torre de control, de donde eran proyectadas a un extremo del aeródromo, donde no había sido previsible observarlas.

Por otra parte, quien haya visto a Germano en una de sus clásicas demostraciones ¿se lo puede imaginar dar comienzo a sus maniobras sobre los 600 metros de altura. ? Comprendemos muy bien lo que respecta la margen de seguridad, ¿ pero era ésta una competencia entre campeones mundiales o unas revolcados de principiante ?

Fueron pocos segundos en que se excedió Santiago Germanó, en la gama de acrobacia, suficientes para quedar fuera de la competencia. No importó que luego se discutiera el fallo. Tampoco importaron los insistentes aplausos de los flemáticos ingleses ante la posterior demostración de sus notables habilidades de piloto acrobático.

La suerte estaba echada y Santiago Germanó luchó como pudo, contra todo y la poca fortuna que necesitaba para acompañarlo en la demostración de sus innegables cualidades le fue negada por el destino adverso.

Digamos que la British Lockheed International Acrobatic Competition de Agosto de 1955 tuvo estos resultados finales: 1º León Biancotto (Francia) con Stampe 5. V. 4A.; 2º Alain Hisler (Francia) con Sipa 200 Mi-nijet; 3º François d' Huc-Dressler (Francia) con Stampe 5. V. 4A; 4º R. L. Pmteno (Inglaterra) con Auster J5L Aiglet.

HISTORIA DEL FOCKE WULF 44J "STIEGLITZ" (JILGUERO) ALEMAN



Kurt Tank

Biplano de entrenamiento y acrobacia FOCKE WULF 44J "STIEGLITZ" (JILGUERO), fue el primer diseño del Ingeniero y profesor Alemán Kurt Tank en Alemania, finalizada la II GM, junto a un grupo de técnicos Alemanes fue invitado por el presidente de Argentina en ese entonces, (Tte. Gral. Juan Domingo Perón) a continuar su actividad técnica y científica en las instalaciones de la Fabrica Militar de Aviones en Córdoba.

Ya instalado en la misma y después de haber asesorado a las autoridades se compraron diez (10) ejemplares de este avión y traídos al país, después de evaluar las virtudes del diseño, bajo costo de su mantenimiento y el potencial desempeño tanto en instrucción como en acrobacia, se obtuvo la autorización para fabricar bajo licencia el prestigioso biplano Alemán.

FOCKE WULF IA-23 (ARGENTINO) Ee-122



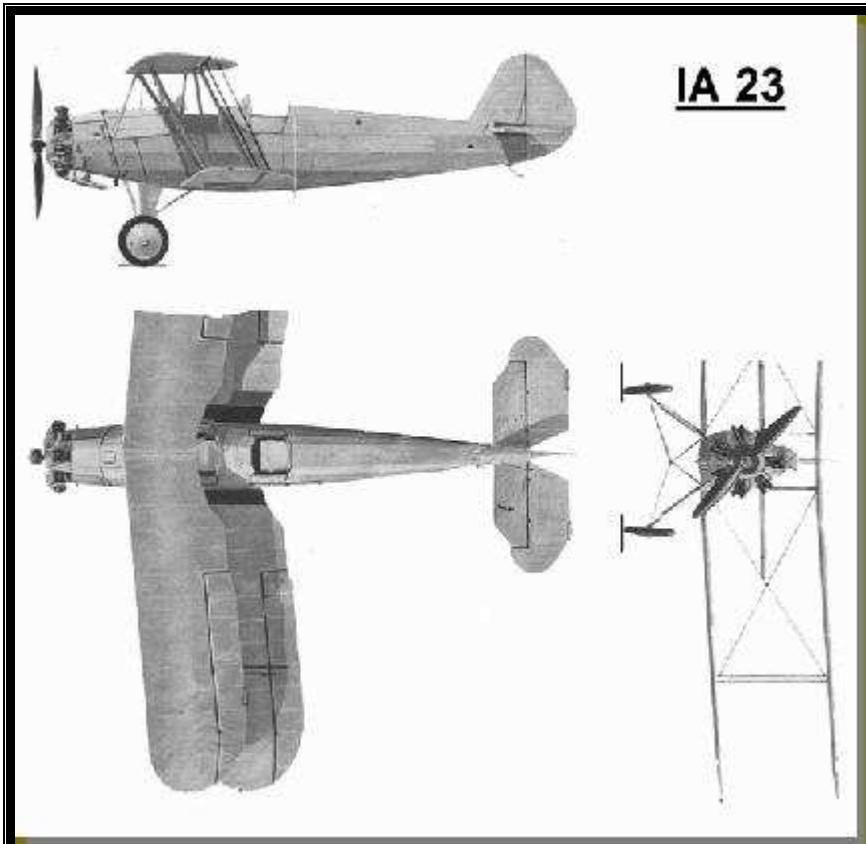
Con esta iniciativa se inicio la producción en 1948, sobre una planificación de ciento noventa (190) ejemplares los cuales servirían para la formación de Pilotos Militares Oficiales y Suboficiales, como así también atender las necesidades de Aeroclubes para la formación de pilotos civiles.

La distribución de esta excelente maquina, fue la siguiente quince (15) aviones en el instituto aerotécnico, dieciocho (18) en la BAM. El palomar, veinte (20) en la BAM. Gral. Urquiza, trece (13) en la BAM. El Plumerillo, cuarenta y cinco (45) en la BAM. Coronel Pringles, treinta y ocho (38) Córdoba, uno (1) en la Escuela de Mecánica, dando un total de ciento cincuenta (150) jilgueros criollos utilizados por reparticiones Militares, los cuarenta (40) aviones restantes fueron asignados a reparticiones civiles.

Características :

Biplano con alas de igual envergadura, deriva simple y tren de aterrizaje convencional con patín de cola. Los puestos de pilotaje en tandem estaban descubiertos contando con sendos

parabrisas, los controles de tipo dual ubicaban al alumno en la posición delantera Para prácticas de tiro podía adaptársele una ametralladora fotográfica Kodak en el fuselaje.



Envergadura:	9,0 m
Largo:	7,28m
Alto:	2,83m
Superficie alar:	20 m ²
Peso vacío:	525 Kg
Peso total :	870 Kg
Carga alar :	43,3 kg/m ²
Carga por :	HP 5,8 Kg/ Hp
Velocidad :	máxima 185 km/h
Velocidad :	crucero 172 km/h
Velocidad :	de aterrizaje 74 km/h
Ascensional inicial:	183 m/min
Techo de servicio :	3900 m
Alcance :	675 km.

También es de real importancia la mención de que los FOCKE WULF procesados en nuestra ex Fabrica Militar de Aviones, fueron contruidos enteramente con materiales Nacionales, especialmente alas con maderas Nacionales, como así también el motor bajo licencia Siemens de 145 Hp, absolutamente todo el avión manufacturado en el país bajo licencia.

En la historia de este avión, se destacaron personalidades como Santiago Germano y la Srta. Carolina Lorenzini, que fueron excelentes representantes Argentinos en la disciplina de acrobacia libre e hicieron el deleite de sorprendidas multitudes en festivales y demostraciones aéreas.



Carolina Lorenzini

Carola Lorenzini se dejó cautivar por la alta acrobacia: aquellas piruetas que daba en el aire quien sería su maestro y compañero de dúo, el Suboficial Ayudante Santiago Germano. Juntos dieron espectáculos en la Argentina y participaron de competencias en Uruguay y Brasil.

Don Santiago tubo un rol protagónico en el film Alas de mi Patria con figuras del momento como :

De izquierda a derecha: Alejandro Apold, Malisa Zini, Santiago Germanó y Carlos Borcosque.



Cabe destacar que fue el instructor de su esposa Charito Germano que represento a la mujer argentina en esta actividad.



BREVET de PILOTO CIVIL de la conocida piloto ARGENTINA, CHARITO GERMANO , ESPOSA DEL AFAMADO SANTIAGO GERMANO.

El recordado actor cómico que tanto nos hizo reír con sus películas y en la TV Juan Carlos Dezeta también fue su alumno , por lo tanto Germano no solo fue un excelente acróbata aéreo , que incluso se destaco como instructor de varios argentinos famosos en la materia.

Historia del LV-FIC

El FOCKE, con matricula LV-FIC , NºS es el ciento setenta y dos (172), que fue propiedad del Sr. Manuel Vicente Lameiro, el cual opero normalmente desde el Centro Universitario de Aviación La Matanza.

En Noviembre de 1972 sufre un accidente, resultando en un treinta (30%) destruido, causa por la cual se le retira su certificado de Aeronavegabilidad, es intervenido por reparación mayor y vuelve al servicio enero de 1976.

Les comento que fui testigo de ese accidente, fue un domingo por la tarde , y que no tubo consecuencias graves para el piloto ni su acompañante que era una dama , el accidente se produjo sobre la cabecera 17 del Centro Universitario de Aviación.



Calcomanía del Club

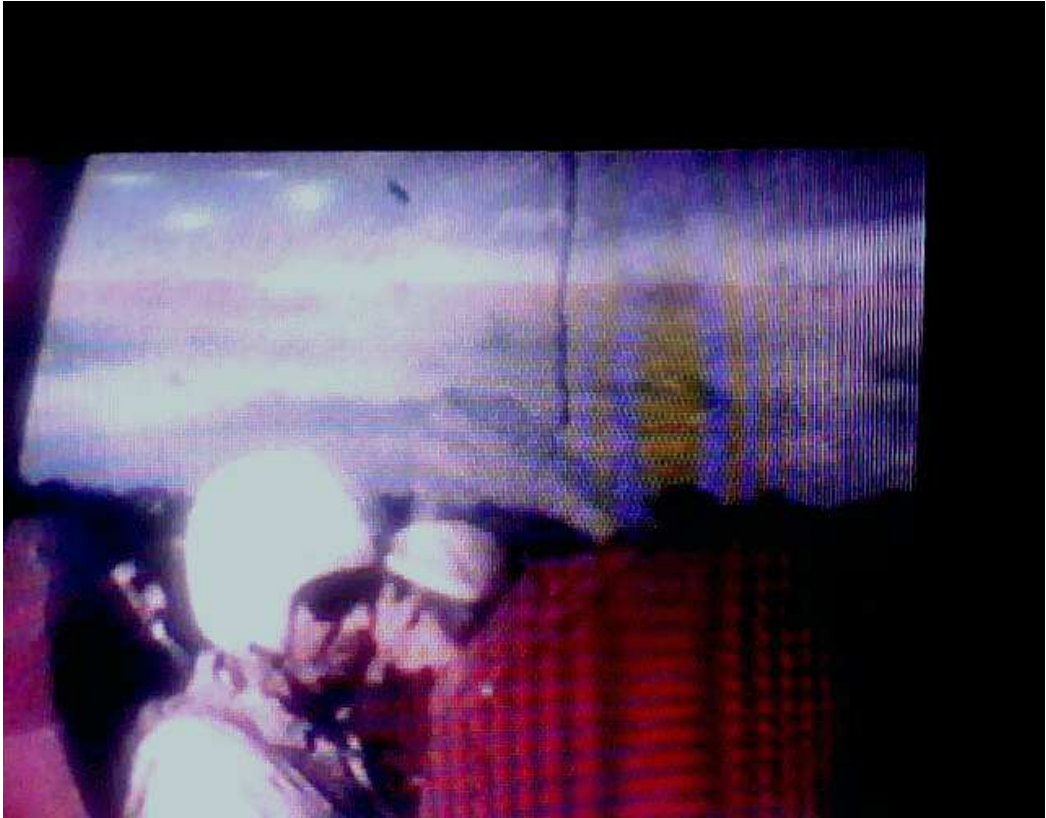
Mi esposa Chani (que desde siempre soporto mi pasión por los aviones)

En la foto mi novia en ese momento , mi esposa en la actualidad , posando junto a la maquina poco tiempo antes del accidente en el Centro Universitario de Aviación, del cual forme parte y en donde tuve la suerte de conocer a don Santiago Germano que solía visitarnos y compartir los festivales que organizaba el club y que el cerraba con sus

habilidades acrobáticas. Don Santiago Germano pertenecía a la institución madre de nuestra aviación (AEROCLUB ARGENTINO)

Estas fotos las tome a Don Santiago en un festival realizado en el Club.







Helicóptero similar al que solía realizar vuelos de bautismo en el club al mando de Ponti (Sud Aviación SE-313 Alouette II)

Volviendo a nuestro FOCKE

Como queda dicho después del accidente vuelve al servicio en Enero de 1976, pero ya es de propiedad del Club, volando para el mismo hasta Agosto de 1979, incluso hizo temporada en la costa atlántica promocionando un famoso jabón de tocador de la época .

Durante ese año por gestiones entre la FAA y el Centro Universitario de Aviación el mencionado avión se transfirió a la FAA, siendo su destino final la Escuela de Aviación Militar y cuyo traslado desde Buenos Aires a Córdoba, estuvo a cargo del piloto civil Sr. D. José Zurueta, realizando el mismo con escalas en Rosario y Villa María, y llegando a Córdoba Capital en Noviembre de 1979.

Producto de la transferencia a la Fuerza Aérea Argentina, el LV-FIC, fue rematriculado como E-100, y ya afectado a la actividad de la E.A.M y no siendo su actividad la de Instrucción, se decide rematricularlo PG-396.

Desde la fecha de recepción hasta 1982, se realizaron trabajos en el avión siendo su primer vuelo el día 10 de Agosto de 1982 a cargo del Mayor Villareal (Rayo) y el Último vuelo a Cargo del mismo piloto el 28 de Noviembre de 1985, en el cual producto de un aterrizaje brusco se doblaron las puntas de eje del tren principal. A partir de este momento el avión entro en reparación mayor y simultáneamente en inspección de 1000 Hs, la cual fue suspendida por la decisión de que no volara más. A partir de este momento se lo utilizo en muestras estáticas o como ornamentación en formaciones y esporádicamente se lo ponía en marcha, hasta que su mecánico e inspector SM. González paso a retiro.

Con el transcurso de los años el avión continuo deteriorándose, hasta que el Mayor Rodolfo D. HUB con pase a la E.A.M y destino interno G.T.E durante el 2000 inicio las gestiones para la recuperación. El primer paso, fue inspeccionar el motor, con ayuda de personal Civil Sr. Rosas quien trabajo en ese motor, y los invaluable consejos del S.M. (R) Gonzáles para la primera puesta en marcha.

Finalmente con mucho esfuerzo y logrando la atención del Museo Nacional de Aeronáutica, se logro la orden de transferencia, por lo cual se debía acondicionar el avión para tal fin.

Con el aporte de medios del Estado Mayor General y la intervención de L.M.A.A.S.A para el pintado del mismo, se consiguió restaurar totalmente el avión, entelado, reemplazar todos los tubos con corrosión, reparar planos de madera, acondicionar todas las partes metálicas internas y pintado general del avión, la mencionada restauración llevo un año de trabajos tratando de no interferir las responsabilidades primarias del Servicio N°3 del Esc. Inspecciones y Recambios, lugar de asiento del FOCKE y de los talleres auxiliares de Entelado, chapa, montaje e hidráulica del Escuadrón Talleres.

Finalmente se rematriculo el avión como Ee-122, en honor a un FOCKE WULF que fehacientemente estuvo brindando sus servicios en la Escuela de Aviación Militar, cuna de los aviadores Militares, siendo las siglas Ee las correspondientes a las de Escuela Elemental o el curso primario de vuelo de aquel entonces.

Y por ultimo quiero rendir un humilde homenaje a todos los que formaron parte del Centro Universitario de Aviación de la época, por nombrar algunos de tantos, al señor Alfredo Astiz piloto acrobático muerto en una demostración en la provincia de la pampa, al querido Biondi piloto gaucho y alma del club, Michengo piloto, mecánico y encargado de mantener las pistas sin yuyos, a Cesar Benavente instructor, Don Luciano Trenttini presidente, a Ponti piloto de helicópteros, al piloto de acrobacia Colombo muerto en accidente en un festival, y a muchos mas que participaron de una época de oro de la aviación deportiva, que supe disfrutar junto a ellos.

JORGE H SARACENO . SAIA-90



Fuentes:

Ottocubano: Gracias por su colaboración al señor Comodoro Rodolfo Domingo Hub "Tocho" .

Al Sr. CARLOS A MARSAL.

REVISTA NACIONAL DE AERONAUTICA N. 167 AÑO 1956

DATOS RECOPIADOS POR JORGE H SARACENO para su difusión en Flight Simulator
Argentina – <http://www.flightsimulatorarg.com.ar>

03 May. 09 23:19:17

saia_90@argentina.com