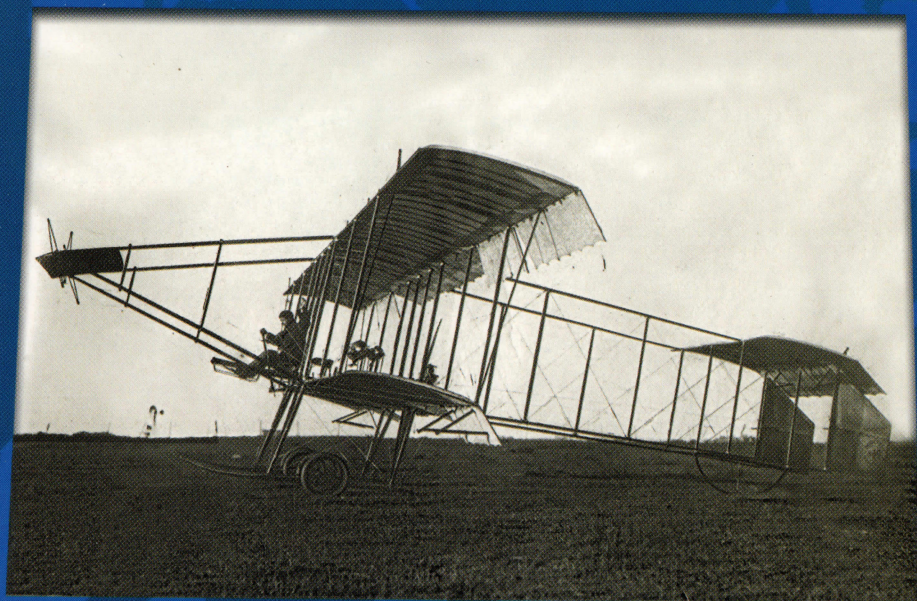


# Ángel S. Adami:

Fundador de la aviación civil uruguaya

por Juan Maruri



Año 2010  
Centenario de la Aviación Nacional



# Ángel S. Adami: Fundador de la aviación civil uruguaya



*Un gran amigo  
J. C. Pedemonte con  
F. Carrión afachurco  
D. Adami  
hab. not. 13/39*

Por Juan Maruri

**FUERZA AEREA**  
ESC. CDO. y EST. MAY. AER.  
**BIBLIOTECA**

Nº de Registro 7772  
Fecha de Registro 18/8/16

Año 2016

Centenario de la Aviación Nacional

ISBN 978-9974-98-267-3

Todos los derechos reservados.

Tapa: Biplano Farman 50hp del Centro Nacional de Aviación, con Adami a sus mandos

Impreso en  
Imprenta Rosgal S.A.  
Mariano Moreno 2708  
Telefax: 487 1812  
Montevideo

DL 354963/11

Comisión del Papel  
Edición amparada al Dec. 218/996

## PREFACIO

*En el año 2010 conmemoramos el centenario de los primeros vuelos realizados en nuestro país. Sus comienzos fueron a partir del 26 de agosto de 1910, con el realizado en Montevideo por el uruguayo Enrique Martínez Velazco en un aparato biplano diseñado y construido por él y los también uruguayos hermanos Escofet, con el cual aquél efectuó un largo salto de unos doscientos metros a poca altura. A esta experiencia en Montevideo, se sumaron la de aviadores extranjeros en el interior. En el hipódromo de Paysandú el francés Armand Prevost hizo unos cortos y bajos vuelos el 7 y el 8 de diciembre de 1910 con un Blériot de 25 hp. Pocos días después el 16 de diciembre de 1910, el italiano Bartolomeo Cattaneo en un Blériot de 50 hp, cruzó el Río de la Plata de Buenos Aires a la estancia de Anchorena y de allí al Real de San Carlos, ciudad de Colonia.*

*Por otra parte tenemos en el extranjero: el importantísimo acontecimiento del primer uruguayo Mario García Cames en licenciarse como piloto aviador en el Aero Club de Francia, el 8 de noviembre de 1910 con el brevet No.287, en su propio monoplano Blériot (aparato que fue el primero en volar en España y en Portugal) ; y los vuelos en varias oportunidades como pasajero en globo libre del luego aeronauta y periodista Ítalo Eduardo Perotti en Buenos Aires durante 1910.*

*Todos estos sucesos, mas el viaje en globo libre del portugués Magalhães Costa que efectuaron los periodistas Pedro P. Visca y Ángel S. Adami el 16 de julio de 1905 (primera experiencia con uruguayos en el país, ocasión en que el último tomó las únicas fotos aéreas de la época heroica de los aerostatos) nos llevaron a recordar el centenario de los vuelos en el Uruguay y de los uruguayos en el extranjero, en la figura del fundador de la Aviación Civil en el país: don Ángel S. Adami. Quién como se verá, es mas que justificado este trabajo de investigación sobre el aviador civil pionero mas conspicuo de nuestra historia aeronáutica.*

## Capítulo I: Adami periodista y aviador

### Introducción

Ángel Salvador Adami nació en Montevideo el 15 de mayo de 1878. Era hijo de Juan Bautista Adami y de Fortunata Bonatti, matrimonio de inmigrantes italianos, oriundos del puerto de La Spezia en el norte de Italia, quienes emigraron a América en 1875. Buenos Aires fue el puerto de desembarco de ellos y de su pequeño hijo de tres años Santín. Por unos meses se radicaron en el barrio de La Boca, desde donde buscando un lugar más tranquilo se trasladaron a Montevideo, a fin de poder dedicarse Juan Bautista de lleno a su actividad laboral dentro de las tareas marítimas, como práctico de a bordo de la flota fluvial, efectuando frecuentes viajes a Buenos Aires y Asunción del Paraguay.

A los tres años de la radicación del matrimonio en Montevideo nació su segundo hijo Ángel Salvador futuro periodista y aviador pionero. Tres años más tarde nació el tercer hijo del matrimonio quien fue bautizado como José Lorenzo, ulteriormente conocido fotógrafo de los diarios "El Plata" y "El Uruguay".

La educación de los hermanos Adami se realizó en un colegio religioso del centro de la ciudad, de acuerdo a su nivel económico familiar de clase media trabajadora. Debemos agregar que no descuidaron sus actividades físicas, sobresaliendo Ángel como deportista en esgrima y boxeo.

Evidentemente la preparación de ambos hermanos menores fue excelente, sobre todo la de Ángel el que, al igual que José, también incursionó en la fotografía mientras se fogueaba como periodista, donde descolló siendo corresponsal uruguayo de las revistas argentinas "Caras y Caretas" y "Fray Mocho". Así mismo, igualmente lo fue de la empresa Haynes, que editaba los importantes semanarios argentinos "Atlántida", "El Hogar" y "Mundo Argentino". Además fue colaborador en varios diarios locales y argentinos.

Toda la pericia que fue conquistando en pocos años como periodista, la volcó en los momentos aciagos que vivió nuestro país durante la revolución de 1904, oficiando como corresponsal de guerra y fotógrafo, vertiéndola en el libro "Sangre de Hermanos", donde con la colaboración del Dr. Samuel Blixen, presentó una crónica completa de los sucesos militares y políticos durante la citada revo-



lución; libro de 477 páginas con numerosas ilustraciones, impreso en los Talleres A. Barreiro y Ramos en 1905.

Ya en esa época y con solamente veintisiete años era considerado un periodista de fuste, vinculado a todos los medios de la prensa. Pero hubo un hecho que marcó su porvenir y le abrió el camino para futuros emprendimientos tanto periodísticos como aeronáuticos, nos referimos a la ascensión del globo aerostático "O Portugal" en el cual Adami fue pasajero de acuerdo a lo siguiente:

### La ascensión del globo "O Portugal"

Dos periodistas uruguayos: don Ángel S. Adami (de "Caras y Caretas") y don Arturo P. Visca (de "La Tribuna Popular" y "El Siglo"), en un acto de intrepidez aceptan la invitación del aeronauta portugués Capitán Guilherme Antônio Magalhães Costa y ascienden con él en su globo aerostático "O Portugal" y, además, Adami que sería uno de nuestros principales pioneros de la aviación, toma las primeras fotografías aéreas en el Uruguay, hechos ocurridos sobre Montevideo hace mas de cien años atrás, en 1905.

A fines de junio de 1905, procedente del Brasil arribó a Montevideo el referido aeronauta portugués, acompañado por su esposa la Sra. María Aída Magalhães Costa, hija de una distinguida familia de Oporto, donde en su Universidad había estudiado el Capitán Magalhães la carrera de medicina, abandonándola en el tercer año de estudios.

Traía consigo un gran globo de gas con una capacidad de 1.058 metros cúbicos, al que había bautizado "O Portugal", cuya tela era de seda impermeable del Japón, de color castaño crema, cubierta por una red de lino. Había sido construido por la Maison Lechambre de París en 1903. Este gran globo tenía en su parte superior una válvula de madera de 99 cms. de diámetro, la cual era comandada por una cuerda desde la barquilla. Como todos los globos de gas estaba provisto de una "guide-rope" o cabo regulador (para tierra y mar) dos salvavidas, brújula, barómetro y un lastre de bolsas de arena que podía llegar a 180 kilogramos.

El aeronauta era un hombre joven de 37 años, de buena presencia, alto, bien plantado y, figuraba en el escalafón de la Marina Mercante portuguesa con el grado de Capitán, hablaba varios idiomas y se había capacitado en la ciencia de la aerostación en Francia, su cuna, haciendo las primeras armas con el eminente ingeniero y aeronauta Emile Carton, director de la casa "Atelier Aerostatiques de Naudigard".

En el momento de su llegada a Montevideo contaba con una experiencia de 21 ascensiones en Europa y América; de las cuales nueve fueron en Portugal, cinco en París, tres en Madrid, tres en Río de Janeiro y una en San Pablo.

A su llegada a Montevideo, el Cap. Magalhães Costa, como era de esperar, se fue a visitar los diarios de la ciudad, informando de su arribo y su próxima actuación, que el 5 de julio se anunció para el domingo 9 de julio de 1905. En ese

anuncio también se dio a conocer los trámites ante el gerente de la Compañía del Gas, con el fin de ultimar los detalles para el henchido del esférico con gas de alumbrado.

La idea primaria del aeronauta era realizar por lo menos tres ascensiones en Montevideo, una de las cuales sería para favorecer a la Beneficencia Pública. Asimismo el primer lugar aparente para un espectáculo al aire libre más cercano a la ciudad que se le recomendara para las exhibiciones fue el Parque Urbano (hoy Parque Rodó), descartado luego que sus ayudantes se hubieron entrevistado con el gerente de la Compañía del Gas, pues era muy oneroso instalar las cañerías o tubos para llevar el fluido hasta aquél lugar.

El sitio mas apropiado que encontraron en la ciudad para el espectáculo, luego de desechado el Parque Urbano, fue un gran predio de mas de una manzana, totalmente cerrado con un muro de material que tenía un solo portón de entrada, el cual estaba situado en la zona de Tres Cruces, frente al Parque Nacional (Arsenal de Guerra), en la avenida 8 de Octubre y calle Presidente Berro, dicho predio pertenecía a la señora Carolina Dauber de González. Hasta ese lugar se llevó un derivado de la cañería central de la Compañía del Gas que va al barrio de La Unión, comenzando la instalación el mismo día 5 de julio, con el fin de que el domingo 9 estuviera pronta para la ascensión. Ese día sobre el cual se había creado una gran expectativa, amaneció con mal tiempo suspendiéndose por esta causa la elevación del globo "O Portugal" hasta el próximo domingo 16 de julio de 1905.

La población de Montevideo en el período que fue entre el año 1886, con la actuación del Capitán español Esteban Martínez, último aeronauta que hizo demostraciones en nuestra ciudad, hasta el año 1905 que nos ocupa, tuvo un aumento considerable, pasando de 165.000 habitantes a 300.000, también aumentaron las diversiones públicas, sumándose a las que existían en aquella época con la misma cantidad de teatros; la misma Plaza de Toros de La Unión pero en corridas de toros embolados; los juegos de pelota vasca; las carreras de caballos de pura sangre que se encontraron definitivamente en el Hipódromo de Maroñas; y lo mas importante el cual se transformaba en el deporte más popular: el fútbol.

En ese año presidía el gobierno de la República don José Batlle y Ordóñez, quien había salido airoso, menos de un año atrás, de la última Guerra Civil que asoló al país y, como vimos, relatada en "Sangre de Hermanos" por Adami.

Con el fin de hacer más atractivo e interesante el espectáculo de la ascensión, el Cap. Magalhães invitó a los dos periodistas uruguayos ya reseñados para que lo acompañaran en su viaje aéreo.

Arturo P. Visca se proponía hacer observaciones meteorológicas promovidas por el Director del Instituto Meteorológico Nacional, con aparatos cedidos por esa institución; el aeronauta había entrado en su contacto al consultar al Director sobre las características climatológicas de Montevideo. El segundo Ángel S. Adami quien nueve años mas tarde se transformaría en aviador, continuando una larga vinculación con la aeronáutica que solo su muerte en 1945 lo separaría, iba a

realizar las primeras tomas aéreas fotográficas de Montevideo para "Caras y Caretas" y también escribiría una crónica en el Diario de Montevideo "El Día".

Desde temprano en la mañana se comenzó con los preparativos en aquel domingo de invierno que amaneció frío, con buen tiempo, presión alta, 767 mm, sereno aunque nublado y húmedo por aporte de aire marítimo, con una ligera brisa del sur. El gran predio frente al "Parque Nacional", que se había limpiado convenientemente de yuyos y malezas para poder colocar las sillas como un anfiteatro, clavadas en la tierra no muy seca, todo engalanado con banderas, banderines y gallardetes.

A las trece y treinta se permitió que el público accediera al local donde se iba a realizar la suelta del globo. El aeróstato en el medio del terreno, sostenido por una cincuentena de bolsas de arena y rodeado por un anfiteatro de sillas, todavía a medio llenar, ya era visible desde la avenida 18 de Julio, por donde venía a pie gran cantidad de público, pues los tranvías arrastrados por caballos, todos colmados de gente, no tenían lugar alguno.

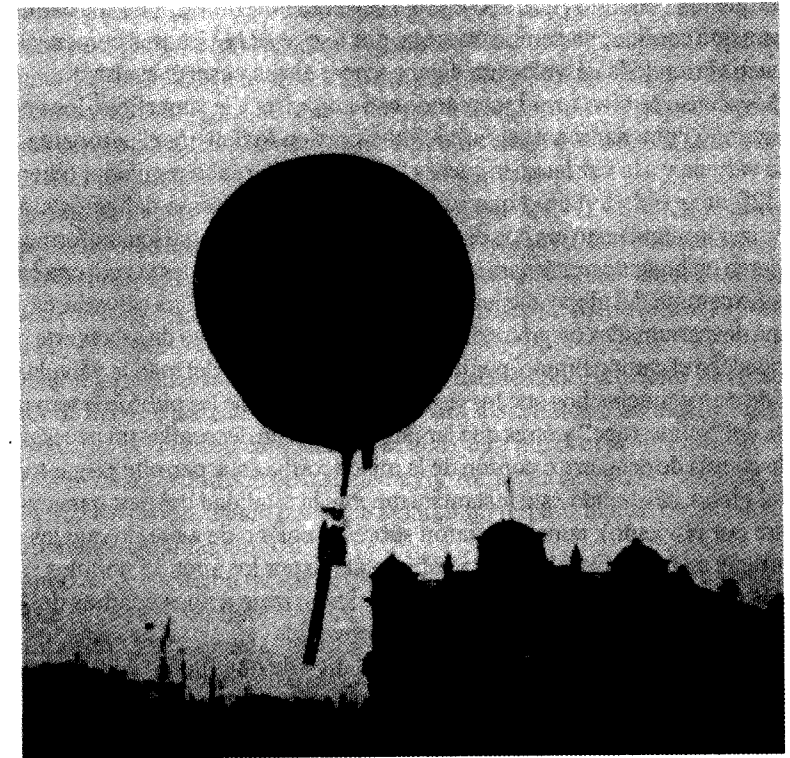
A eso de las catorce horas y después que llegara Adami con sus máquinas fotográficas, se liberó un globo piloto de papel con el fin de investigar la dirección del viento en altura, quedando tranquilo el Cap. Magalhães, que se hallaba de uniforme de marino, pues la dirección del viento era hacia el Norte, por lo que no sería necesaria la intervención del vapor "Corsario", que ya había partido a esa hora del puerto con el objeto de mantenerse cerca de la costa, para cualquier eventualidad, dado que el 25 de agosto de 1873 había desaparecido en el Río de la Plata el aeronauta francés Casimir Baraille en su globo "Paz"; primera tragedia aeronáutica en Uruguay.

Las sillas se fueron llenando de espectadores al igual que las azoteas, los árboles y hasta los postes de teléfonos que estaban en las cercanías del terreno cercado. Se calculó que unas cuatro mil personas dentro y otras veinte mil afuera, se reunieron para ver la suelta del globo. Mientras tanto la música de una murga animaba la espera.

A las cuatro y media de la tarde el esférico quedó pronto, en ese momento el cielo estaba casi cubierto con una capa de altos estratos, se colocaron en la red del globo una bandera uruguaya y otra portuguesa. Subieron Adami y Visca y, el Cap. Magalhães se montó sobre el borde de la barquilla de mimbre, lanzó un vibrante saludo y dio la señal de partida.

El globo libre de sus ataduras a la tierra comenzó a ascender serenamente en forma vertical, como si fuera un ascensor. Como tenía mucho lastre para su fuerza ascensional disminuida por la falta de calor solar, al estar cubierto el cielo, se largaron dos bolsas de arena de catorce kilos cada una. Mientras tanto Adami desenrolló una larga bandera de propaganda de "Caras y Caretas" de color rojo con el nombre de la revista en letras blancas. El ingenio aéreo ahora aliviado comenzó un ascenso seguro y rápido hacia las alturas, los instrumentos de abordaje en pocos minutos indicaron que se hallaban a 780 mts., que fue la altura máxima que se

alcanzó. Una brisa suave de unos 10 kilómetros por hora los fue empujando hacia el noreste, pasaron cerca de la plaza de toros de la Unión, dejándola a la derecha y lentamente fueron arrimándose al barrio Ituzaingó, teniendo el Hipódromo de Maroñas a la vista.



*A mi mujer y  
niños.  
Ángel  
1905*

Ascensión del globo O Portugal, Montevideo, 16 de julio de 1905.

Ese día el sol se pone a las 17 y 53 y todavía tenían hasta las 18 y 10 con buena luz por el crepúsculo civil que dura unos treinta minutos, pero la ciudad se terminaba, por lo que había que tomar una determinación rápidamente antes de que esto pasara y se les complicara el regreso por falta de locomoción, ante la imposibilidad de que los vehículos que los seguían se les fueran finalizando los caminos y tuvieran que continuar a campo traviesa, por lo que a las 17 horas comenzaron el descenso abriendo la válvula para dejar escapar el gas y con él la altura.

El descenso se hizo firme acercándose a ojos vista a la superficie, los vecinos de Ituzaingó comenzaron a seguir al globo corriendo debajo, el aeronauta abrió más la válvula y a la vez lanzó la cuerda "guide-rope" o cabo regulador (cuerda de 80 a 120 metros de longitud que se liga al aro de suspensión del aerostato para regularizar la altura) esto era con el fin de mantener una navegación uniforme hasta que vieran un lugar aparente para el aterrizaje; casi enseguida les surgió una casa en el mismo camino del globo que les obligó a largar más lastre para salvarla, cayendo la arena desparramada con gran estrépito sobre el techo. Luego de salvar este obstáculo quedaba el campo limpio, por lo que Magalhães abrió del todo la válvula y con la ayuda de los muchachos que los seguían, a los cuales se les pidió que tomaran la cuerda del "guide-rope" y otras que largaron, pudieron descender sin necesidad de usar la cuerda de desgarrar o cordón de la misericordia (que permite rasgar todo un uso del globo, perdiendo éste instantáneamente la totalidad del gas, para evitar el arrastre por el viento), aunque bajaron sobre un charco de agua, lo que les costó embarrarse un poco. Eran las 17:05 habían estado por los aires 35 minutos.

Más de cien personas fueron testigos del aterrizaje a unas cuadras del hipódromo, los vivaron y lanzaron ¡hurra! de bienvenida.

Esta ascensión tuvo la especial característica de que fueran como pasajeros dos uruguayos, quienes se transformaron en ser los primeros en el territorio nacional que tuvieron una experiencia de esta naturaleza (el General Melchor Pacheco y Obes, tuvo la suya en marzo de 1852, pero en Francia), uno de ellos Adami inauguró con ésta su vinculación a la aeronáutica de la que fue Precursor y además tomó las primeras fotografías aéreas en nuestro país, dos de las cuales se publicaron en la revista "Caras y Caretas" del mes de julio de 1905. Adami como vimos, desde tiempo atrás había hecho de la fotografía un auxilio a su profesión, el periodismo, ayudándose por medio de ella a completar sus artículos y reportajes.

Integró como periodista la nómina de fundadores del Círculo de la Prensa el 14 de abril de 1909, cuyo primer presidente fue el escritor José E. Rodó, figurando Adami como Vocal de la Primera Comisión Directiva y en otras siguientes.

### Su veta periodística

Muchos reportajes efectuó durante su tarea como periodista a personalidades artísticas, políticas y literarias.

Tenemos un ejemplo de estos últimos al entrevistar a fines de 1908 al dramaturgo Florencio Sánchez, en su casa montevideana de la avenida 8 de Octubre,

después de haber pasado largos años en Buenos Aires donde estrenó en 1903 su primera obra "M'hijo el doctor", preparando la presentación de la que sería su última creación teatral "Un buen negocio" en 1909. En el citado reportaje realizado para "Caras y Caretas" que salió publicado el 9 de enero de 1909, nos muestra su actividad extra literaria, dedicándose aquí en nuestra ciudad a la construcción de canastos y cestos de mimbre, como lo asegura Florencio, igualmente los hacía en su quinta de Banfield, Buenos Aires, mientras esbozaba su próxima creación. Adami le toma varias fotografías mientras conversa con el escritor, quién aparece en algunas con su calandria domesticada; durante el diálogo se deslizan sus inclinaciones hacia el socialismo o mejor dicho al anarquismo.

Cuando salió la revista "Fray Mocho" en mayo de 1912, Adami fue designado corresponsal en Montevideo. En la N°2 del 10 de mayo, hace un reportaje fotográfico en dos páginas al diputado y poeta Emilio Frugoni, en la cual también aparece con su colega poeta Ángel Falco; figurando Adami en otra foto junto a un grupo de amigos.

De la misma forma que viaja seguido a Buenos Aires, Adami incursiona al interior de nuestro país a fin de investigar para sus crónicas, las transformaciones que va sufriendo nuestra campaña a medida que avanza el progreso y las nuevas técnicas en el siglo que comienza, en mayor forma luego de la terminación de la revolución de 1904, cuando pudo trasladarse sin impedimentos hacia los lugares mas apartados de la República.

Como comprobación de sus desplazamientos por los departamentos mas alejados de la capital, incluimos un artículo que publicó en "Fray Mocho" el 6 de diciembre de 1912, sobre las producciones graníticas y cuarzosas del norte, donde sobresalen las ágatas, ónix, etc. de la zona de Catalán en el Departamento de Artigas, que ya en aquella lejana época se exportaban hacia Alemania. Denomina al artículo "Las piedras preciosas del Uruguay", el cual está ilustrado con cinco fotografías, en una de ellas circular aparece él mostrando una gran amatista.

### Su ingreso a la Aviación

El 1° de diciembre de 1912, cruzó el Río de la Plata en vuelo desde el Aeródromo de El Palomar, en Buenos Aires, sede de la Escuela de Aviación Militar de la República Argentina, hasta el campo de maniobras del 1° de Artillería del Ejército Nacional en Montevideo (hoy en Camino Carrasco y la calle Cambay), el aviador y conscripto del Ejército Argentino Pablo Teodoro Fels, en un monoplano de su propiedad Blériot de 50 hp, regresando al día siguiente a Buenos Aires también por los aires. Este extraordinario vuelo de resonancia mundial, por ser el mas largo trayecto efectuado sobre el agua hasta el momento, entusiasmó a las multitudes de ambas márgenes del Plata.

A partir de ese día ya nada pudo detener el nacimiento de la aviación en nuestro país, pues no solo motivó la creación de la Aviación Militar, si no igualmente



la Aeronáutica Civil que resulta de la culminación de un proceso sin interrupción de Comités Nacionales Pro Aviación, comenzado el día 4 de diciembre de 1912, provocado por el vuelo de Fels. Dichos Comités fueron formados por una serie de personalidades provenientes de medios intelectuales, empresariales, políticos y militares. Se promovieron y nacieron en el Círculo de la Prensa. De ellos el que tuvo rápido diligenciamiento fue el constituido el 2 de enero de 1913, luego de la primera reunión formal, transformado como institución el 22 de enero de 1913 con el nombre de Comité Nacional de Aviación, denominación que se cambió por "Centro Nacional de Aviación" el 25 de julio de 1913, la que a su vez fue modificada definitivamente el 29 de diciembre de 1939 por "Aero Club del Uruguay". Su primer Presidente fue el diputado Joaquín C. Sánchez.

El mismo día de la fundación del Comité Nacional de Aviación, 22 de enero de 1913, se accidentó probando un monoplano (el Uruguay II) de construcción artesanal del futuro aviador Francisco Bonilla, el entonces aprendiz autodidacta de aviador Édouard Monnard, sufriendo lesiones y heridas importantes. A raíz de este dramático suceso, los diarios de Montevideo hicieron comentarios adversos a los ensayos aeronáuticos sin la preparación adecuada. De la misma forma el Comité Nacional de Aviación por medio de una nota al Ministerio del Interior, solicitó que en lo sucesivo no se permitieran "ascensiones" ni ensayos públicos a las personas que no tuvieran "credit" oficial, conjurándose accidentes como el ocurrido con Monnard.

Por todo lo cual se decidió una meta prioritaria en dicho Comité, ya transformado a partir del 25 de julio de 1913 en Centro Nacional de Aviación y fue: la creación de una Escuela de Vuelo, designando a los señores: Agustín M. Smith secretario de la directiva y Ángel S. Adami a fin de que se trasladaran a Buenos Aires, con el objeto de interiorizarse de los adelantos aeronáuticos en la Argentina y las posibilidades de que el segundo de ellos recibiera la instrucción adecuada como aviador.

El hecho de que Adami viajara seguido a Buenos Aires por sus tareas periodísticas y familiares, sumado a su conocimiento de personalidades en el mundo intelectual y deportivo argentino, hizo que desde la dirección del Centro se tomara esa determinación.

El Comité Nacional de Aviación a fin de recaudar fondos, programó para el domingo 13 de julio de 1913 un partido de fútbol, entre la Federación Argentina de dicho deporte y la Liga Uruguaya del mismo. Para amenizarlo y darle mayor interés al espectáculo, los directivos del Comité (que en pocos días se transformó en Centro Nacional de Aviación), solicitaron al Ministerio de Guerra y Marina su apoyo con el préstamo de los aeroplanos de Los Cerrillos, para que en ese día sobrevolaran el Parque Central, piloteados por aviadores argentinos. El Ministerio accedió a lo solicitado y el mismo día del partido arriban al Puerto de Montevideo los aviadores Teniente Alfredo J. Agneta y Sr. Benjamín Jiménez Lastra del Aero Club Argentino. Fueron conducidos a Los Cerrillos por los delegados

del Comité señores Ángel S. Adami, Noya y Dotti. Allí los aviadores argentinos pudieron constatar el mal estado de los aparatos de la ex Escuela de Aviación Militar, sobre todo en la parte motriz. Por lo que no pudieron efectuar los vuelos que se habían programado. Adami tomó fotografías que se publicaron en la revista Caras y Caretas de Buenos Aires. En ellas se puede ver al Alférez Cesáreo L. Berisso, observando al Blériot.



*Adami, tercero a la derecha, con los aviadores argentinos Tte. Alfredo Agneta y Benjamín Jiménez Lastra. Montevideo, 13 de julio de 1913.*

En los meses de fin de 1913, el ahora aprendiz de aviador Francisco E. Bonilla ya había comenzado a recibir instrucción de pilotaje de parte de Paul Castaibert, constructor de sus propios monoplanos y aviador autodidacta, en su aeródromo y Escuela de Vuelo de Villa Lugano, en las afueras de Buenos Aires. Allí se inscribió Adami, a partir del 5 de febrero de 1914, como alumno de Castaibert, comenzando a tomar enseñanza de aviación en sus monoplanos.

Estando radicado transitoriamente en Buenos Aires, Adami se casó con la uruguaya Amanda Villar, quién lo acompañó desde la época de Villa Lugano, como puede observarse en fotos de ese período.

Según el libro de nuestro extinto amigo D. José Benicio Suárez "Bonilla en la Epopeya de la Aviación Heroica", la instrucción de pilotaje de Adami con Castaibert fue de corta duración. El sábado 4 de abril de 1914, un cambio de palabras

entre ambos a consecuencia de una infortunada maniobra por la que hubo que suspenderse los vuelos, llevó a que el 13 de abril Adami abandonara la escuela de Castaibert.



*Ángel Adami haciendo su aprendizaje de aviador en un Castaibert; Villa Lugano, Buenos Aires, abril de 1914.*

Solucionó el problema de su aprendizaje de vuelo, al arreglar con el aviador francés Marcel Paillette, ex instructor de nuestra Escuela de Aviación Militar de Los Cerrillos en 1913, al ingresar a la Escuela de Aviación de la firma Paillette y Fels en el aeródromo de San Fernando, hacia el norte de Buenos Aires, donde Paillette era el encargado de las clases de aviación.

El lunes 18 de mayo de 1914, Adami recomenzó la instrucción de vuelo pero en biplano Farman, recibiendo enseñanzas primero de Marcel Paillette y luego, cuando este se ausentó a Europa debido a la Gran Guerra (Primera Guerra Mundial), tomó su lugar nuestro compatriota Ricardo Detomasi, ex alumno de Paillette, que había recibido el brevet de piloto aviador N° 43 el 27 de mayo.

Finalizó su entrenamiento como vimos con Detomasi, quién lo presentó al Aero Club Argentino solicitando los comisarios para que fiscalizaran el examen, junto a cuatro alumnos mas.

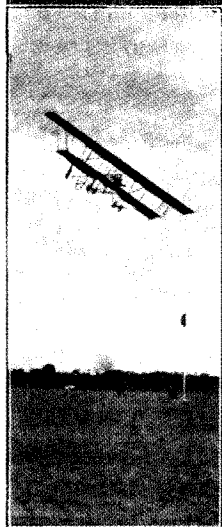
Adami rindió su inspección en la tarde del 21 de junio de 1914, ante los comisarios ingeniero Carlos Irmscher y el piloto Juan P. Garat, quienes aprobaron su examen, recibiendo el brevet N° 51 del Aero Club Argentino. De esta manera Adami quedó en condiciones de hacerse cargo de la futura Escuela de Vuelo del Centro Nacional de Aviación. El Centro Nacional de Aviación en julio resolvió

reintegrar a Adami los gastos por la obtención de su brevet y los emolumentos como instructor.

Desde tiempo atrás el Centro sin conocimientos adecuados en la materia, había encargado la construcción en Montevideo de un avión tipo Rumpler "Taube", por medio de los mecánicos Seeger y Santolini, aparato con el cual se pensaba comenzar la Escuela de Vuelo, esta idea fue desechada en el correr de los primeros meses de 1914, a pesar de lo adelantado que se encontraba su construcción. A fin de solucionar el problema, se solicitó en junio de 1914 a la Comisión Nacional de Educación Física, la donación del importe necesario para la adquisición de un biplano tipo Henri Farman en Buenos Aires, lo que fue aceptado.

Como era razonable se encargó a Adami la búsqueda de un aeroplano de esas características. Adami ya novel aviador se puso en contacto con el conocido constructor de aviones, ex técnico carpintero de la Fábrica Farman de Francia, el chileno Edmundo Marichal, llegando a un acuerdo en su taller y fábrica de la calle Güemes al 4228, adquiriendo en \$2.800 pesos un Farman tipo Escuela de motor Gnôme 50 hp, que llevaba el número 14 de los construidos por Marichal, tenía dicho número pintado en uno de los timones de dirección en la cola. El 30 de julio de 1914 llegó desarmado al Puerto de Montevideo en el vapor "Río Uruguay".

## Un periodista aviador



Un viraje durante el examen



El señor Adami, con el señor Detomasi, instructor del aeródromo de San Fernando

Desde el 21 de junio, vivimos con el Jesús en la boca. En aquel día fué declarado aviador, brevet núm. 51 del Aero Club Argentino, nuestro compañero Angel S. Adami, corresponsal de esta revista en Montevideo, quien quiso colocarse las alas correspondientes a su nombre de pila. Pensar que un día de estos, tan estimable compañero pueda darse un porrazo que comprometa gran parte del árca de la Asistencia Pública, es sobrado motivo para que reine la zozobra en este pacífico convento. Adami es uruguayo y periodista, siendo lo segundo, probablemente, una mala recomendación. Ahora, a este título, uno el de aviador, que siendo muy recomendable en personas dedicadas a otras actividades, no puede serlo de la misma manera en su caso particular. La aviación, por fuerza, aumenta las facilidades de entrometimiento que hasta ahora tenía, y en lo futuro Adami será para Montevideo el más alto peligro de indiscreción. El señor Batlle no podrá dormir tranquilo en verano con la ventana abierta, so pena de que a los pocos días aparezca en FRAY MOCHO un artículo sobre la manera de dormir del presidente Batlle. Las costumbres íntimas de medio millón de personas están en inminente riesgo de ser denunciadas urbi et orbe; y con esto dicho se está que los huesos de Adami correrán en adelante otros peligros, aparte de los propios de la aviación. La prensa de las dos orillas se ha ocupado extensamente del acontecimiento periodístico-atmosférico que motiva estos renglones. Por lo tanto consideramos a nuestros lectores informados de que Adami es en el Río de la Plata el primer periodista que ha estudiado aviación y que obtiene el brevet de piloto. La escuela de San Fernando es culpable de esta gloria de la prensa.

Artículo de 1914 en la revista Fray Mocho.



Adami, por Cao

## Capítulo II: Los dos primeros aeródromo civiles en Uruguay establecidos por Adami

### La Escuela de Vuelo de Atlántida

Anteriormente la Compañía Territorial Uruguaya, fundadora del Balneario Atlántida en formación que presidía el ingeniero Juan P. Fabini, enterada de la necesidad de la elección de un aeródromo para la futura Escuela de Vuelo del Centro Nacional de Aviación, ofreció en usufructo gratuito un amplio predio en aquel balneario, como un modo mas de publicidad y difusión. El ofrecimiento se hizo en el correr del mes de diciembre de 1913, en el momento en que el Centro se hallaba dedicado a buscar un lugar apropiado para campo de aviación, habiendo visto uno que reunía las cualidades necesarias en la zona de Villa Colón (quizá el que años mas tarde fuera el de Melilla), dentro del Departamento de Montevideo, al que había que adquirir para su uso, por lo que se iba a gestionar ante los poderes públicos su expropiación.

El referido ofrecimiento fue tratado en la sesión del Consejo Ejecutivo del Centro del día 29 de diciembre de 1913, nombrándose una comisión para su estu-



Domenjot sur Biériot  
Amica souvenir à Adami Angel.  
John Domenjot  
Montevideo le 27-3-14



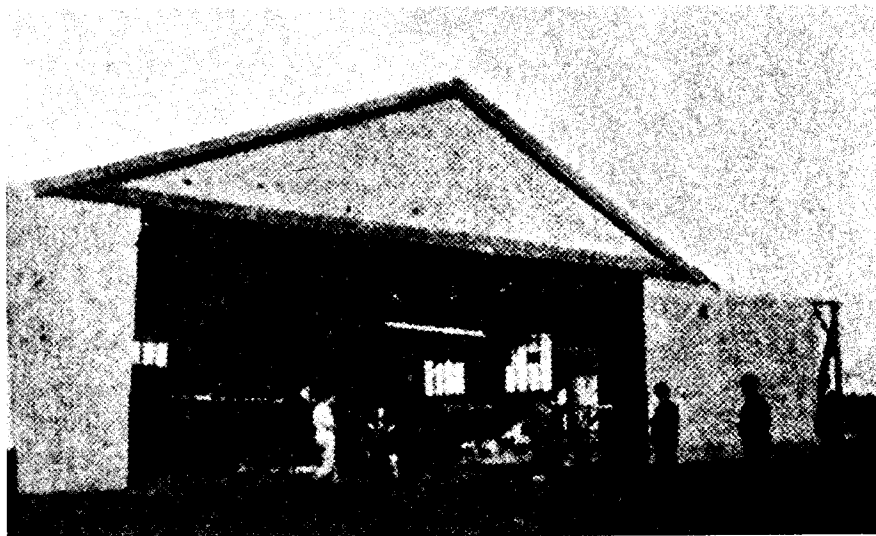
Foto de John Domenjot dedicada a Adami.



dio, la cual nombró dos vocales, con el objeto de que se trasladaran al balneario, en las personas del Dr. Adolfo Berro García y el ingeniero Bernardo Kayel. Estos profesionales dieron un informe favorable, lo que decidió a los señores: Presidente Joaquín C. Sánchez y Vice Ing. Juan Smith, que se entrevistaran con el Ing. Fabini a fin de dilucidar todo lo atinente a las condiciones en que la citada compañía cedía el referido campo para aeródromo. Se llegó a un acuerdo con la empresa a pesar de su lejanía con respecto a Montevideo, mas en aquella época, en que solamente se contaba con el Ferrocarril Uruguayo del Este para trasladarse allí.

Aprovechando las exhibiciones en Montevideo de los aviadores: el suizo John Domenjoz y el francés Léonce Garnier, fueron invitados el 11 de marzo de 1914 a Atlántida con el fin de que dieran su opinión sobre las condiciones del campo como aeródromo, encontrando el lugar plano y apropiado. Digamos que en los pocos días que estuvieron en Montevideo ambos aviadores (el 23 de marzo retornaron a Buenos Aires), se granjearon la amistad de todos, pero en mayor forma de Ángel S. Adami, manteniendo Garnier una fluida correspondencia con él, habiéndole dedicado fotos tanto de civil, como en la época que sirvió a Francia durante la Gran Guerra. Cuando regresó Domenjoz con su esposa a Montevideo en 1915, Adami les sirvió de "cicerone", como en 1914, estrechándose su amistad.

Como era necesario dotar al campo de un hangar para guarecer los futuros aviones, el Consejo Directivo solicitó al Poder Ejecutivo la donación de los materiales necesarios a fin de levantarlo, siendo diligenciado favorablemente, donando por medio del Ministerio de Guerra y Marina en los primeros días de julio de 1914, la mitad de la unidad del pabellón del Polígono de Tiro que se encontraba en Punta Carretas, materiales con los cuales se levantó el hangar de Atlántida.



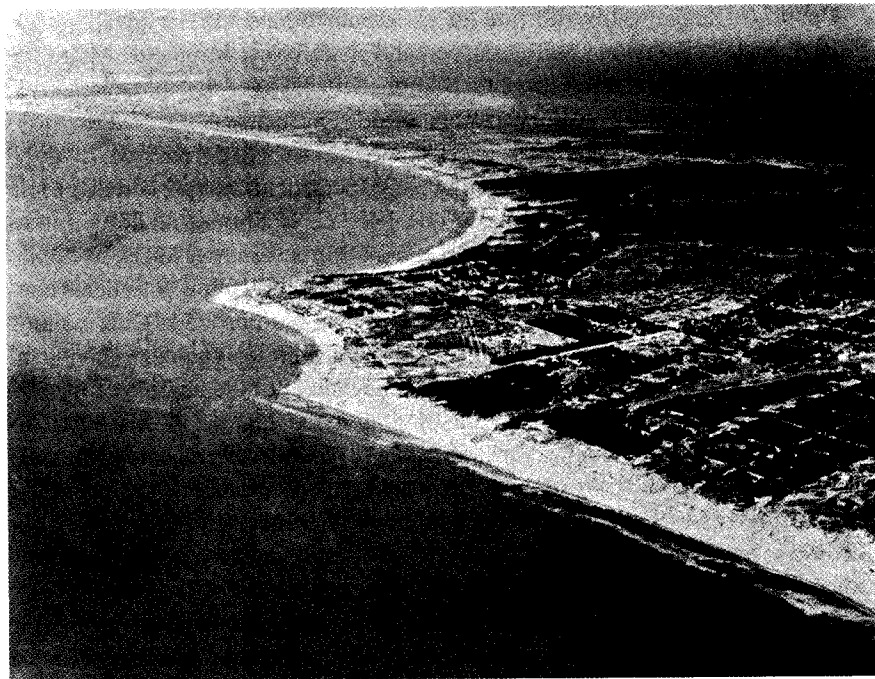
*El hangar con el aparato del Centro Nacional de Aviación*

Cuando el hangar estuvo terminado, el Farman desarmado fue llevado en ferrocarril hasta la Estación Las Toscas, cercano al nuevo aeródromo de Atlántida, donde lo armó su fabricante Edmundo Marichal quién vino especialmente a Uruguay acompañado por el aviador español radicado en Buenos Aires: Manuel González. El 4 de diciembre de 1914 en que se finalizó el trabajo del armado, lo probó en vuelo González, quién contaba con buena experiencia, aunque aún no poseía brevet (dio su examen el 15 de febrero de 1915 en el aeródromo de Quilmes, Buenos Aires). Esta prueba fue presenciada por numerosas personas, haciendo González tres vuelos con gran pericia. Al otro día 5 de diciembre, los vuelos continuaron con Adami de pasajero, pasando luego de unos aterrizajes a los mandos del aparato. El domingo 6 por la mañana prosiguieron los vuelos, todavía con González quién llevó además al señor Marcelino Alfonso, gerente de la Compañía Territorial Uruguay, en un prolongado paseo por el balneario. El lunes 7 de diciembre Adami efectuó vuelos sin acompañante, finalizando de esta manera su período de doble comando, luego de un prolongado paréntesis de sus vuelos de mas de cinco meses, hallándose en condiciones para comenzar la Escuela de Vuelo como instructor. Ya en el mes de agosto de 1914 se preparó un reglamento a semejanza de los de Buenos Aires, con el cual se registraría dicha Escuela.

En los días que quedaron hasta el fin del año 1914, se pensó en inaugurar oficialmente la Escuela de Aviadores (como también se la denominaba), pero nunca se llevó a cabo tal ceremonia. Los vuelos prosiguieron los días 7 y 9 de enero de 1915 por los alrededores del balneario llevando pasajeros, entre ellos subió el mecánico de la Escuela señor J. Walchs. Adami por esos días tomó fotografías de Atlántida en vuelo, en la que se observa lo despoblado que estaba, pudiéndose percibir la zona del campo de aviación; debemos hacer notar que Adami tomó fotos aéreas desde el globo "O Portugal" y ahora desde un avión, por lo tanto fue el primero en nuestro país en hacerlo en aparatos mas livianos y mas pesados que el aire.

Adami en esa etapa de su vida habitaba con su esposa en un pequeño chalet, cercano al aeródromo, que había sido cedido por un directivo del Centro.

La Primera Guerra Mundial había estallado en agosto de 1914, ya a principios de 1915 la crisis económica que lógicamente se generó con esta situación se agravó, sintiéndose con intensidad en el Centro Nacional de Aviación; además las esperanzas de que se anotaran alumnos en la Escuela de Atlántida, se vieron defraudadas por la falta de aspirantes. Quizá el costo del curso de \$300 pesos, que no era poco, sumado a la lejanía del campo de aviación, conspiraban contra el éxito de los llamados y propaganda que se efectuaban por la prensa, a pesar de los vuelos que regularmente realizaba Adami en el Farman sobre el balneario y los pueblos cercanos de Mosquitos (hoy Soca) y Sosa Díaz. Solamente se pudo captar a dos alumnos: el joven Alfredo S. Brito y un señor de apellido Valquer; en febrero apareció el último Diego A. Domínguez, quién con gran espíritu había venido desde Rocha.



*Atlántida, enero de 1915, foto aérea tomada por Adami desde el Farman.*

En uno de los vuelos cumplido a principios de febrero, con un posible futuro alumno el señor Guillermo Muñoz y Zeballos, a poca altura sobre la Estación Las Toscaş, el motor Gnôme del biplano tuvo un percance y se sintió en todo el aparato una fuerte conmoción, por la cual varios tensores se desprendieron astillando la hélice, razón por la que Adami se vio obligado a ejecutar un aterrizaje forzoso en un maizal, segando y aplastando una cuantas plantas del sembrado, lo cual molestó mucho al propietario quién los increpó, expresándole mas o menos lo siguiente: “¡en lugar de andar volando por ahí, deberían dedicarse a hacer algo mas serio y no destruir la propiedad ajena!”; la citada anécdota nos la narró la señora Clorinda Muñoz de Cardone, hija del Sr. Muñoz y Zeballos, a quién citaremos mas adelante, como se verá. La falla radicó en la rotura de la biela maestra del motor.

Se pudo recuperar todos los detalles del Farman, pero los días pasaron y el verano se terminó. Recién el domingo 4 de abril de 1915 recomenzaron los vuelos en Atlántida.

Pocos días mas tarde se hizo presente en Montevideo Ricardo Detomasi, ya consagrado en Buenos Aires, como vimos, de instructor de vuelo y poco después de acróbata aéreo. Aquí ofreció al Centro Nacional de Aviación una exhibición en conjunto con el Farman de la institución, planteamiento que fue bien acogido el 9 de abril, día en que se trató en la directiva, pues de esta manera el Centro aparecería nuevamente ante el público montevideano con su propio aviador y su propio

aeroplano. Era la oportunidad para demostrar en vuelo el Farman, aunque luego habría que llevarlo nuevamente a Atlántida, donde se encontraba su hangar. El problema de guarecer el aparato fue el que se planteó Adami mas que ningún otro; en aquella época los aeroplanos si no se usaban tenían que estar bajo techo, eran muy livianos, de tela y madera, con grandes superficies alares, la lluvia o cualquier viento los estropeaba. A su vez Adami por razones prácticas quería trasladar la Escuela de Vuelo a Montevideo, no había razón para mantenerla durante el invierno en aquel desolado balneario.

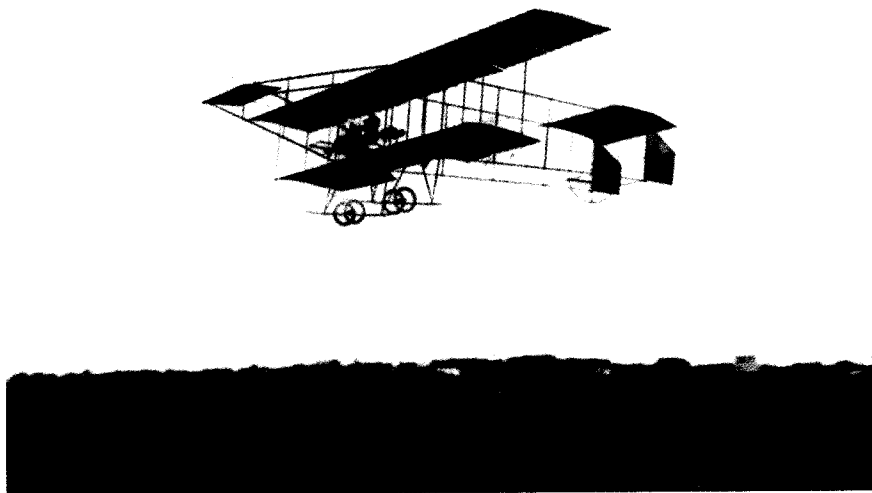
### **El aeródromo de Piedras Blancas**

Detrás del Cuartel del Regimiento de Caballería N°.9, que está situado frente a la avenida José Belloni (entonces camino Cuchilla Grande), en la zona de Piedras Blancas, se encontraba un gran predio de campo llano, predio que pertenecía a un señor Noriega, que fue usado el 23 de junio de 1913 como alternativa por Marcel Paillette, al traer en vuelo a Los Cerrillos el Farman “El Águila”, de la Escuela de Aviación Militar desde la playa Malvín, donde había aterrizado luego de su heroica “escapada” el Alférez Cesáreo L. Berisso. Adami llegó a un acuerdo con su propietario a fin de arrendarlo, pues era bastante cómoda su situación con respecto a la ciudad, contando con locomoción por encontrarse cerca del Hipódromo de Maroñas. Lo que le faltaba al nuevo aeródromo era un hangar para los futuros aviones, Adami solucionó el problema mediante el nuevo apoyo del Ministerio de Guerra y Marina, que cedió la otra parte del galpón del Polígono de Tiro de Punta Carretas, terminando de armarlo a mediados de abril. En el referido galpón se reparó el Blériot de Detomasi que había sufrido un percance en vuelo el 19 de abril sobre Maroñas.

Adami y Detomasi eran muy amigos desde la Escuela de Vuelo de San Fernando, donde aprendieron a volar, siendo el primero alumno del segundo en las horas finales de su preparación para el examen.

Ya tomada la decisión había que traer en vuelo el Farman. Adami si tenía alguna duda al respecto fue aventada por el espíritu resuelto de Detomasi que lo acompañó a fin de llegar a Piedras Blancas el 24 de abril, con la idea de realizar un festival ambos aviadores en sus máquinas el domingo 25 de abril en Maroñas. El vuelo se suspendió por el fuerte viento de ese día. Finalmente el 29 de abril de 1915 despegaron con el Farman rumbo a Montevideo, aterrizando en Piedras Blancas una hora después, inaugurando de esta manera el nuevo aeródromo, aunque en el hangar se encontraba el Blériot de Detomasi en reparación, que había sido llevado por tierra.

A partir del 1° de mayo comenzaron los vuelos de ambos aviadores, con sus aeroplanos: el Farman y el Blériot, volando cada uno el suyo o los dos juntos. El lunes 3 de mayo Detomasi probó el Farman, llevando como pasajero a José Adami hermano de Ángel. Al otro día 4 de mayo efectuaron Adami y Detomasi en el



*Farman en vuelo, Piedras Blancas, 1915.*

Farman un vuelo fuera del aeródromo, cumplido a la quinta de D. José Batlle y Ordóñez, aterrizando frente a sus jardines, como lo había hecho por primera vez el aviador italiano Bartolomeo Cattaneo, el 17 de enero de 1912, inaugurando una especie de costumbre que se repitió con casi todos los aviadores de la época heroica.

En esos días de mayo de 1915, ocurrió uno de los hechos más importantes del año, al que se le dio una relevancia primordial en el gobierno del Presidente Dr. Feliciano Viera, fue la llegada al país del Canciller del Brasil Lauro Müller. Entre los agasajos que se le tributaron estaba previsto el jueves 13 de mayo en el Hipódromo de Maroñas, una reunión hípica en su honor. Para hacer esa fiesta más interesante, el gobierno decidió donar \$500 pesos para que el Centro Nacional de Aviación lo distribuyera entre los aviadores que ese día se presentaran sobrevolando el hipódromo, como forma de estímulo y a fin de solventar los gastos. Como estaba previsto se presentaron los tres aviadores nacionales con sus máquinas: Adami con el Farman, Detomasi con el Blériot y Francisco Bonilla con su monoplano "Uruguay IV"; sobrevolando cada uno individualmente el palco oficial. Fue la primera y única vez que se pudo observar a los tres aviadores con sus aparatos volando en un mismo lugar, con una duración de veintitrés minutos.

El 18 de mayo de 1915 fue la última vez que se usó el abandonado aeródromo de Atlántida, ese día regresaron ambos aviadores a bordo del Farman provenientes de Pando y de la cabaña de caballos de raza de los hermanos Ernesto y Manuel Quintela, aterrizaron y, a la tarde regresaron a Piedras Blancas, cumpliendo el segundo raid de este tipo con dicho aparato.



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

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

El 19 de mayo despegó Detomasi en el Blériot hacia la ciudad de Canelones, con un aterrizaje intermedio en la localidad de Sauce. Esa fue la última vez que usó el campo de Piedras Blancas, el 20 de junio de 1915, durante una gira que realizaba por el interior, como es sabido, se accidentó en San José, perdiendo la vida.

En Montevideo se comenzó a gestar la idea en el 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 2 de julio de 1915 en el local de la Comisión Nacional de Educación Pública. En esa noche se nombró una Comisión Patrocinadora Pro Monumento, integrada por nueve calificados ciudadanos uno de los cuales era su gran amigo Ángel S. Adami. Los problemas económicos del Centro Nacional de Aviación que se fueron agravando y la Guerra Mundial, conspiraron contra la continuidad de esa idea, que recién salió a flote nuevamente en 1930 a los quince años del accidente. En 1931 la Comisión de Homenaje a la Primera Víctima de la Aviación Nacional, como se la denominó ahora, encargó la ejecución de un monumento a



Ricardo Detomasi, al escultor maragato Dardo Salguero De La Hanty. El monumento se inauguró el 23 de setiembre de 1934 en la ciudad de San José mediante una emotiva ceremonia en la que hizo uso de la palabra su amigo Adami.

Adami continuó sus movimientos por el aeródromo, invitando en varias ocasiones a periodistas amigos, en vuelos locales. Entre ellos son recordables Luis C. de la Riva del "Diario del Plata" (existe una conocida foto en el Farman con él), Orosmán Moratorio de "El Día" y algún otro que escapa a nuestro conocimiento.



*Adami con uno de sus pasajeros, el redactor del vespertino Diario del Plata, Luis C. de la Riva, en el Farman N°14 en el campo de Piedras Blancas.*

El mismo día que Detomasi pierde la vida en San José, el Centro Nacional de Aviación, en asamblea, resuelve: ... "dejar en suspenso las actividades hasta mejor oportunidad, en vista de las circunstancias anormales por las que atraviesa el país, como consecuencia de la Primera Guerra Mundial".

El accidente de Detomasi, la resolución del Centro de suspender las actividades y un percance que sufrió el Farman en un vuelo, por el cual estuvo parado y sin reparar varios meses, ocasionó que el nuevo aeródromo quedara "cerrado" hasta el año 1916.

En enero de 1916, apareció en la prensa la noticia de que Adami había reparado el Farman de la Escuela de Aviación Militar de Los Cerrillos y se muestra una foto del Farman del Centro Nacional de Aviación, sin motor, (con sus dos timones de dirección, el de Los Cerrillos tenía uno, entre otras diferencias) y observándolo el Ministro de Guerra y Marina Sr. Joaquín C. Sánchez (fundador del Centro) y

Adami. Quizá lo que haya pasado fue que usaron partes de uno de los Farman de Los Cerrillos para reparar aquél. El hecho fue que recién en el mes de mayo salió en los diarios que, en cuanto el tiempo fuera favorable haría una nueva travesía hasta el balneario Atlántida, cosa que no ocurrió porque en el último aterrizaje tuvo un percance, destruyendo el tren de aterrizaje y averiando el motor. Posiblemente por la falta de entrenamiento de nuestro piloto.



*Farman y hangar en Piedras Blancas, enero de 1916. Ministro de Guerra y Marina, Joaquín C. Sánchez y Adami de espaldas.*

En ese año de 1916 usufructuaron el aeródromo de Piedras Blancas Paul Castibert demostrando su monoplano de 60 hp Le Rhône y los aviadores militares Tenientes Primeros: Juan Manuel Boiso Lanza y Adhemar Sáenz Lacueva, en junio y julio y, el Alférez Esteban Cristi el 18 de julio.

Adami al quedarse solo (ante la suspensión de sus actividades el Centro) con el aeródromo y el Farman ya reparado, no tuvo mas remedio a fin de mantener viva la aviación civil que tanto le había costado formarla, que crear una "Sociedad de Aviación Establecida en Piedras Blancas". Logró alguna ayuda con el Ministerio de Guerra y Marina y el apoyo de un espíritu proclive a la aviación naciente, como lo fue el Sr. Guillermo Muñoz y Zeballos, quién como se recordará voló con Adami en Atlántida. Con él consiguió que formara parte de la nueva Sociedad aportando \$500 pesos, según el siguiente recibo:

*"Recibí de D. Guillermo Muñoz y Zeballos, la cantidad de quinientos pesos (\$500) suma con que contribuye a la Sociedad de Aviación establecida en*

*Piedras Blancas, correspondiente por este pago una cuarta parte el aparato Farman 50 H.P. depositado en el hangar del aeródromo.*

*Montevideo, Set. 13/916  
A.S. Adami"*

*Recibo de D. Guillermo Muñoz y Laballo. La cantidad de quinientos pesos (\$500) sumo que contribuye a la ciudad de la zona de T. L. de Piedras Blancas, correspondiente por este pago una cuarta parte al aparato Farman 50 H.P. depositado en el hangar del aeródromo.  
Montevideo, Set. 13/916.  
A.S. Adami*

Dicho recibo se halla en poder del autor, cedido por la señora Clorinda Muñoz de Cardone.

Adami efectuó varios vuelos hasta el año 1917, partiendo y regresando a su aeródromo; se tienen noticias exactas de dos de ellos: el primero lo hizo el día 26 de julio y fue acompañado en el Farman por la señorita Nelía Machado, dirigiéndose al aeródromo del Paso de Mendoza, donde se estaba instalando la Escuela Militar de Aviación, allí fue recibido por los cuatro instructores, Capitán Juan Manuel Boiso Lanza, Teniente Primero Adhemar Sáenz Lacueva, Teniente Primero Cesáreo L. Berisso y Teniente Segundo Esteban Cristi, luego regresó a Piedras Blancas; el segundo se realizó el jueves 26 de agosto, volando solo sin pasajero, con varios pasajes sobre el Hipódromo de Maroñas, donde fue aplaudido por el público que concurrió a las carreras en aquél día.

El último vuelo conocido en el referido aeródromo, fue el que cumplió desde Buenos Aires el Teniente aviador Florencio Parravicini Diomira, hijo del famoso artista y aviador Florencio Parravicini, en un biplano Voisin el 23 de abril de 1919. Ya en esa época el campo estaba prácticamente abandonado, pero con el hangar todavía en pie y el Farman adentro. Al aviador argentino lo recibieron los oficiales del 9° de Caballería que lo llevaron a la Escuela Militar de Aviación; luego retornó a Buenos Aires.

## Capítulo III: Adami y el Dr. Arturo Miranda seleccionaron el aeródromo de Melilla

### El nuevo aeródromo

Hasta el día que se inauguró el aeródromo de Villa Colón o de Melilla, la ciudad de Montevideo no contó con un campo de aviación internacional, habilitado especialmente para ese fin, pues el otro aeródromo que existía, el del Paso de Mendoza (hoy Base Aérea "Capitán J. M. Boiso Lanza") era militar, aunque se usara alternativamente como internacional y también civil, dado el hecho de ser el único que había, luego de haberse abandonado el de Piedras Blancas.

Durante el año de 1919 comenzaron a llegar al Río de la Plata las misiones aeronáuticas extranjeras, al haber finalizado el 11 de noviembre de 1918 la Gran Guerra, con el objeto de ofrecer a estos países, al igual que a otros de América, no solo los aparatos y la técnica que habían usado en Europa, sino igualmente la posibilidad de establecer líneas aéreas, como podía ocurrir entre Buenos Aires y Montevideo.

Esta fue una de las mas importantes razones por la cual el Centro Nacional de Aviación había reiniciado sus actividades a partir del 4 de enero de 1919 y decidirse a buscar un campo apropiado para aeródromo y Escuela de Vuelo, en las cercanías de Montevideo, que sirviera a su vez para recibir a las aeronaves que llegaran del extranjero. Por tal motivo delegó a Adami y al Dr. Arturo Miranda (Vocal de la Comisión Directiva), a fin de que buscaran un campo apropiado, seleccionando uno en la carretera a Melilla próximo a Villa Colón.

Dicho campo mas adelante en noviembre de 1919, tuvo el visto bueno del Teniente Coronel Maurice Precardin de la Misión Aeronáutica Francesa en el Río de la Plata, que ya habían comenzado a llegar a Montevideo, usando el aeródromo militar del Paso de Mendoza.

Los acontecimientos se sucedieron rápidamente y el 24 de enero de 1920, la Comisión Directiva del Centro resolvió la contratación del arrendamiento del citado campo que serviría para la instalación de la Escuela de Vuelo y "Estación Internacional". En ese día también se tomaron dos importantes resoluciones: primero trasladar el hangar de Atlántida y segundo, adquirir el hangar de Adami de

Piedras Blancas; los que se instalaron en una esquina del nuevo predio, cercano a la confluencia del camino Melilla y la avenida Lezica.

El aeródromo fue acondicionado poco a poco por medio de ayuda oficial, de entusiastas de la aviación y de vecinos del lugar, mas una cuadrilla de veinte hombres que envió el Consejo Auxiliar de Villa Colón

El primer empleado contratado por el Centro que tuvo el aeródromo fue el mecánico señor Juan Albanese, desde el 1º. de noviembre de 1919; lo secundó desde el principio el joven de quince años Aldo Bernardinis, luego mecánico, piloto y primer funcionario de la futura Dirección de Aeronáutica Civil en 1936.



*Primer vuelo en Melilla, Montevideo, 2 de julio de 1920. Angel Adami y Charles E. Wilmot en el Avro 504K.*

Paralelamente a los trabajos en el campo de aviación, el Centro Nacional de Aviación adquirió en Gran Bretaña, un biplano AVRO 504K de motor Le Rhône de 110 hp, gracias a la partida de \$10.000 pesos que el Consejo de Administración por Resolución del 16 de octubre de 1919, adjudicó por medio de los Casinos Municipales. En mayo de 1920 se recibió el nuevo biplano, fue armado en los hangares recién instalados, por los técnicos de la Handley Page and Co., representantes de AVRO en Buenos Aires. Con él se comenzaría la Escuela de Vuelo. Adami fue designado Jefe del Aeródromo.

Los primeros vuelos de prueba se efectuaron en la tarde el 2 de julio de 1920, con el nuevo AVRO por parte del piloto inglés que vino especialmente de Buenos Aires Charles E. Wilmot, media hora mas tarde, salió Wilmot llevando a Adami de pasajero y por último el Capitán Cesáreo L. Berisso que fue convocado por el

Centro, partió solo como última prueba del avión, quién tuvo que hacer un aterrizaje forzoso por ahogo del motor (Berisso había llegado ese día de Buenos Aires en un biplano SPAD).

En ese mismo día, al enterarse que comenzaba a funcionar el nuevo aeródromo con dos hangares, aterrizó allí el Teniente Adrian Lavison en su biplano F.E.2b, procedente del campo del Paso de Mendoza y solicitó al Jefe del aeródromo, que era Adami, la autorización para guarecer su aparato en uno de los hangares. Al día siguiente Lavison que usaba su biplano como taxi aéreo, hizo un vuelo de paseo con los hermanos Mario y Alfredo Severi, con mala fortuna accidentándose. No estamos seguros si lo reparó o adquirió otro igual en Buenos Aires, el caso fue que regresó a Villa Colón de Buenos Aires el 10 de julio, viniendo con él de pasajero Adami, que estaba en esa capital comenzando a entrenarse en AVRO 504K, de acuerdo a lo que sigue.



*Sobre el F.E.2b (Farman Experimental) del Tte. Adrian Lavison. Ángel Adami, Lavison, mecánico Bell Lord y otros. Melilla, julio de 1920.*

Días antes la Casa Handley Page and Co. de Buenos Aires ofreció al Centro para que un miembro de la institución se entrenara en aparatos semejantes al AVRO en el aeródromo de la referida Casa, aceptando la Comisión Directiva y designando a Adami, con los gastos por cuenta de tesorería.

Al poco tiempo de levantados los dos hangares y de que se produjeran los primeros vuelos en el campo, se trajo en un camión, desarmado, el biplano Far-



man, según nos aseguró Aldo Bernardinis, sus alas y partes se colocaron arriba en los travesaños de los hangares. La carlinga con asientos y los tanques de aceite y combustible están en una sola pieza, formando parte del acervo del Museo Aero-náutico.

A fines de agosto Adami terminó en Buenos Aires su entrenamiento en AVRO 504K, luego que el 21 saliera por primera vez, en un vuelo de media hora por los contornos del aeródromo de El Palomar.

Regresó a Montevideo donde comenzó a adiestrarse en el AVRO del Centro, efectuando vuelos a partir del domingo 12 de setiembre, solo y con pasajeros. Por esos días se anunciaba en la prensa demostraciones con el nuevo avión, sobre todo los días domingo, invitándose al público a presenciarlos para con ello estimular la incipiente aviación civil.

En uno de esos vuelos del mes de setiembre, al despegar el motor del AVRO sufrió una "panne", quedando sin potencia en los peores momentos. Adami en lugar de aterrizar hacia el frente como es imperativo en estos casos, efectuó un viraje a baja altura para regresar al aeródromo, momentos en que se produce la tan temida pérdida de velocidad, cayendo sobre un ala, con su rotura y del tren de aterrizaje, sin consecuencia para el piloto y su pasajero un Sr. Álvarez. A raíz del accidente Adami solicita se investigue el hecho, nombrando la Comisión Directiva para tal fin al aviador británico Charles E. Wilmot y al miembro de la misma Teniente de Navío Eduardo M. Sáez, quienes luego de una investigación llegan a la conclusión que la maniobra era inevitable, dada la baja altura a que se estaba volando.

Esta situación que varias veces se reiteraba, pues los accidentes con aquellos caprichosos motores rotativos (giraban a la misma velocidad que la hélice), estaban a la orden del día; razón por la que el aeródromo quedó sin aviones nacionales, aunque no sin movimiento, pues ya comenzaban a llegar otros aviones desde Buenos Aires.

El AVRO fue reparado en el pequeño taller montado en los hangares, en el cual trabajaban los mecánicos Juan Albanese, Enrique V. Banizzi y el ayudante Aldo Bernardinis. El aparato estuvo pronto en el mes de enero de 1921, luego de dos pruebas y una inspección en vuelo efectuada por el Capitán Cesáreo L. Berisso a solicitud de la Comisión Directiva.

Adami aprovechando el buen tiempo del verano, voló los días que quedaron de enero y todo febrero, solo y a veces con pasajero, entre estos con el Teniente Rogelio Otero de la Escuela Militar de Aviación.

### Vuelos de propaganda y postales por el interior

En el mes de marzo comenzaron una serie de vuelos de propaganda y difusión para el Centro Nacional de Aviación y para su Escuela Nacional de Aviación Civil, de la que Adami era el Director. Con tal objeto se anunció en la prensa local de los lugares donde se concurriría, el día y el tipo de aeroplanos con sus aviadores que eran: el Capitán Berisso que haría demostraciones acrobáticas y llevaría pasaje-

ros en vuelos locales y Adami que trataría de atraer futuros alumnos, mientras Berisso volaba. El primer vuelo se realizó a la ciudad de San José el domingo 6 de marzo de 1921 yendo en el AVRO del Centro los dos aviadores, quienes aterrizaron de mañana en los campos del Sr. Sartori, contiguo a los corrales de abasto; de tarde Berisso comenzó los vuelos ante una nutrida concurrencia, saliendo como pasajeros varios señores en vuelos acrobáticos, por los que tuvieron que abonar \$15 pesos cada uno, mas tarde en bautismos del aire otros pagaron \$10 pesos, entre ellos Alberto Ciganda (que años mas tarde fuera Aviador Militar, fundador del Aero Club Maragato, funcionario de D.A.C., etc.). Al atardecer retornaron a Villa Colón. El domingo 13 de marzo los dos aviadores visitaron nuevamente San José ante numeroso público, que no fue proclive a los vuelos ofrecidos, salvo un solo entusiasta que ya lo había hecho el domingo pasado, igualmente con vuelos acrobáticos de Berisso sobre la ciudad.

Como se había anunciado previamente en los diarios de Rocha, el martes 22 de marzo, partieron de Villa Colón los aviadores Adami y Berisso en el AVRO del Centro Nacional de Aviación, hacia aquella ciudad del este con una saca de correspondencia y diarios, arribando a su destino sin inconvenientes. Este fue el primer vuelo postal realizado en el país por aviadores uruguayos; para dicho ensayo de Servicio Aero Postal, se pusieron nuevamente en circulación estampillas de \$0.25 centésimos, emitidas en 1901, de color sepia, con la inscripción "Correo Aéreo" debajo de un biplano en vuelo, impreso con tinta azul, dicha estampilla fue a su vez el primer sello del Correo Aéreo que tuvimos. El Dr. César Miranda, Director de Correos y a su vez directivo del Centro Nacional de Aviación, fue el creador de este ensayo como forma de financiar parte del vuelo de propaganda, pues el 80% de lo producido por la venta de las estampillas fueron para el Centro, según el numeral 5° de la resolución del Correo del Uruguay. Al otro día 23 de marzo, Berisso al igual que en San José, de mañana realizó un vuelo acrobático sobre la ciudad y por la tarde se dedicó a vuelos de bautismo sacando en el AVRO varios pasajeros. En la mañana del jueves 24 se repitieron los vuelos de bautismo, mientras Adami fomentaba las posibilidades de acceder a la Escuela de Vuelo. De tarde regresaron a Montevideo transportando también correspondencia.

El martes 29 de noviembre de 1921, Adami acompañado por el mecánico Juan Albanese en el AVRO del Centro, ejecutan el tercer vuelo postal de ensayo en ese año (el segundo lo hizo el aviador británico Donnet o Mac Done en un D.H.6 a Mercedes el 12 de noviembre de 1921). Parten a las ocho de la mañana de Villa Colón o Melilla hacia Colonia y aterrizan a las nueve en un campo sembrado de trigo, propiedad del Sr. Alejandro Bernardi, en inmediaciones de "El General", bastante alejado de la ciudad de Colonia, al tomar tierra el avión sufrió un desperfecto que fue reparable. El arribo del biplano no se tuvo en cuenta por la población de la ciudad dada la lejanía del campo. La correspondencia se entregó y luego de reparados los desperfectos, el jueves 1° de diciembre de mañana retornaron a Villa Colón.

## La Escuela de Aviación Civil

A fin del año 1920, arribó a Villa Colón el Capitán británico James Fraser Bremner en un AVRO 504K con el propósito de captar futuros alumnos, quedándose en Montevideo por unos meses.

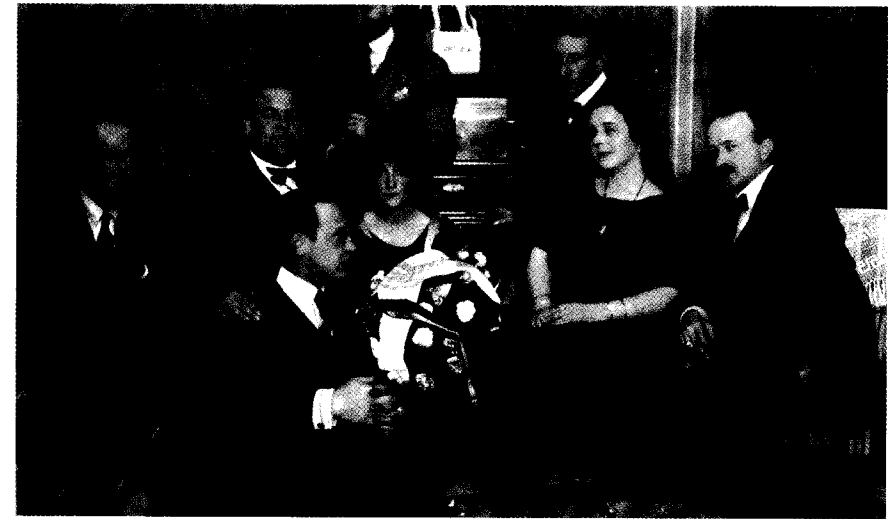


*Angel Adami y Julio Zerbino, octubre de 1922.*

El 3 de marzo de 1921 Bremner logró atraer dos alumnos y comenzar con ellos la instrucción de vuelo. Ellos eran: Julio Zerbino y Raúl W. Straumann quienes varias veces volaron con Adami aunque las clases las daba Bremner. La instrucción continuó sin pausas hasta que el 11 de mayo de 1921, se firmó un contrato entre el Centro Nacional de Aviación y Bremner que ahora representaba a la Sociedad Anglo-Argentina de Aviación. A partir de ese momento los vuelos de aprendizaje dependerían en adelante del Centro y no en forma particular, como hasta la firma del contrato. El piloto instructor sería el Capitán de la R.A.F. Frank Shingleton mediante un AVRO-Sport de motor Renault fijo de 80 a 100hp, que vino desde el aeródromo de Longchamps; quién se encargaría de las clases de vuelo de tres alumnos, pues a los dos primeros se le sumó Silvestre Ayala; todos tuvieron que abonar \$500 pesos, se les aseguró el transporte por medio de un automóvil Chevrolet de la Escuela de Vuelo (que había adquirido durante octubre de 1919 el Centro, en \$1400 pesos) y era administrado y manejado por Adami.

Desde Buenos Aires llegó el 24 de mayo de 1921 a Villa Colón la famosa aviadora francesa Adrienne Bolland en un biplano Caudron G/3, semejante con el que había cruzado la Cordillera de los Andes el 1° de abril. Aquí se presentó el 25 de mayo con una exhibición y vuelos de bautismo, haciendo lo propio Adami en

AVRO 504K y Shingleton en AVRO-Sport, ante mucho público que vino a presenciar el espectáculo de esa notable dama. El 8 de junio fue recibida por Adami y señora en su casa, estando presentes el Capitán Shingleton, el alumno Zerbino y otros amigos del matrimonio, quedando una fotografía de su visita.



*Frank Shingleton a la izquierda, Julio Zerbino, Adrienne Bolland, Sra. de Adami, Angel Adami; 8 de junio de 1921.*

Shingleton era un piloto avezado de treinta y tres años de edad que había sobrevivido a la guerra, combatiendo en la R.A.F. donde alcanzó el grado de Capitán. En Montevideo se había hecho lo suficientemente conocido, como para llegar a ser una figura popular debido a los frecuentes vuelos que realizaba con sus alumnos y pasajeros ocasionales. Se podía decir que volaba todos los días que fueran aparentes para ello, sobre todo los sábados y los domingos, que era cuando iban mas curiosos y amantes de la aviación. A veces como publicidad sobrevolaba los sitios poblados cercanos al campo, haciendo acrobacia lo que siempre llamaba la atención a la gente predisponiéndola para dirigirse al aeródromo.

En uno de esos domingos el 21 de agosto de 1921, en que Melilla era una fiesta plena de paseantes y curiosos disfrutando de una tarde primaveral, después de las tres comenzaron los vuelos de bautismo de Adami y Shingleton en ambos aviones. En una de las salidas de Shingleton solicitó que lo llevaran el joven argentino Francisco Javier Muniz Livingston en un vuelo acrobático, subió al AVRO-Sport y despegaron, cuando aún no habían dejado los límites del campo, el aparato entró en pérdida de velocidad, cayendo vertiginosamente a tierra, ambos tripulantes resultaron muertos casi instantáneamente, el biplano destrozado.

A causa del accidente la Sociedad Anglo-Argentina de Aviación no pudo disponer de otro piloto y otro avión, pues el otro biplano igual al destruido era usado

por Bremner para adiestramiento de alumnos argentinos en San Isidro. Por la causa referida a principios de octubre la Sociedad ofreció al Centro que los alumnos de Shingleton (que está enterrado en el Cementerio Británico de Montevideo), terminaran el curso en San Isidro, aceptándolo solo Zerbino, quién se trasladó a Buenos Aires.



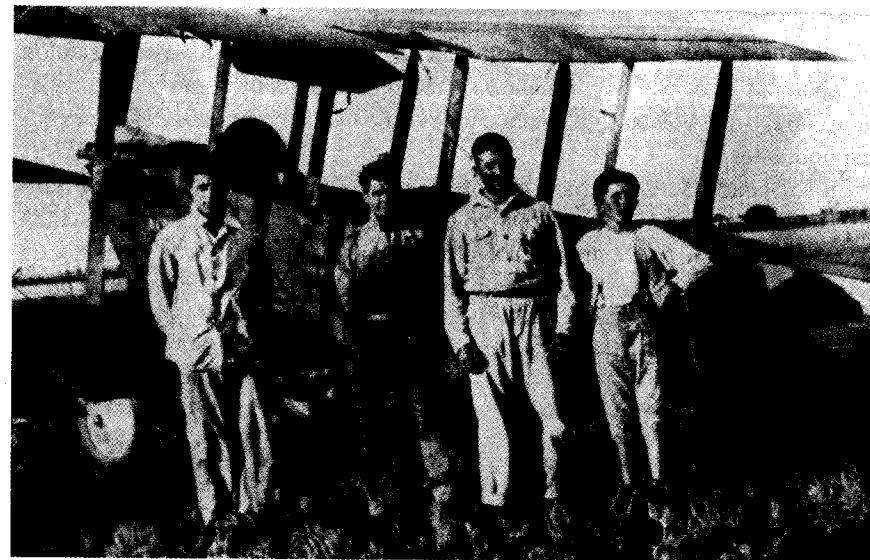
*Shingleton con el AVRO 504K*

El accidente no hizo disminuir el interés por la aviación civil, Straumann y Ayala continuaron volando con Adami; a ellos se les sumó Carlos A. Pons, que pertenecía al Aero Club del Uruguay, que era el otro club aéreo existente en aquella época, su centro de operaciones estaba en el aeródromo del Paso de Mendoza.

El movimiento siguió como siempre, dependiendo claro está, del estado del AVRO 504K del Centro, al cual ya en ese período le habían pintado un círculo en el fuselaje, donde se podía leer las letras F.A.I. (Federación Aeronáutica Internacional, de la que el Centro era miembro desde noviembre de 1919) arriba y Uruguay debajo y, en el medio C.N.A., formando un logotipo.

Ante la necesidad de contar con otro aparato de instrucción, el Centro adquirió el 2 de marzo de 1922 al señor J. Gascue, un biplano De Havilland D.H.6, luego del asesoramiento técnico del conocido aviador Mayor Shirley G. Kingsley y un vuelo de Adami el 19 de diciembre de 1921.

En los primeros meses de 1922, comenzaron a frecuentar el aeródromo de Villa Colón nuevos aviadores y futuros alumnos mientras continuaba volando con Adami solamente Straumann dado que Ayala desapareció y Zerbino ya volaba solo en el AVRO del Centro. Ya a esta altura la evolución de la Aviación Civil era irre-



*De Havilland DH6, segundo avión en Melilla, año 1922. De izquierda a derecha; Aldo Bernardinis, Enrique Banizzi, Juan Albanese y el aprendiz Juan Giordano.*

versible, tanto por nuevos alumnos como por los nuevos aviones que iban apareciendo en el campo de Melilla. En abril de 1922 llegó desarmado desde Melo otro D.H.6 que perteneció al Sr. José P. Ganzo Duque, que se compró para el Centro por intermedio de Zerbino. A su vez Adami y Zerbino adquirieron un AVRO 504K, igual al del Centro, el que lo pasaron a la institución al mismo precio que les costó, se lo distinguió del anterior con el N°2.

Los domingos de buen tiempo, eran aprovechados por numerosas personas para visitar el aeródromo y ver como volaban los intrépidos aviadores civiles y a estos no les disgustaba ser admirados por la gente. Normalmente se instalaban cerca de los dos hangares para observar el movimiento de los aeroplanos y mirar como daban las consabidas vueltas de pista, una y otra vez, llevando a los que se atrevían a subir en vuelos de bautismo, o a los alumnos con el instructor que ahora era solamente Adami.

El domingo 11 de junio de 1922, comenzaron los vuelos temprano en la tarde, con una salida de Zerbino solo para una vuelta de pista; continuó Adami con Straumann, luego con un pasajero, mas tarde nuevamente subió Straumann y por último a las 15 y 40 otra vez despegaron ambos. Cuando llevaban cierta altura se cortó el motor del AVRO N°1 y no lograron planearlo manteniendo la actitud de descenso, por lo que entraron en pérdida de velocidad e inmediatamente en tirabuzón cerca del suelo. El accidente fue muy grave, Straumann joven argentino afincado en Montevideo perdió la vida. Adami gravemente herido pudo salvarse. Nuevamente el aeródromo quedó de luto, se había perdido una vida joven con un gran espíritu por la mística de la aviación. El aparato destrozado.

Ya nada detendría a la Aviación Civil, ni esta muerte ni las que siguieron, el aeródromo ya estaba consolidado como tal e igualmente en calidad de "Estación Internacional". Los vuelos continuaron, Zerbino ahora quedó como el único aviador uruguayo que volaba solo, aunque todavía no había rendido los exámenes correspondientes.

La Sociedad "Bonne Garde", que presidía la señora Margarita Sierra de Sánchez, en una ceremonia que se realizó el 14 de octubre de 1922 en la Escuela Militar de Aviación, hizo entrega a Ángel S. Adami de una medalla de Precursor de la Aviación Nacional, por haber coadyuvado en el festival que se efectuó en la playa Carrasco, con la intervención de aviadores militares y Zerbino el 8 de octubre durante las carreras de automóviles.

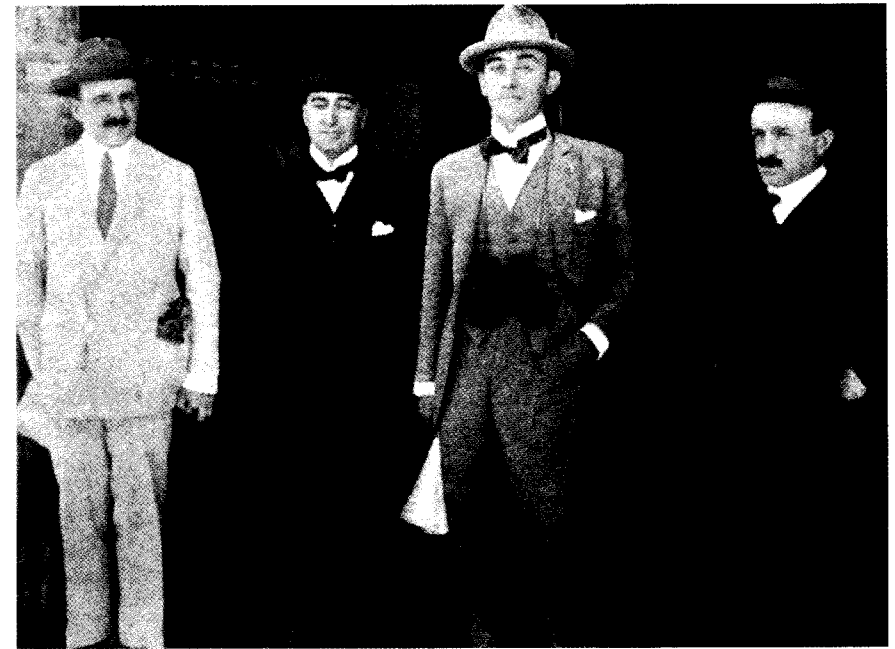


*Medalla entregada por la Bonne Garde en octubre de 1922 a Adami como Precursor de la Aviación Nacional.*

Adami recuperado de sus heridas y manteniendo el notable espíritu aeronáutico que conservó en toda su vida de aviador, el 18 de diciembre de ese año de 1922, recomenzó a volar en el AVRO N°2 y en el D.H.6.

Días después Adami propone a la Comisión directiva del Centro, ampliar los hangares existentes, levantando un nuevo galpón para taller, dado que los dos con que se contaba, estaban colmados con los aviones propios y privados, no obstante lo único que consiguió fue un pequeño cobertizo al costado del hangar mas alejado del Camino Melilla.

A fin de iniciar una labor de acercamiento con instituciones similares de países vecinos, el Aero Club Argentino organizó el primer raid internacional de aviación en América del Sur. La prueba en la cual trabajaron activamente los dirigentes del Aero Club Argentino y el Centro Nacional de Aviación tuvo un éxito total. El raid partió de Buenos Aires el 20 de enero de 1923 pasando por Colonia, terminando ese día en Villa Colón; continuó el 21 de enero hacia Atlántida, con retorno hacia Montevideo y Buenos Aires. Intervinieron trece participantes argentinos, la mayoría conocidos aviadores. En el jurado que controló la llegada y salida de los participantes estaban por Uruguay: César Miranda y Adami y, por los argentinos: Jorge A. Mitre, Vicente Almandós Almonacid y Julio A. Noble. Es de hacer notar la presencia de Almandós Almonacid (un verdadero héroe de dos mundos), con quién Adami tendría mas adelante una vinculación fundamental en relación a sus futuros lazos con la aviación comercial francesa.

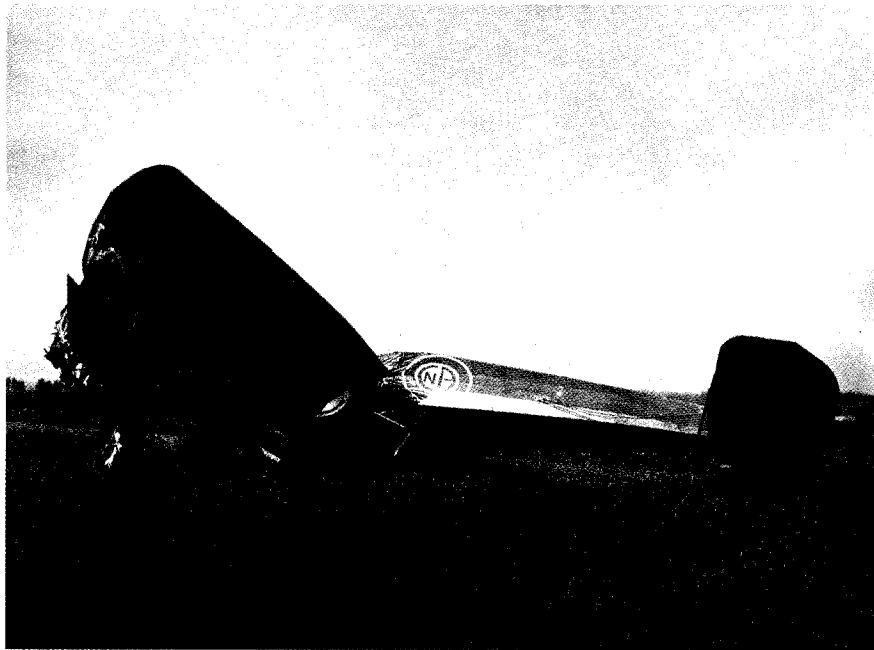


*Almonacid con Adami y otros.*

De acuerdo a una petición cursada al Ministerio de Guerra y Marina por el Centro Nacional de Aviación, a partir del 1° de abril de 1923 comenzó a dar clases de instrucción de vuelo teórica y práctica en Melilla, el Capitán José Luis Ibarra de la Escuela Militar de Aviación. Adami permaneció como director del aeródromo, como tal intervino en el examen final del alumno Zerbino presentado por el Capitán Ibarra. Zerbino fue el primer uruguayo en conseguir el brevet de piloto civil en nuestro país.



Como vimos no todo lo que ocurría en el aeródromo o en sus inmediaciones era feliz, los motores rotativos de acuerdo a lo que advertimos eran caprichosos y seguido interrumpían su marcha normal, poniendo en aprieto a los aviadores que tenían que lidiar con ellos. El 5 de noviembre de 1923 temprano en la mañana partió Adami acompañado del joven mecánico y después aviador Aldo Bernardinis en el AVRO N°2, hacia la Escuela Militar de Aviación en el Paso de Mendoza, donde tenía que estar presente como integrante de una mesa de examen, en la cual se presentaron los cuatro primeros alumnos del Curso de Aplicación de la Escuela a fin de optar por el título de Piloto Internacional, dado que Adami representaba a la Fédération Aéronautique Internationale, de la que el Centro Nacional de Aviación era su agente en Uruguay. Al finalizar el mismo partieron de regreso a Villa Colón, casi inmediatamente de haber pasado el umbral del aeródromo del Paso de Mendoza, el motor del AVRO tuvo una "panne", pretendiendo su piloto virar en redondo para tomar el campo nuevamente, entrando en pérdida de velocidad y luego en tirabuzón. Como consecuencia de este accidente Bernardinis quedó bastante lesionado en una pierna, lesión que lo acompañó toda su larga vida. Adami prácticamente ileso, el biplano destrozado.



*Accidente de Adami con el Avro 504K del CNA; 5 Nov*

Adami se sobrepuso a este último accidente. El AVRO N°1 se pudo reparar después del accidente con Straumann, quedando en orden de funcionamiento. Adami y Zerbino continuaron ejercitándose en AVRO y en D.H.6, durante el año 1924.

## Capítulo IV: Adami comienza a vincularse a la aviación comercial francesa

### Los primeros nexos

Pierre-Georges Latécoère, quien antes y durante la guerra, entre otras cosas, había fabricado en su establecimiento industrial vagones de ferrocarril, a principios de 1918 en sus nuevas usinas de Montaudran en Toulouse, Francia, produce aviones militares (Salmson y Breguet 14); en esas fábricas a partir de 1922 elabora sus propios aviones diseñados allí, los cuales se identificarán por la primera parte de su nombre: Laté.

Su designio era crear una gran red aérea transcontinental, la cual estaba bien fundada, tenía los elementos necesarios y la voluntad para forjarla; no fue un comienzo azaroso. Las etapas se irán cumpliendo con el apoyo de hombres de excepción: el Marqués Beppo de Massimi, Didier Daurat, Joseph Roig, Paul Vachet y otros, todos aviadores y organizadores.

En 1925 la línea ya había llegado a Dakar en Senegal, frente a Sudamérica, con 6.030 kilómetros de extensión, faltaba el océano y los países atlánticos del sur, aunque ya estaba previéndose todo desde el año anterior. En 1924 Latécoère comisionó al Cap. Joseph Roig para que viaje a Sudamérica y entreviste a los gobernantes de los tres países con el fin de exponer los planes de la empresa de extender la red hasta Buenos Aires, como estaba previsto. A mediados de año Roig se embarcó hacia aquí y comenzó sus visitas y exposiciones en Río de Janeiro; Buenos Aires, donde se reencontró con su antiguo camarada de guerra el Capitán Vicente Almandós Almonacid; y por último en Montevideo, ciudad en la cual por sugerencia de Almandós Almonacid trabó conocimiento con Adami; en las tres ciudades es muy bien recibido. Regresa en octubre a Francia donde pone en conocimiento de las buenas nuevas a sus superiores, quienes determinan que se debe mandar una misión aeronáutica lo antes posible, haciendo un vuelo postal múltiple de ensayo y propaganda.

Rápidamente se organizó la expedición hacia América, enviándose a principios de diciembre de 1924 cuatro aviones biplanos Breguet 14 y tres motores a Río de Janeiro, allí fueron armados en el aeródromo de Campo dos Afonsos (sede

de la Escuela de Aviación Militar), que será el aeródromo de la Compañía. Con los aparatos marcharon tres aviadores: el Cap. Joseph Roig, Paul Vachet y Victor Hamm, todos experimentadísimos pilotos; y también tres mecánicos, los técnicos: Gauthier, Estival y Chevalier, encargados de poner a punto los aviones. La misión vino dirigida por el Príncipe Charles Murat (gran propietario en Marruecos, agente local de la empresa ante el Protectorado del Mariscal Louis-Hubert Lyautey) y el Ing. Marcel Portait; en Río se les unió el piloto Capitán Étienne Lafay (ex-instructor de la Escuela de Campo dos Afonsos, entre otros de: Tydeo Larre Borges y de José Luis Ibarra).

Luego de armados y probados los tres Breguet, decidieron salir hacia Buenos Aires, en un vuelo postal experimental y de ensayo el 14 de enero de 1925, cosa que realizaron los cuatro aviadores: Roig iba en el avión de Vachet con el mecánico Gauthier, Lafay con el mecánico Estival y Hamm con el mecánico Chevalier. Pernoctaron esa noche en la playa, cercanías de Torres, donde se vieron obligados a aterrizar por una falla en el radiador del avión de Vachet, que fue reparada. Al otro día 15 de enero partieron sin problemas, aterrizando en Porto Alegre, donde Hamm en el N° 306 F-AGBV al despegar se accidentó, estropeando el tren de aterrizaje de su avión, sin más consecuencias, por lo que quedó fuera del raid, el avión como se verá, fue recuperado en abril de 1927.

Continuaron el vuelo arribando a Montevideo a las 15 y 10 hs. (aeródromo del Paso de Mendoza, sede de la Escuela Militar de Aviación) desde el campo de Tablada en Pelotas. Aquí fueron recibidos por el Ministro de Francia Mr. André Gilbert; el banquero Sr. Luis Supervielle; miembros de la Misión Militar de Francia: Comandante Pacaud y Capitán Pradère y, también por: Ángel S. Adami, personal de la legación de Francia y familias de la colectividad francesa. Todos los oficiales de la Escuela, encabezados por su Director el Mayor Cesáreo L. Berisso dieron la bienvenida a esta Misión. Se sirvió una copa de champagne y una hora más tarde los aviones abandonaron Montevideo.



Tte. Larre Borges, Adami, Cap. Joseph Roig, Cap. Berisso, Ministro de Francia Sr. André Gilbert y Tte. Farías al arribo del Breguet 14 a la E. M. de Aviación, enero de 1925.

Se dirigieron a Buenos Aires, aterrizando una hora y media después en el aeródromo militar de El Palomar, finalizando la primera parte de su periplo.

En Buenos Aires el contacto de la Misión, ya establecido en 1924, era el argentino Capitán Vicente Almandós Almonacid, hombre ampliamente vinculado a Francia como oficial aviador a su servicio durante la «Gran Guerra», quien llegaría a ser fundador de las compañías subsidiarias de la Latécoère que se formaron en el Río de la Plata.

Cumplida la primera parte de su emprendimiento, el Cap. Roig y los demás miembros de su Misión comenzaron el regreso el día 21 de enero desde El Palomar, con correspondencia como habían traído desde Río. Su primera etapa fue Montevideo donde, como la vez anterior fueron magníficamente recibidos, dejando acá 24 piezas postales simples, continuando su ruta a los pocos minutos hacia el norte; llegaron a Río el 23, demorados por el mal tiempo.

El vínculo de Adami con la aviación comercial francesa estaba establecido, sus frutos se comenzarían a sentir poco después, con el regreso de Paul Vachet en el Breguet 14 N° 306 que se accidentó con el aviador Hamm y se hallaba abandonado en Porto Alegre, el cual se recuperó en Brasil, con el fin de poder desplazarse en él sin problemas. Acompañado por su esposa se trasladó a la capital «gaucha» y allí consiguió reparar y poner a punto el Breguet, con técnicos locales, bajo su experta dirección. Con el aparato reparado y probado en vuelo, decidió llevarlo a Río de Janeiro, cuando recibió una comunicación de Marcel Bouilloux-Lafont, llamándolo a Buenos Aires donde se encontraba. Bouilloux-Lafont era el nuevo propietario de la firma que fundó Latécoère. Sin más trámites montó en el Breguet con su esposa y se dirigió hacia Montevideo el día 30 de abril de 1927, aterrizando a últimas horas de la tarde en el aeródromo de Melilla, dejó el avión en los hangares del Centro Nacional de Aviación y se dirigieron al puerto, donde tomaron el «vapor de la carrera» hacia Buenos Aires.

Vachet regresó de Buenos Aires el 8 de junio, siempre acompañado por su esposa, concertó el uso del aeródromo de Melilla o Villa Colón para la compañía, con la Comisión Directiva del Centro Nacional de Aviación por medio del director del aeródromo: Ángel S. Adami y el 9 de junio partió en el Breguet hacia el Brasil.

En la Argentina la organización de la nueva empresa, al igual que en el Brasil, se efectuaba a buen ritmo y sin pausa. Uruguay dependiendo prácticamente en todo de lo que se hiciera en Buenos Aires, no tenía nada instalado o establecido, solo existía un contrato firmado entre la Compagnie Générale D'Entreprises Aéronautiques (Lignes Aériennes Latécoère), en marzo de 1927 con el Correo Uruguayo.

El 5 de setiembre de 1927 se constituyó en Buenos Aires la Aeroposta Argentina Sociedad Anónima, con el propósito de crear y explotar servicios de transporte por vía aérea, principalmente para el traslado de correspondencia, encomiendas postales, mercaderías y pasajeros por el interior de la República Argentina

y fuera de su territorio. El directorio de esta sociedad anónima estaba formado en primer lugar por Marcel Bouilloux-Lafont como presidente y luego una serie de nombres representativos, figurando el Cap. Vicente Almandós Almonacid como Director Gerente.

A los pocos días de constituida esta sociedad en Buenos Aires se trasladaron el 26 de setiembre a Montevideo, el Cap. Almandós Almonacid y los banqueros franceses Sres. Emmanuel de Sieyes y Albert Grosselin, con el propósito de crear en nuestro medio una compañía de aeronavegación postal a semejanza de la Aeroposta Argentina; comenzando con los trámites legales a fin de la fundación de una sociedad la que tuvo lugar el 31 de octubre de 1927, la cual tomó el nombre de Aeroposta Uruguaya Sociedad Anónima. Entidad que fue autorizada el 22 de diciembre de 1927. Paralelamente a esta gestión, Almonacid entró en contacto con la Comisión Directiva del Centro Nacional de Aviación por el uso del aeródromo de Melilla, dejando establecido entre otras cosas el nombramiento de Ángel S. Adami como Jefe de la «Aeroplaza» Montevideo, hasta tanto no se radicara personal idóneo de la empresa.

El 13 de julio de 1927 habían desembarcado en Bahía, Brasil, cuatro mecánicos y Gabriel Thomas, as de la guerra con once victorias, más tarde llegó a ser Jefe de la «Aeroplaza» Montevideo.

El 12 de diciembre de 1927 en París, se modificó el nombre de la sociedad, de acuerdo a lo que ya había anunciado desde tiempo atrás Mr. Marcel Bouilloux-Lafont, la que pasó a denominarse "Compagnie Générale Aéropostale".

### Adami un profesional de la Aviación Civil

Paralelamente a estos dos años que pasaron, en los cuales Adami tangencialmente se va integrando poco a poco a la aviación comercial francesa, aquí persistía en mantener su actividad de vuelo, siendo igualmente un referente en todo lo relacionado a la Aviación Nacional. El 31 de agosto de 1925 se accidentó mortalmente el Teniente 2do. Mario W. Parallada, en un biplano SPAD de la Escuela Militar de Aviación, entre las calles Uruguayana y Agraciada de Montevideo; Adami, al igual que su amigo el Teniente Coronel Berisso, Director de la Escuela, fue consultado por el periodismo local sobre este hecho luctuoso para toda la aviación. Lo que nos dice sobre la importancia de su parecer.

La Escuela de Aviación Civil continuaba su marcha, desde junio de 1925 comenzó a dar instrucción de vuelo el Capitán Glauco Larre Borges, quién mantenía y aumentaba el grupo de sus alumnos. Mientras Adami continuaba dirigiendo el aeródromo y recibiendo aviadores y máquinas de Buenos Aires, cada día con mas asiduidad.

En enero de 1926 Adami recibió en un Curtiss JN al matrimonio de Emilio Poli y la uruguaya Aris Emma Walder (luego primera aviadora uruguaya), efectuando vuelos de bautismo por varios días. Regresaron el 17 de febrero con un biplano Breda A.4 de motor Colombo 130 hp, biplaza lado a lado, el que Poli

ofreció al Centro Nacional de Aviación en \$3.200 pesos, aparato que fue probado por Glauco Larre Borges y Adami, quienes dieron el visto bueno. Pocos días mas tarde, el 24 de febrero, ambos aviadores recibieron con dicho avión italiano al bote volador español transatlántico Dornier Wal "Plus Ultra", comandado por Ramón Franco, que regresaba a Montevideo desde Buenos Aires (había llegado a nuestra ciudad el 9 de febrero), donde a su tripulación se le siguió agasajando hasta el 1° de marzo, cuando regresaron a Buenos Aires para entregarlo a las autoridades argentinas. Una delegación del Centro compuesta por el Dr. César Miranda, Adami y el alumno Ulises Beisso agasajó en el Parque Hotel al Comandante Franco, existiendo una fotografía de ese momento.



*Ángel Adami, Comandante Ramón Franco, Dr. César Miranda y Ulises Beisso; Parque Hotel, febrero de 1926.*

El movimiento de aviadores extranjeros en el aeródromo aumentaba año a año, en mayor cantidad los pilotos ingleses estacionados en Buenos Aires. Uno de ellos era Patrick Hasset que en abril de 1926 hizo varios vuelos comerciales, tomando fotografías con un especialista para el relevamiento fotográfico de Montevideo, auxiliándose con Adami cuando tuvo que hacer un vuelo hacia Brasil.

Adami comunicó el 13 de mayo de 1926 a la Comisión Directiva del Centro, que hizo un vuelo a San José en el D.H.6 con dos pasajeros, a fin de asistir en esa ciudad a un festival que se organizó el domingo anterior.

Por otra parte Adami siempre seguía vinculado con todo lo concerniente a lo relacionado con Buenos Aires. En 1926 se inauguró en Morón el aeródromo "Pre-

sidente Rivadavia”, donde concurrió Adami invitado por autoridades y aviadores amigos, existiendo una fotografía de esos días.

El 6 de setiembre de 1926 hizo con Adami su primer vuelo Blas Cortés en el D.H.6, de esta manera se integró a la aviación este entusiasta deportista, que se transformaría en uno de los primeros aviadores profesionales. Futuro fundador de una especie de compañía de taxi aéreo y postal con aviones monomotores, muy ligado a Adami en los años en que se dedicó a la aviación.



*Blas Cortés y Adami, 2 de noviembre de 1928.*

En octubre de 1926 regresó a Montevideo un ex alumno de Adami, Lorenzo Andrés Lassenay, con el conocido aviador argentino de origen español Marcelino Viscarret, en un biplano SALM (S.A. Mecánica Lombarda) tipo Aviatik. Con dicho aparato regresó solo y sin brevet el 10 de diciembre desde Buenos Aires, con la intención el 13 de diciembre de rendir examen a fin de aprobarlo. Lamentablemente ese día después del despegue el motor se detuvo, pretendiendo hacer un viraje cerrado para regresar al campo, entrando en pérdida de velocidad, accidiéndose mortalmente; era evidente que su adiestramiento no había finalizado.

El Piloto Aviador Militar soldado Luis C. Lagisquet, recibido en la Escuela Militar de Aviación en noviembre de 1926, era socio del Centro Nacional de Aviación, donde volaba esporádicamente. En los primeros meses de 1927 fue habili-

tado en el D.H.6 por Adami, continuando en días subsiguientes en el AVRO. Lagisquet en julio de 1930 ingresó en el Servicio Aeronáutico de la Armada que fundó en 1925 el Capitán de Fragata y viejo aviador graduado en Italia durante 1912, Atilio Frigerio. Según nos ha contado Blas Cortés, Frigerio que era amigo de Adami, lo visitaba asiduamente en el aeródromo de Villa Colón.

Glauco Larre Borges a fines de 1926 había marchado hacia Italia a fin de formar parte de la tripulación del bote volador Dornier Wal “Uruguay” que comandaría su hermano el Mayor Tydeo Larre Borges, por lo que la Escuela de Aviación Civil por unos meses quedó sin instructor, suplantándolo Adami. Blas Cortés comenzó su adiestramiento en marzo de 1927 volando en D.H.6 con Adami por lo menos hasta el regreso el 7 de mayo de Glauco Larre, de su aventura por Europa y África con el hidro “Uruguay”. Cortés continuó su aprendizaje alternando vuelos con Adami durante todo el año 1927. Digamos que Cortés se hizo gran amigo de Adami, acompañándolo en muchos vuelos por el interior como se podrá ir viendo. El 18 de diciembre de 1927, Cortés rindió examen aprobándolo, con el brevet número 10 de la Federación Aeronáutica Internacional.

En noviembre de 1927 llegaron al aeródromo de la Escuela Militar de Aviación los famosos aviadores franceses Dieudonné Costes y Joseph Le Brix, quienes en un Breguet XIX, daban la vuelta al mundo. En nuestra ciudad fueron muy agasajados, visitando autoridades nacionales y militares; así mismo el Centro Nacional de Aviación los recibió en su sede de la Avenida 18 de Julio, otorgándoles sendas medallas de oro. Adami directivo y representante de la naciente Aeroposta Uruguaya los acompañó, al igual que en el banquete que les brindó en el Parque Hotel el Comité de Homenaje.

## Capítulo V: Adami funcionario de la Compagnie Générale Aéropostale

### Comienzan los vuelos de línea

El 22 de noviembre de 1927, dieron comienzo los vuelos de línea aérea de las Lignes Aériennes Latécoère, desde el Aeródromo de la compañía en Pacheco, Buenos Aires y Natal, Brasil, en un avión monomotor Laté 25 al mando del piloto Henri Rozès. Su primera parada fue en Villa Colón, Montevideo, donde Adami, Jefe de la "Aeroplaza", personal del correo y aduana, recibieron la correspondencia y los diarios argentinos (La Nación de Buenos Aires) y, a su vez, hicieron cargar nuestro correo hacia el norte.

Días después Adami marchó a Buenos Aires con el objeto de arreglar totalmente su situación y futuras tareas. Aprovechó el segundo vuelo semanal de correo hacia el norte para regresar a Montevideo. El 29 de noviembre, siete días mas tarde del vuelo anterior, retornó en otro Laté 25 al mando del aviador Adrien Bédignans y el mecánico Alexandre Collenot (amigo y hombre de confianza de Mermoz).

Bédignans pasó de regreso desde el norte por Montevideo el 2 de diciembre, trajo de pasajero nada menos que al nuevo Piloto Jefe: Jean Mermoz. Como correspondía los esperaba Adami quién de esta manera trabó conocimiento con este legendario aviador, a quién lo uniría una gran amistad, como se podrá captar a medida que pasen las páginas.

Mermoz comenzó sus vuelos de línea el 9 de diciembre, pasando ese día hacia el norte en Laté 25 con el mecánico Louis Bernies por Villa Colón, donde Adami le entregó doce sacas de correspondencia. Fue el último vuelo con la razón social de las Lignes Aériennes Latécoère; el 12 de diciembre de 1927 como ya vimos, se modificó el denominativo por Compagnie Générale Aéropostale.

El comienzo del año 1928 para la nueva compañía fue aciago. El domingo 15 de enero de 1928 se esperaba el avión correo atrasado del viernes que venía del norte. Se trataba del Laté 25-2R matrícula F-AIKG al mando de Hervé Santelli con el mecánico Georges Frances, había partido de Pelotas, Brasil, a las 09:50 sin tener mas noticias al fin de la tarde. Al otro día se conoció el terrible acciden-



*Jean Mermoz, Gabriel Thomas y Angel Adami; aeródromo de Melilla, Villa Colón, 4 de mayo de 1928.*

te en el que perdieron las alas en una tormenta, ocurrido al principio de la tarde del domingo, en las cercanías de Solís de Mataojo, Departamento de Lavalleja, en el cual perecieron ambos tripulantes. Adami avisó telefónicamente a Mermoz, quién al no tener un avión disponible en Pacheco alquiló en el Aero Club Argentino un Westland Widgeon de 80 hp, arribando a Villa Colón a media tarde del lunes 16, de allí partió al lugar del accidente. Los cuerpos de las víctimas fueron traídos en un Breguet 14 de la Escuela Militar de Aviación por el Teniente Coronel Cesáreo L. Berisso.

Como era de esperar el doloroso accidente, no detuvo la línea aerpostal, prácticamente recién nacida, ni otros cercanos y de identidad menor, como era normal en aquellos años pioneros, con motores aún caprichosos instalados en aviones con pocos o ningún instrumento. Un mes mas tarde, el 24 de febrero de 1928, al poco rato del despegue de Villa Colón, el Laté 26 F-AILK al mando de Henri Rozès, tuvo que realizar un aterrizaje forzoso, en el Departamento de Canelones. Dicho aparato fue recuperado en Villa Colón, existe una fotografía de su frente donde se observa un grupo de aviadores del Aeródromo pudiéndose ver a Adami, Glauco Larre Borges, Blas Cortés, Ulises Beisso, Juan A. Acuña y, a Lugo Rodríguez Riet.

A partir del 16 de abril de 1928, la línea aerpostal comenzó a efectuarse de noche, con el objeto de ganarle tiempo a la línea marítima. Los aterrizajes y las partidas se hacían de noche, como no existía balizamiento para tal fin se usaba los denominados "trois feux" (tres fuegos), tanques de combustible o aceite de 200



litros, rellenos de trapos, estopa, etc., embebidos en aceite quemado, encendidos con fuego, colocando dos relativamente juntos, que indicaban la entrada para el aterrizaje y el otro solo, señalando la dirección. Este nuevo trabajo lo tenía que controlar, como era de orden Adami, además de recibir y mandar las sacas de correo.

Como el aeródromo de Melilla o Villa Colón no contaba con los medios adecuados para la operación de la compañía, además era un campo arrendado y no muy grande de solo 33 hectáreas, cuya distancia máxima medía 700 metros, sin balizamiento nocturno, etc., la dirección de la Aeropostale, encargó al representante y por ahora Jefe de la Aeroplaza, el aviador Ángel S. Adami, que se consagrara a la búsqueda de un campo apto para instalar el aeródromo de la empresa en Montevideo, campo que tendría que contar con el visto bueno de Gabriel Thomas y ser refrendado por Jean Mermoz.

Con la ayuda del aviador nacional Blás Cortés, Adami seleccionó desde el aire una fracción de campo en las cercanías de Pando, departamento de Canelones, a unos 30 Kms. de Montevideo, el que fue recorrido por ambos aviadores, encontrándolo que podía servir para los fines que lo necesitaban, con el visto bueno de los dos aviadores franceses. El predio elegido, que era de un poco más de 124 hectáreas y que pertenecía al Sr. Felipe Montero, formaba parte de un área de 2.000 hectáreas, estaba situado en la séptima sección judicial del departamento de Canelones, empadronado con el N° 14.203; fue escriturado el 6 de agosto de 1928 a nombre de «Aeroposta Uruguay» Sociedad Anónima (razón social que era persona jurídica, según decreto del Poder Ejecutivo del 22 de diciembre de 1927), firmando en su nombre Ángel S. Adami.

Hoy ese predio forma parte de la Base Aérea «Gral. Artigas» sede de la Escuela Militar de Aeronáutica.

El campo era arrendado por el Sr. Ángel Pomi, vecino del lugar, quién fue contratado para que junto a su hijo Ángel Rómulo, rellenaran las zanjas, quitaran las chilcas y aplanaran en lo posible el sitio que se usaría para el aterrizaje, más o menos 75 hectáreas, lo cual fue realizado con carretas tiradas por bueyes, dejando el lugar en condiciones alrededor del 20 de agosto de 1928. Ángel Rómulo Pomi pasó a formar parte de la compañía como aprendiz de mecánico, como se verá más adelante fundó también el campo de aviación de Durazno (hoy Base Aérea Tte. 2do Mario W. Parallada), fue aviador civil, hombre de negocios de la ciudad de Durazno y todavía mantuvo una envidiable salud y lucidez, que ha servido de gran ayuda al autor, hasta su lamentado fallecimiento a los 89 años el 29 de diciembre de 1997.

Es de hacer notar que la Aéropostale fue la única compañía aérea hasta hoy en día, propietaria de su aeródromo.

El campo se fue transformando en aeródromo o «Aeroplaza», de acuerdo al padrón de la compañía, semejante a todos los que creó en su larga ruta, diferenciándose de los campos de alternativa (terrain de secours) que eran arrendados y sin infraestructura como el de Pando.

Primero se alambró todo el perímetro, solamente con cinco hilos para hacerlo más bajo y enseguida se dedicaron a efectuar las obras necesarias para facilitar las operaciones de los aviones tanto de día como de noche, para lo cual se levantó una caseta de madera y chapas de zinc donde se instalaron los equipos de radiotelegrafía (T.S.F., télégraphie sans fils) con torres metálicas de 30 metros de altura que permitían el enlace con Buenos Aires, Pelotas y más tarde con los aviones Laté; así mismo se balizó el perímetro con electricidad, colocando picos de luz cada cincuenta metros, la dirección de aterrizaje se indicaba por medio de dos faros de cuatro lámparas cada uno, con una «T» iluminada, todo esto por un grupo electrógeno de 110 voltios el cual se guardaba en una casilla también provisoria, más tarde se levantó una de material; para localizar el aeródromo en la lejanía, se construyó una torre metálica de quince metros de altura con un faro rotativo en la cima.

De acuerdo al modelo de la compañía, para este aeródromo, se importó de Francia un hangar metálico, el cual vino encajonado con sus planos y se empezó a erigir a fines de 1928 (hoy transformado en gimnasio, es lo único que queda del viejo aeródromo de la Aéropostale); inmediatamente después se edificó el «bâtiment 6 x 40», construcción de material con techo a dos aguas de zinc y alero de cada lado con las medidas: seis metros de ancho por cuarenta de largo, que servía de alojamiento, sala de operaciones, depósito, etc. Ya en 1929 se construyó el «bâtiment T.S.F.» de material con techo a cuatro aguas de tejas «Sacomán». Por



*Blas Cortés, Ulises Beisso, Juan A. Acuña y Lugo Rodríguez Riet; sentados Ángel Adami y May. Glauco Larre Borges. Avión Laté 26. Melilla, febrero de 1928.*

último en 1930 se levantó una casa o «chalet» de dos plantas para vivienda del telegrafista.

El despacho de la Aéropostale en Montevideo estaba situado en plena Avenida 18 de Julio al Nro. 968. La correspondencia era llevada y traída por Adami, primero de Villa Colón y luego de Pando en un automóvil “doble faeton” Renault que adquirió la empresa.

El último vuelo realizado a Villa Colón o Melilla, fue el jueves 16 de agosto de 1928, con un Laté 26 postal de Buenos Aires a Brasil, al mando de Mermoz. A partir del 19 de agosto que regresó del Brasil aterrizó en Pando, comenzándose a usar desde ese día el nuevo aeródromo.

### Adami mantiene su actividad de vuelo paralela a su tarea en la Aéropostale

Adami continuó volando en el D.H.6, por lo menos hasta febrero de 1928, luego este aparato desaparece suplantado por biplanos mas modernos, en AVRO 504K y por último en D.H. 60 Moth Cirrus II de 85 hp, luego de haber sido nombrado representante en Uruguay de la de Havilland por el Mayor Shirley G. Kingsley, quién había adquirido en la fábrica cuatro de estos aparatos, junto con D.H.4A, D.H.6 y D.H.16, para la The River Plate Aviation Company, instalada en Buenos Aires. Uno fue para Adami y otro lo recibió Blas Cortés, era el N° de constructor 561, lo bautizó “Santa María”. El de Adami todavía sin matrícula (recién el 18 de diciembre de 1930 la directiva del Centro Nacional de Aviación resolvió matricular los aviones con las letras CX y sus números), bautizó a su Moth con el cervantino denominativo de “Clavileño”.

El 24 de agosto de 1928, la directiva del Centro aceptó la renuncia de Adami a la Dirección del Aeródromo, desvinculándose de esta manera de las tareas que le imponía dicha ocupación, dadas las nuevas faenas que le exigía su vinculación con la Aéropostale. Sin dejar de formar parte de la directiva de la institución. Se nombró en su lugar a Blas Cortés y poco después a Lugo Rodríguez Riet, volviendo a manos de Adami en 1929 por tres años, como se verá.

Blas Cortés, fue entre los aviadores nacionales, el que mayor actividad desplegó en 1928, volando los aviones del Centro, con extranjeros en sus máquinas y, a partir de mayo en su propio avión el Moth ya referido. Su relacionamiento con Adami se hizo indeleble y lo asistió en la mayoría de sus emprendimientos con la Aéropostale o sus conexiones como directivo del Centro. El 26 de octubre acompañó a Adami en el Moth hasta Cufre Departamento de Colonia, regresando en el día.

Entre los acontecimientos dignos de destacarse que ocurrieron en el nuevo año de 1929, tenemos el viaje del primer pasajero de la línea desde Toulouse hasta Buenos Aires. No solo fue importante por ser el primer pasajero de la empresa a quién se le emitió un boleto, sino por su calidad y representación en el

ámbito aeronáutico mundial, se trataba del Conde Henry de la Vaulx, Presidente de la Federación Aeronáutica Internacional y Vice Presidente del Aero Club de Francia, fundador de ambas instituciones. Había partido de Toulouse el 18 de enero de 1929, cruzó el Atlántico en un aviso rápido de la compañía; en Brasil comenzó a dirigirse hacia el sur en diferentes aviones de la Aéropostale, arribó a Pando el 2 de febrero en un Laté 26 comandado por Mermoz. Aquí lo recibió el Ministro de Francia Mr. Gaston Velten, las autoridades del Centro Nacional de Aviación representados por su Presidente Dr. Esteban Toscano, Ángel S. Adami directivo y Jefe de la Aeroplaza Montevideo, personalidades de la colectividad francesa, periodistas y otras personas vinculadas a la aviación. El Conde permaneció cuatro días en Montevideo, donde hizo varias visitas a las autoridades nacionales. El 3 de febrero el Centro Nacional de Aviación le ofreció una recepción en su sede, estando presente todos sus directivos, pudiéndose ver en una foto del momento a Ángel S. Adami, a su esposa, a su hijo César y a otras personas. El 6 de febrero el Conde partió con Mermoz hacia Buenos Aires en otro Laté 26.



César Adami, Ángel S. Adami, Ministro de Francia Sr. Velten, Conde de la Vaulx, Sra. de Adami, etc. Recepción en el Centro Nacional de Aviación, 3 de febrero de 1929.

Adami se movilizaba en su Moth, casi exclusivamente en vuelos para la Aéropostale, hacia y desde Pando. Igualmente en 1929 comenzó a buscar predios apropiados para campos de alternativa (terrain de secours), a fin de implementar una red de aeródromos en la ruta que seguían los aviones de la línea. Con dicha tarea salió en su Moth primero hacia el este hasta la frontera, donde en el Departamen-

to de Rocha en las inmediaciones de Chuy, localidad fronteriza con Brasil, cercano al colonial Fuerte San Miguel, encontró un campo cuyo propietario era el señor Generoso Da Silva, arreglando en el mencionado lugar todo lo concerniente a la creación de una pista de aterrizaje, incluyendo enteramente los elementos para la llegada nocturna y coordinar con la persona que se encargara de ponerla en funcionamiento todas las noches en que pasaba la línea. Acordando todo con el hijo del propietario Sr. Juvenal Da Silva. No fue un trabajo fácil, dados los inconvenientes de la lejanía del sitio, pero Adami logró solucionarlos, yendo varias veces al campo de alternativa, al que denominó San Miguel. Además cada tanto tiempo iba en su Moth a controlar que todo marchara bien. En julio de 1929 aterrizó allí de noche en medio de la lluvia, el piloto Victor Étienne en un Laté 25 con mecánico y un pasajero.

El segundo "terrain de secours o auxiliaire", Adami lo encontró también en el Departamento de Rocha, ubicado en la estancia del Sr. Juan P. Aguiar, entre las lagunas de Rocha y Garzón, cercano de la primera y de la costa atlántica, a menos de treinta kilómetros de la ciudad de Rocha. El encargado de su mantenimiento era el Sr. Juan Piano, quién comenzó sus actividades relacionadas con la aeronáutica en 1927 trabajando en los talleres del aeródromo de Villa Colón, pasando luego a cumplir funciones en Pando al trasladarse la compañía a dicho campo. Este campo fue mejorado agregándole balizamiento eléctrico y radio-telegrafía. Se le denominó Campo de Rocha; una noche el piloto Victor Étienne, se vio obligado a aterrizar allí con un Laté 28. Adami lo controlaba más asiduamente, dados sus elementos eléctricos y el motor que los hacía funcionar.

El tercer campo de alternativa, Adami lo eligió en la zona de Rincón del Pino del Departamento de San José, en la estancia del Sr. Mario Bove Maccio, a unos setenta y cinco kilómetros al oeste de Montevideo. El Sr. Bove fue el encargado del mantenimiento después de un acuerdo económico. Dentro de la estancia se seleccionó un potrero de unas cien hectáreas, dejándolo preparado como aeródromo, al cual se le llamó "potrero de la aviación", e igualmente al de Rocha se le instaló balizamiento eléctrico. El 14 de marzo de 1930 fue reconocido y dio su visto bueno el Jefe Piloto Elisée Négrin, quién acudió allí en un Laté 26. Como el campo estaba situado casi en la ruta de Buenos Aires a Montevideo y Pando, varios aviones de la Aéropostale y un trimotor Ford de la PANAGRA aterrizaron en el citado campo. Aviadores emblemáticos de la Aéropostale como Mermoz y Gabriel Thomas, se vieron obligados a tomar tierra en dicho potrero de la aviación. Adami no solo lo controlaba regularmente, como era amigo de Bove a veces llevaba a su hijo César, quién salía a cazar o a montar a caballo.

El trajinar de Adami en su Moth era constante, no solo en nuestro país, alguna vez hizo vuelos a Buenos Aires con Mermoz y hasta prestó su avión en agosto de 1929 al legendario Didier Daurat (sobre quién se basara Saint-Exupéry para el personaje Rivière de su novela "Vol de Nuit") para que este pudiera ir a Buenos Aires, recuperándolo un mes y medio después.

A su amigo Alberto Ciganda, que se hizo aviador en la Escuela Militar de Aviación y revalidó su brevet en el Centro Nacional de Aviación, la ciudad de San José, de donde era oriundo, le obsequió por colecta popular un D.H. Moth, el que le fue entregado el 25 de agosto de 1929. En ese día tres biplanos de Villa Colón fueron al festival que se armó para la entrega, en uno de estos aparatos, el AVRO del Centro, fue Adami con el nuevo piloto Felipe Aldama.

El 16 de octubre de 1929 arribó a Villa Colón desde Morón, Buenos Aires, el primer avión de la PANAGRA (Pan American Grace Airways), un trimotor Ford modelo 5-AT-C con correo de los Estados Unidos, avión que venía al mando del piloto Raymond "Red" Williams, quién más tarde estaría basado por un tiempo en Montevideo. Adami como Director del Aeródromo fue el encargado de recibir y llegar a un acuerdo con la compañía, que seleccionó a nuestro campo como terminal de la línea desde los Estados Unidos. Red Williams, excelente aviador, cultivó muchas amistades en Montevideo.

El aeródromo de Pando en la tarde del 23 de diciembre de 1929 se vio colmado de público y vehículos, que se presentaron a fin de recibir a los conquistadores del océano Atlántico Sur: el Teniente Coronel Tydeo Larre Borges y el Capitán francés León Challe, que arribaron en un Laté 28 de la Aéropostale, comandado por Mermoz. Habían cruzado el Atlántico en un Breguet 19 monomotor entre los días 15 y 17 de diciembre, desde Sevilla, en España a Maracujá, en el norte de Brasil. Adami Jefe de la Aeroplaza tuvo que efectuar los preparativos del caso y la organización para la acogida de los aviadores y la distribución de la concurrencia. Pocos días más tarde, el 10 de enero de 1930, invitados por el Aero Club Argentino se trasladaron a Buenos Aires en un avión Laté 26 de la Aéropostale; nuevamente Adami estuvo presente para despedirlos, sobre todo a Challe que partía desde la capital argentina hacia Francia.

## Capítulo VI: Adami en la Aéropostale de los años treinta

### Adami y Saint-Exupéry

El 12 de octubre de 1929 llegó a Buenos Aires Antoine de Saint-Exupéry como Director de Explotación e Inspector de la Aeroposta Argentina, allí se reencuentra con sus amigos Mermoz, Guillaumet, Reine, Negrin y otros pilotos de la leyenda, a los que se suman varios argentinos y un único uruguayo, el artiguense Leonardo Selvetti, amigo de Saint-Exupéry, pionero de la aviación volando desde 1919, quien llegará a ser Piloto Jefe de la empresa y de Aerolíneas Argentinas; con todos ellos realizó la conquista de la línea postal al lejano sur (la Patagonia), el cruce de la cordillera (él la atravesó mas de treinta veces), a Asunción del Paraguay y al extremo norte del Brasil, de día y de noche, regularmente, manteniendo un horario en aquellas arcaicas máquinas de tela y madera, dotadas con un solo motor, muchas veces veleidoso.

En esos meses de la primavera y verano de 1929-30, desbrozó las rutas de la Patagonia, época en que en ese inmenso territorio el viento hace volar las piedras, como nos cuenta en el Piloto y las Potencias Naturales de "Un sens a la vie" (Un sentido a la vida), relato de la lucha que Saint-Exupéry ha debido enfrentar contra los elementos desencadenados, en el transcurso de uno de sus vuelos de inspección en esa zona, que era más que nada su tarea: inspeccionar las rutas y los campos de aviación. Cuando algún piloto no podía cumplir con su función, él lo reemplazaba y, en general, comenzaba los nuevos servicios, como veremos a continuación.

Por primera vez entró en nuestro país, el 16 de abril de 1930 inaugurando un servicio adicional de transporte de correo y pasajeros entre Buenos Aires y Río de Janeiro. A las 03 y 45 de ese día partió del aeródromo de la compañía en Pacheco, Buenos Aires, en un Laté 25 con el mecánico Albert Soulés, tres pasajeros y dos periodistas, una hora y media mas tarde aterrizó en plena noche, en el aeródromo de la Aéropostale en Pando, como siempre Adami esperaba al piloto que esta vez era Saint-Ex (como le decían sus camaradas), fumó un cigarrillo mientras cargaban la correspondencia y media hora después, también en plena noche, con-

tinuó su ruta. A las dos jornadas pasó nuevamente desde Río de Janeiro, pero de día. Es posible que Adami lo hubiera conocido anteriormente en Buenos Aires, dado el cargo que ostentaba.



*Antoine de Saint Exupéry, tercero a la izquierda con Adami y otros.  
Aeródromo de la CGA, Pando, mayo de 1930.*

En la madrugada del 10 de mayo de 1930, a las 3 y 46 se accidentó en el Río de la Plata, envuelto en la niebla, frente al Faro de Punta Carretas, Montevideo, un Laté 28 que venía desde Buenos Aires a Pando, al mando del gran aviador Elisée Negrin con el radiotelegrafista René Pruneta y tres pasajeros; solo se salvó uno de estos últimos, quién resultó ser un revolucionario brasileño, gracias al gesto de Negrin que le entregó su salvavidas. Esa tarde Saint-Exupéry tomó el lugar de su compañero Negrin e hizo el correo a Río de Janeiro en un Laté 26, pasó por Montevideo, es decir Pando, levantó la correspondencia y continuó su vuelo. Posiblemente la foto que recoge ese momento histórico, única de él en Uruguay, que es una copia que nos fuera cedida por nuestro extinto amigo César Adami, se puede observar a: un aduanero, el mecánico del avión, Antoine de Saint-Exupéry, el telegrafista del avión, Enzo Summaruga (telegrafista de Pando), Ángel S. Adami, otro aduanero, Pierre Drône (mecánico de Pando) y un peón ayudante.

Regresó a Montevideo el 17 de mayo para el entierro de sus compañeros, sobrevolando con su querido amigo Guillaumet en sendos aviones el Cementerio Central, durante la ceremonia fúnebre.

Volvió a nuestra ciudad el jueves 31 de julio de 1930 en un Laté 28, acompañado por el mecánico Alfredo Vitolo; aterrizó en Melilla, en el avión venían seis médicos argentinos. Al otro día llevó el aparato hasta Pando, allí invitado por don Ángel S. Adami, representante de la Aéropostale, subió uno de los dos uruguayos que tuvieron el privilegio de volar con él, nuestro extinto amigo don César Piacenza, quién mas tarde fuera telegrafista de Air France, Ingeniero Agrónomo, Capitán de la Aeronáutica Militar y por muchos años Director General de Aviación Civil, etc., etc., el vuelo finalizó en Pacheco, Buenos Aires, aeródromo operacional de la Compañía. En base a estos datos que nos proporcionara el Ingeniero Piacenza en una de las visitas que cada tanto le hacíamos; en 1994 año del Cincentenario de la desaparición del poeta, ocurrido el 31 de julio de 1944, la Fuerza Aérea no conmemoró esa aciaga fecha, evocamos sí aquel vuelo del 1° de agosto de 1930 al aeródromo de Pando, e inauguramos un sencillo monumento, en un lugar próximo al sitio en que se tomó la histórica y única fotografía de Saint-Exupéry en el Uruguay; además ese día, nuestro amigo, el pintor de las cosas de la aviación, Comandante de aeronave y Coronel (Av.) don Carlos Mercader, entregó a los alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica en nombre de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay, un cuadro de su autoría que representa al piloto y escritor frente a su Laté 28. El cuadro está en el Casino de Cadetes, que es el sitio natural para que los jóvenes sientan su presencia, con aquel misticismo romántico que envuelve su noble figura de aviador.

Por última vez estuvo en territorio nacional a partir del 29 de octubre de 1930. Desde marzo de ese año la compañía pensaba extender sus líneas hasta el litoral norte del Uruguay, por lo cual nuestro pionero de la aviación civil don Ángel S. Adami, acompañado por su amigo el aviador Blás Cortés en su D.H. Moth, seleccionaron el 1° de octubre en Paysandú y Salto, sendos campos de aviación que además servirían de aeródromo de alternativa ("terrain de secours") en los vuelos entre Buenos Aires y Asunción. El campo de Paysandú es el actual aeropuerto de esa ciudad, (el cual a partir del 17 de setiembre de 1996 por Ley, lleva el ilustre nombre de Brigadier General Av. Tydeo Larre Borges, gracias a las gestiones de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay y del Aero Club Paysandú), y el visto bueno de ese campo lo dio aquel día de octubre de 1930, Saint-Exupéry, que aterrizó allí desde Buenos Aires en un Laté 28, en el que también venía Adami, (esos eran campos de la sucesión Horta en el camino a Casablanca), almorzaron en el Hotel Concordia de Paysandú, que todavía funciona. Allí los recibió el Dr. Enrique Lamas Pouey, que había estudiado en Francia, luego fue aviador. Regresaron a Buenos Aires en el día. Adami regresó a Paysandú en uno de los vapores que hacía la línea al litoral, alrededor del 10 de noviembre de 1930, a fin de arreglar la parte económica del arrendamiento del futuro aeródromo; lo cual nos desconcierta pues en el diario "El Telégrafo" de Paysandú del 14 de noviembre, se habla del campo del Sr. Carlos Frascini en el paraje denominado Sacra, según un reportaje que le hizo dicho diario.

## Adami y Jean Mermoz



*Adami con Mermoz y otros.*

Retornando al orden cronológico, digamos que el 12 de mayo de 1930 la tripulación liderada por Jean Mermoz en el hidroavión Laté 28-3, matrícula F-AJNK, cruzó el océano Atlántico en el primer vuelo comercial de la historia. Pocos días mas tarde la tripulación transatlántica fue recibida en Pando por el Director de la Aéropostale Marcel Bouilloux-Lafont, Adami y un grupo de amigos vinculados a la aviación y a Francia, entre quienes estaban el Teniente Coronel Tydeo Larre Borges, el estudiante César Piacenza y otros. Existen varias fotografías de los momentos mas significativos de homenajes que les tributaron, por ejemplo una del 19 de mayo en el Club Francés, en todas siempre figura Ángel S. Adami, quién trabó una muy buena amistad con todos los legendarios aviadores de la Aéropostale, sobresaliendo la que entabló con Mermoz, a quién en verano varias veces llevó a la playa de Carrasco.

Como habíamos visto anteriormente en la madrugada del 10 de mayo de 1930, a las 03 y 46 se accidentó en el Río de la Plata, envuelto en la niebla, frente al Faro de Punta Carretas, Montevideo, un Laté 28 que venía desde Buenos Aires a Pando, al mando del gran aviador Elisée Negrin. El 17 de mayo tuvo lugar el entierro del piloto Negrin en el Cementerio Central, en la ceremonia de las exequias, hizo uso de la palabra Mr. Bouilloux-Lafont, estando presente varios de los aviadores nacionales encabezados por Adami, quién en varias oportunidades estuvo con Negrin no solo en Pando, sino igualmente en Rincón del Pino y en Buenos Aires.

Para conmemorar el Centenario de la Jura de la Constitución de la República, que se cumplió en 1930, se organizaron diferentes comisiones y comités que funcionaron en los múltiples ámbitos del quehacer nacional. La aeronáutica no podía estar ajena a esta celebración, estableciéndose una Comisión General, prácticamente al comienzo del año. Se proyectaron con la aviación diferentes even-





*Jean Mermoz al centro con Gabriel Thomas y un amigo en la playa de Carrasco, Montevideo, enero de 1933.*

tos, de los que dos se llevaron a cabo con cierta resonancia. El primero fue una gran concentración de aviadores y aviones argentinos que tuvo lugar en el aeródromo de Villa Colón, los días 17, 18 y 19 de julio. El 17 de julio comenzaron a llegar los aviones argentinos, sumándose treinta y cinco aparatos y unas cien personas, recibidos por la directiva del Centro Nacional de Aviación, entre los cuales estaba Adami, quién conocía a la mayoría de los visitantes.

El 18 de julio de 1930, fecha del Centenario de la Jura de la Constitución, se inauguró el Estadio Centenario de Fútbol con el primer Campeonato Mundial. En ese día varios aviones sobrevolaron el estadio que se hallaba completo de espectadores, calculándose unas 70.000 personas, uno de los aparatos era el Moth Cirrus de Adami quién tomó fotografías del evento que se publicaron en la revista francesa L'Illustration. Relacionado a este hecho, César Adami escribió para nosotros un artículo en la Gaceta de la Aviación, de diciembre de 2006.

El segundo evento fue un ensayo de correo aéreo, conmemorativo del Centenario de la Jura de la Constitución, el que se desarrolló el 25 de agosto evocativo de la fecha patria. En la mañana de ese día partieron de Villa Colón o Melilla tres aviones: en el primero, un D.H. Moth Cirrus II fueron Adami y Raúl Tarino a Melo en Cerro Largo y las capitales del este; en el segundo un D.H. Moth Gipsy III fueron José A. Lorenzo y Lorenzo J. M. Zabaleta a Artigas y las capitales del centro; en el tercero un D.H. Moth Gipsy II fueron José R. Polero y Lugo Rodríguez Riet a Salto y las capitales del litoral. Regresaron todos al otro día, después de haber realizado los itinerarios previstos con todo éxito.

Con una red de explotación tan grande y extensa, distribuida en tres continentes, dependiendo de una serie de imponderables los cuales aún hoy son muy im-

portantes y, que en aquella época pionera de la aviación eran concluyentes, como lo pueden ser los seguros de aparatos con aquellos motores primitivos, sumado a las inversiones por infraestructura, ensayos y estudios de nuevas líneas, test de nuevas máquinas (aviones y barcos) etc.,etc., hacía que los gastos de explotación de la compañía, al igual que sus subsidiarias como Aeroposta Argentina, excedieran los ingresos que se obtenían por todo concepto, desequilibrando sus finanzas, situación que era difícil de revertir; además sumado a todos estos problemas, la crisis económica mundial comenzada en 1929 primero, y luego la revolución brasileña que estalló en octubre de 1930, país al cual el grupo Bouilloux-Lafont estaba tan íntimamente ligado, fueron dos golpes terribles que resquebrajaron las reservas de la empresa. Todo esto llevó, a pesar de la subvención estatal del Estado francés, a una situación insostenible que estalló el 31 de marzo de 1931, cuando en los tribunales de París se liquidó judicialmente la Compagnie Général Aéropostale.

En mayo un Comité de Dirección presidido por el Sr. Raoul Dautry, que anteriormente era Director de los Ferrocarriles del Estado en Francia, recibió todos los poderes del Ministerio del Aire, para dirigir la explotación de las líneas de la compañía. En junio el Ing. Edouard Serre relevó como Director de Explotación de la compañía al mítico Didier Daurat, a quién, como se recordará, Adami prestó su avión para ir a Buenos Aires.

A pesar de todos estos problemas, la línea en su principal arteria que pasaba por Uruguay, continuó en forma normal, haciéndose las inversiones previstas y el mantenimiento de la infraestructura.



*Ángel Adami, Mario Bove Macció, Cecilia Juanicotena de Bove y una amiga; Rincón del Pino (Potrero de la aviación), 1930.*

La actividad de Adami en su Moth continuó, aunque mas menguada con respecto a años anteriores. De cualquier manera mantenía la representación de la Aeroposta Uruguaya, yendo regularmente a Pando y a los campos de alternativa en el interior. A pesar del mal momento económico de la Aeropostale, Adami en 1931 luego de vender su Moth Cirrus "Clavileño" a los Sres. Dr. José A. Lorenzo y Raúl Tarino, adquirió un D.H. 60G Gipsy Moth (cuando se matriculó se le registró CX-AAG) al cual bautizó "Pegaso". Uno de sus primeros vuelos en dicho avión lo ejecutó el 13 de noviembre de 1931 con José Arturo Lorenzo hasta Salto, aterrizando en el Campo Militar de Cuatro Bocas.

El comienzo del año 1932 fue complicado para la aviación civil. En ese momento el Presidente de la República era el Dr. Gabriel Terra, quien había sido electo en noviembre de 1930, asumiendo la primera magistratura el 1º de marzo de 1931, como es de orden en nuestro país. A principios de 1932 se temió que por el litoral norte se introdujeran armamentos para un posible movimiento subversivo, cumpliendo los aviones de la Escuela Militar de Aviación varios vuelos de vigilancia por los departamentos fronterizos. A raíz de estos hechos, en Melilla se desmantelaron todas las piezas importantes de los aviones quedando inhabilitados para el vuelo por buena parte del mes de febrero. Adami como Director del Aeródromo, se vio obligado a estar presente en el momento en que los mecánicos militares retiraron las referidas piezas, aunque fue por pocos días pues el 15 de febrero se decretó el cese de la intervención.

Si bien la actividad continuó, los vuelos se espaciaron. Adami de cualquier manera continuó con su rutina aeronáutica al servicio de la Aeropostale; además el 28 de febrero efectuó un vuelo hasta Rivera en su Moth, acompañado por José Arturo Lorenzo.

Como Directivo del Centro Nacional de Aviación y Director del Aeródromo de Villa Colón, Adami recibía y atendía a las personalidades aeronáuticas que visitaban el aeródromo, así vinieran en vuelo o personalmente, como fue el caso de la famosa aviadora alemana Elly Beinhorn, quien el 2 de julio de 1932 estuvo en Melilla, día en que se le tomó una fotografía en uno de los hangares, con Adami y otros aviadores. Había cruzado sola Los Andes en una avioneta monomotor en junio anterior.

Desde años atrás Adami había abandonado la instrucción de pilotaje, sin embargo con el nuevo aparato Gipsy Moth, por un tiempo recomenzó la enseñanza, intercalándola con vuelos acompañado de pilotos bisoños. Su principal alumna fue la Doctora María Inés Navarra, quien comenzó el aprendizaje el 6 de diciembre de 1932, efectuando entre diciembre de 1932 y enero de 1933 catorce vuelos, todos realizados en Pando. Así mismo en esos meses también acompañaron a Adami: Walter Fiesel, Delfín Díaz Cibils, Ángel Rómulo Pomi, Carlos A. Pons y su hijo César A. Adami.

El 24 de diciembre de 1932 el Consejo Directivo del Centro Nacional de Aviación decidió aceptar la renuncia de Adami al cargo de Director del Aeródromo de Villa Colón.

Con el comienzo del nuevo año de 1933 la compañía Aeropostale realizó una hazaña aeronáutica muy importante para la historia de la aviación comercial. El 12 de enero partió de Istres, al sur de Francia, el avión trimotor Couzinet 70 «Arc-en-Ciel» (Arco Iris), matrícula F-AMBV, con destino a Buenos Aires; su tripulación estaba formada por Jean Mermoz y Pierre Carretier, pilotos; el Capitán Mailloux, navegador; Jean Manuel, radiotelegrafista; Jousse, mecánico; y el constructor René Couzinet, pasajero.

El vuelo se inició con la etapa Istres-Port Étienne, de allí el día 13 se dirigen a Saint-Louis de Senegal, desde donde el 16 a las 3 de la madrugada encaran el cruce del Atlántico, cosa que efectúan en 14 hs. 27 minutos de vuelo arribando a Natal en Brasil, batiendo records, a 227 Kms. por hora. Al día siguiente, 17 de enero, aterrizaron en Río de Janeiro; cuatro días más tarde, el 21, partieron hacia Buenos Aires, arribando por mal tiempo a Pelotas, salen el 22 y llegan en el día a Pacheco, Buenos Aires; entre quienes recibieron al avión, se encontraba Adami.

El 25 de enero vuelan hacia Montevideo, viniendo de pasajero Adami, aterrizaron en Pando ante una gran multitud que vino a recibirlos, a pesar de ser miércoles, día laborable; el pesado trimotor es guarecido en el hangar. Durante el día sus tripulantes fueron agasajados en diferentes clubes sociales y en la noche asisten acompañados por Adami y su hijo César, al Estadio Centenario donde jugaban en esa oportunidad los clubes de fútbol Peñarol de Montevideo e Independiente de Buenos Aires, a Mermoz se le solicitó que diera el punta pie inicial del partido, cosa que efectuó con grandes aplausos del público asistente; al otro día parten de regreso a Buenos Aires.



Adami de espaldas, con Mermoz y Larre Borges.

Retornan hacia el norte el 10 de febrero, aunque por diferentes motivos recién el 15 de mayo cruzan el océano sin novedad, pero con problemas en el motor izquierdo.

Con este éxito se demostraba la validez de los aviones terrestres para la travesía de los océanos, no obstante todavía faltaban unos pocos años para que esto se transformara en una realidad.

Mientras tanto la línea semanal que pasaba por Uruguay continuó con los aviones Laté, manteniendo la nómina de sus pilotos de acuerdo a las necesidades de cada tramo de la línea. Al comienzo de 1933 los aviadores que pasaban por Pando de ida o regreso a Río de Janeiro eran Léon Antoine, Victor Étienne (quien perdería la vida el 5 de agosto de 1934 en Brasil al accidentarse con un Laté 26 al despegue), Marcel Reine, Jacques Emler (quien pereció el 9 de mayo de 1933, al mes de dejar este tramo de la línea, en un accidente próximo a Barcelona, España, con un Laté 28), Gabriel Thomas y Mermoz, que también pasó en una oportunidad en setiembre.

## Capítulo VII: Adami ahora funcionario de la Air France

### Nace Air France

Con el fin de facilitar la colaboración entre el gobierno francés y las empresas de transporte aéreo de ese país, el 31 de mayo se realiza una convención promovida por el Ministro del Aire, Mr. Pierre Cot que lo reúne con la Société Centrale pour l'Exploitation des Lignes Aériennes (SCELA), que agrupa a cuatro compañías aéreas: Air Orient, CIDNA, Farman y Air Union. El 7 de octubre esta unión de la SCELA se transforma en la compañía estatal S.A. Air France, con una gran primacía de Air Orient; la Compagnie Générale Aéropostale es absorbida por la nueva sociedad en 77 millones de francos, pasando a formar parte de ella. Su Director General fue el Sr. Ernest Rhoume.

La nueva compañía estableció una política de estricta reducción de gastos, cancelando operaciones de la línea en América del Sur, como lo ocurrido en Venezuela y las extensiones a Perú y Bolivia; impulsando sus afanes hacia el Lejano Oriente y África, donde radicaba gran parte del imperio francés.

Por suerte, la línea de la costa atlántica en la América del Sur se mantuvo, gracias a la insistencia de Mermoz ante el directorio de la Air France, conservando sus frecuencias en el tramo que pasaba por Uruguay, por lo menos por un tiempo, mientras continuaran en uso los aviones monomotores Laté.

A pesar de la limitación de los gastos, los servicios de la compañía se cumplían al pie de la letra, como tenía que ser; no obstante se redujo al personal aún más y algunos funcionarios fueron licenciados, por supuesto los que la empresa creía que no eran vitales para su funcionamiento. Adami continuó con los mismos cargos que ostentaba hasta ahora, entre ellos como mandatario de "Aeroposta Uruguay" Sociedad Anónima.

Con el fin de interiorizarlo de la extraordinaria organización montada por la Aéropostale y para que conociera las instalaciones y lo que se había hecho para la conquista de la línea en África y en América, Mermoz convenció a fines de agosto de 1933, de que realizara un viaje de inspección al nuevo Director de Explotación de la recién nacida Air France S.A., el famoso y glorioso aviador Maurice No-

gués, forjador de la ruta aérea hacia Indochina (quien en enero de 1934 perdería la vida como pasajero, en el trimotor Dewoitine "L'Emeraude", para desgracia de la empresa y de la aviación comercial de todo el mundo). Comenzaron en Francia un vuelo hacia el sur, entraron en África, cruzaron el océano en uno de los avisos de la compañía, continuaron el trayecto en vuelo desde Natal hasta Río de Janeiro, donde se hicieron al aire en el Laté 26 No.664, F-AILM con Mermoz de piloto y Baumard de radiotelegrafista, viniendo también el representante para la América del Sur, Mr. Jean Schneider y el Teniente aviador argentino Martín R. Cairó (que regresaba de ultimar detalles para el vuelo de la Escuadrilla "Sol de Mayo" de la Aeronáutica Argentina que acompañaría a Río de Janeiro al Presidente argentino Gral. de Div. Juan P. Justo). El tiempo en nuestro territorio era malo, con fuertes lluvias, no obstante el sábado 23 de setiembre partieron luego del mediodía de Pelotas, con destino a Pando, luchando con el temporal desde poco después del despegue. En las cercanías de Mosquitos (hoy Soca), Mermoz decidió aterrizar al perder prácticamente la visibilidad, haciéndolo en los campos del Sr. Alfredo BURGUEÑO, 8a. Sección del departamento de Canelones, al final de la carrera el aparato hace un "pílon" rompiendo el radiador y el extremo del ala derecha, sin más consecuencias. Todos los tripulantes fueron a Montevideo y al otro día continuaron a Buenos Aires en otro Laté que estaba en Pando. El avión se desarmó y se trajo a Pando donde se le reparó, quedando pronto el 3 de octubre.

El aeródromo de Pando reunía las condiciones adecuadas para el uso de la compañía de día y de noche y, como se expresó anteriormente era utilizado también por aviones extranjeros de paso, dadas sus buenas cualidades, así mismo, muchas veces se ejercitaban en él los aviadores de la Escuela Militar de Aviación.

### Adami escoge nuevos aeródromos para Air France

La ruta entre Pelotas y Pando en realidad quedaba muy a la izquierda del campo auxiliar de Rocha, pasando muy cerca de la ciudad de Treinta y Tres; los aviones de la compañía que hacían ese itinerario o viceversa, en general no se desviaban tanto hacia la costa para pasar relativamente cerca de Rocha (salvo que el tiempo fuera muy malo y entonces sí se desviaban hacia la costa a fin de evitar los cerros de Minas), por lo cual a fines de abril de 1933, a pesar de las medidas de austeridad, se habilitó en las proximidades de Treinta y Tres un aeródromo auxiliar que eligió Adami, en campos del señor Perinetti, durante un vuelo que efectuó el 25 de abril acompañado por el mecánico Rómulo Pomi, estando encargado de su mantenimiento el Sr. Pedro Melián, ex funcionario de Pando. Adami en varias oportunidades aterrizó allí. Ese Aeródromo es el actual de la ciudad de Treinta y Tres, perteneciente a la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica.

El 31 de marzo de 1933, el Presidente de la República Dr. Gabriel Terra dio un golpe de estado y disolvió los Poderes Constitucionales, el Parlamento y el Consejo Nacional de Administración, creando una Junta de Gobierno. Como es lógico de esperar esto perturbó el normal funcionamiento de la Aviación Civil, dado

que se formaron inmediatamente focos de resistencia civil, al no aceptarse la nueva situación, por lo que el Gobierno tomó una serie de medidas precautorias a partir de mayo de 1933, al instalar destacamentos de la Escuela Militar de Aviación en Melilla y Pando. A medida que pasaron los meses las medidas fueron flexibilizándose y casi se volvió a la normalidad el 2 de octubre de 1933.

Por lo antedicho la actividad en Melilla quedó en suspenso para los aviones civiles por muchos meses, no así la PANAGRA que autorizada continuó con su línea; así mismo en Pando se prosiguió operando para los aviones de la compañía, persistiendo Adami con sus tareas de llevar y traer el correo. Para movilizar la opinión pública y hacer renacer el interés por la Aviación Civil, se organizó para el 17 de diciembre de 1933 un festival aéreo en Melilla, con el pretexto de conmemorarse el treinta aniversario del primer vuelo mecánico, dentro del cual se cumplieron vuelos de bautismo, se colocó una piedra fundamental de los nuevos hangares a construirse, volaron los pilotos mas veteranos en sus máquinas, etc. El mismo día Adami habló por las principales "broadcastings" sobre temas históricos aeronáuticos y, el Ingeniero, mas tarde aviador, Serafin J. Milans sobre cuestiones técnicas.



*Adami con su de Havilland Moth CX-AAG; aeródromo de Air France en Durazno, 1936*

La actividad aérea emergió en 1934 con nuevos bríos, luego de la postración del año anterior. Los pilotos a los cuales podríamos llamar profesionales, mantenían su entrenamiento volando los aviones biplanos, que en ese año aún eran mayoría y, entre ellos los D.H. Moth con diferentes motores, como el Gipsy de Adami, quién controlaba muy seguido los campos auxiliares de la ahora Air France.

El año de 1934 comienza con un hecho auspicioso para la compañía, el 3 de enero el Atlántico es vencido por tercera vez, entre Saint-Louis de Senegal, África, y Natal, Brasil, esta vez por el bote volador de 23 toneladas Laté 300 "Croix du Sud", de cuatro motores de 650 hp cada uno, con la tripulación formada por los pilotos: Bonnot, de Clonard y Gauthier, radio Emont y mecánico Durruthy. Este aparato hará 25 travesías al Atlántico, hasta que el 7 de diciembre de 1936 al mando de Jean Mermoz desaparece en la última, sin dejar rastros. Con él se había comenzado la verdadera conquista del océano.

Mientras esto ocurría con las travesías atlánticas, todavía de ensayo y propaganda, la línea aerpostal persiste con los mismos aviones monomotores, aterrizando en Pando durante todo 1934, prácticamente sin problemas, pues en ese año no hubo que lamentar ni percances ni accidentes en nuestro territorio, como ocurrió en varias oportunidades, dando mayor tranquilidad a Adami.

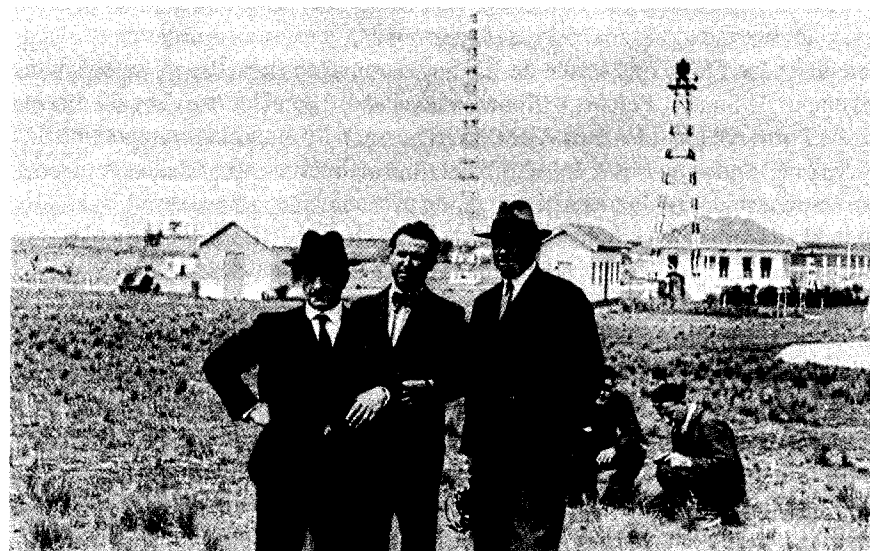


*Inauguración del monumento a Ricardo Detomasi. San José, 23 de setiembre de 1934.*

Luego del accidente de Detomasi en 1915, amigo y compañero de Adami, 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. Por tal razón se nombró una Comisión Patrocinadora Pro-monumento constituida por nueve ciudadanos, entre quienes estaba Adami. Los problemas económicos del Centro conspi-

raron contra la continuidad de esa idea, la que salió a flote nuevamente en 1930, cuando se cumplieron quince años del accidente. En 1931 la Comisión de Homenaje encargó la ejecución de un monumento a Ricardo Detomasi, al escultor maragato Dardo Salguero De La Hanty. El monumento se inauguró el 23 de setiembre de 1934 en la ciudad de San José, porque en sus inmediaciones había ocurrido el accidente. Representó el Gobierno el Ministro de Defensa Nacional Dr. José Espalter. Gran cantidad de público vinculado a la aviación y ciudadanos de San José se hicieron presentes; el principal orador fue don Ángel S. Adami, como se puede ver en una fotografía del momento. Sobrevolaron el acto aviones militares y civiles.

En el mes de febrero de 1935 había llegado al Puerto de Montevideo procedente de la Antártida, el ballenero noruego "Waytt Earp" de la expedición Ellsworth-Wilkins. A su bordo venía el monomotor monoplano de ala baja Northrop "Gamma" 2B, matrícula de los Estados Unidos NR 12269, bautizado "Polar Star", poderoso avión con motor Pratt y Whitney de 710 hp, el cual fue llevado a Pando en el mes de setiembre de 1935, donde dos técnicos americanos con la ayuda del mecánico del aeródromo Raúl Clermont lo armaron, siendo controlado por el científico y explorador australiano Sir Hubert Wilkins (asiduo visitante de Montevideo), el piloto canadiense del aparato, aviador Herbert Hollick-Kenyon y el Jefe de la expedición y aviador de la Primera Guerra Mundial Lincoln Ellsworth; este último fue el encargado de probar el avión en vuelo el 10 de setiembre, estando presentes Adami y Wilkins; a los treinta minutos de estar en el aire su motor falló; por lo que tuvo que efectuar un aterrizaje forzoso, al tomar tierra se acci-



*Ángel S. Adami, Raúl Tarino y Sir George Hubert Wilkins en el aeródromo de la Air France en Pando, 16 de setiembre de 1935.*



dentó con el alambrado perimetral del aeródromo, averiando el ala derecha y otros daños menores. El avión fue reparado en Pando y a las pocas semanas, el 23 de noviembre, pudo realizar un vuelo transantártico desde la Isla Dundee a la Base Little America. Adami prestó su apoyo a los expedicionarios y muchas veces los acompañó en Pando, existen varias fitografías de él con Wilkins, el avión y otros personajes vinculados a la expedición.

La pugna por el correo aerpostal transatlántico con América del Sur, entre Francia y Alemania, cada año exigía mayor competitividad; Francia con sus aviones y botes voladores, y Alemania con el dirigible «Graf Zeppelin» y buques que catapultan botes voladores. Asimismo en el continente se sumaba a la competencia los Estados Unidos con sus líneas aéreas PANAGRA y Pan American, y también las líneas subsidiarias de consorcios alemanes en Brasil, como el Sindicato Cóndor, que a partir del 14 de abril de 1934 comenzó a llegar a Buenos Aires, con escala en Montevideo. Con la diferencia de que todas estas compañías que actuaban en América, a esta altura no solo eran aeropostales, todas eran mixtas y transportan pasajeros en aviones con cabina cerrada con cierta comodidad, como los trimotores Ford, Junkers G-24 y 52/3m; y los bimotores Douglas DC-2, Sikorsky S-38 y Consolidated Commodore.

Evidentemente había que renovar la flota aérea con aparatos multimotores, más rápidos, con capacidad de transportar pasajeros; y eso fue lo que se hizo a partir del primer trimestre de 1935, primero solo con monomotores Laté-28 y enseguida poniéndose en uso dos trimotores Breguet 393T, sesquiplanos de alas metálicas, con motores Gnôme et Rhône radiales de 350 hp, que hacían el trayecto: Natal - Río de Janeiro - Buenos Aires - Mendoza; estos dos aviones estaban arreglados como «long courrier», solo para cuatro pasajeros (normalmente llevaban diez pasajeros). En ese año de 1935 se eliminaron entre Río y Buenos Aires las etapas de Santos, Pelotas y Montevideo (Pando), haciéndose el vuelo directo desde Porto Alegre a Buenos Aires y viceversa; a Montevideo se mandaba dos veces por semana un Potez 25 A2 ó T.O.E. normalmente comandado por el aviador franco-argentino Pierre Artigau, quien más adelante, a fines de 1935 ó 1936, cuando se comenzó a emplear el Fokker F-VII-b, F-AJBI, trimotor, en el tramo Río - Buenos Aires, vino con él algunas veces a Pando.

De esta manera Montevideo se transformaba en un apéndice de Buenos Aires en la línea Francia - Chile, quedando fuera de la ruta directa que ahora pasaba sobre la ciudad de Durazno.

A raíz del cambio de itinerario de la empresa, se abandonó el campo auxiliar de Rocha y se habilitó un aeródromo de buenas dimensiones, radiotelegrafía y balizamiento eléctrico, en las proximidades de Durazno, en un campo que a veces era usado por la Escuela Militar de Aviación y al cual Adami lo conocía y había aterrizado en él, (actual Base Aérea Tte.2º Mario W. Parallada).

En la puesta en funcionamiento de este nuevo aeródromo jugó un papel preponderante y fundamental el joven Ángel Rómulo Pomi, quien a fines de 1933

había sido licenciado de la compañía. En el primer trimestre de 1935, Pomi que a la sazón estaba en Buenos Aires, fue a ver a su amigo el Ing. Jeux, que había pasado a servir en Pacheco desde Pando, en esa circunstancia Jeux le adelantó la posibilidad de que, con los nuevos rumbos que tomaba la compañía, tendría cabida nuevamente en ella. Y así fue, comunicándose el Ingeniero Emile Barrière, Director de Air France en la América del Sur que se presentara al Sr. Ángel S. Adami en la sede de Montevideo, 18 de julio 1935, cosa que este hizo. Adami le dio las órdenes para su tarea, la que iba a consistir en hacer un aeródromo en el campo referido, situado en las cercanías de la Estación Yí de Durazno, que se usaba como pastoreo oficial. El predio formaba parte de la antigua «Estancia de Tajés» que perteneciera al Gral. Máximo Tajés y fue subarrendado por la Aeroposta Uruguaya S.A., representada por Adami, al Sr. Pedro de los Reyes, quien lo arrendaba a la Sucesión de la familia Tajés, administrada por el Escribano Romero Tajés, hijo de doña Laudelina A. Tajés de Romero, descendiente del General.

El 3 de julio de 1935, arribó a la ciudad de Durazno el Sr. Rómulo Pomi y se puso a trabajar en el campo, con la ayuda de personal del Regimiento de Caballería No.2 del Ejército. La primera inspección del futuro aeródromo fue hecha por Adami en su avión D.H. Moth en agosto de 1935 y más tarde por aviadores de la Escuela Militar de Aviación. En el correr del año 1936 el aeródromo de Durazno y predios adyacentes, fueron expropiados por el Estado para situar allí la Base Aeronáutica No.2, creada por Ley Presupuestal No. 9.538 del 31 de diciembre de 1935. El 28 de diciembre de 1936 llegó el primer destacamento de la Aeronáutica Militar a dicho aeródromo, a fin de tomar posesión del campo arrendado por la Aeroposta Uruguaya S.A. de unas 445 hectáreas. Esto no impidió que los funcionarios de Air France continuaran ejerciendo sus actividades, al contrario, compartieron muchas veces cosas comunes pues fue autorizado por el Estado, de acuerdo a la Resolución de fecha 16 de octubre de 1936.

El 14 de mayo de 1936 visitó el aeródromo de Melilla el Coronel Ulisse Longo, Agregado Aeronáutico de Italia en Argentina, Brasil y Uruguay, con residencia en Buenos Aires. El Coronel Longo, conocido aviador militar italiano que conquistara en vuelo el océano Atlántico Norte y Sur, fue recibido por autoridades del Centro Nacional de Aviación, encabezados por su Presidente el Dr. Manuel Rodríguez López, entre quienes se encontraba Adami, el que dos meses más tarde, 28 de julio de ese año fue elegido Presidente de la institución. En los primeros días de abril de 1937, regresó el Coronel Longo acompañado por el General italiano Aldo Pellegrini, Director de Aviación Civil de Italia, quién hizo donación en nombre de su país de un monoplano Breda 79S, de cuatro plazas, para la recién creada Dirección de Aeronáutica Civil, al que se matriculó CX-AAU y se lo bautizó «Leonardo da Vinci». En ese día Melilla estuvo rebosante de curiosos y amantes de la aviación, que presenciaron una demostración de alta acrobacia efectuada en un biplano Breda 25, por el aviador italiano Lana, que acompañaba a las autoridades italianas.



*Adami recibiendo a Maryse Bastié, 28 de enero de 1937.*

El 30 de diciembre de 1936 la gran aviadora francesa Maryse Bastié, cruzó el Atlántico Sur de Dakar a Natal, en un monoplano monomotor Caudron C.620 "Simoun" denominado "Jean Mermoz", en honor al recientemente desaparecido (el 7 de diciembre de 1936) gran aviador francés amigo de Uruguay y particularmente de la familia Adami. Su meta era la ciudad de Buenos Aires, donde arribó el 23 de enero de 1937 al aeródromo de la Air France en Pacheco. Llegó a Pando de Buenos Aires el 28 de enero, siendo recibida por el Presidente del Centro Nacional de Aviación y representante de Air France Ángel S. Adami y el Director de Aeronáutica Militar Coronel Esteban Cristi. En Montevideo fue agasajada en la sede del Centro, haciéndole entrega de una insignia de la institución por parte de Adami, estando presentes el General y Arquitecto Alfredo Baldomir y el Coronel Cesáreo L. Berisso. Partió el 31 de enero hacia Buenos Aires y de allí en un avión de Air France con destino a París, dejó su avión Caudron en Buenos Aires, a órdenes de la embajada francesa.

Adami el 5 de abril de 1937, tuvo el honor de recibir en Melilla al gran aviador peruano Teniente Comandante de Aviación Dr. Armando Revoredo Iglesias, quién procedente de Buenos Aires, luego de su extraordinario vuelo directo de Lima a la capital argentina en avión construido en Perú Stinson Faucett, vino en visita de cortesía invitado por nuestro gobierno. El 7 de abril después de saludar al Presidente Dr. Gabriel Terra, partió hacia Buenos Aires siendo despedido por el Coronel Esteban Cristi, Director de Aeronáutica Militar, y Adami, desde el aeródromo de Melilla. Existe una foto donde se aprecian a los tres aviadores.



*Adami, Tte.Cte. Armando Revoredo Iglesias (Perú) y Cnel. Esteban Cristi. 5 de abril de 1937.*

## **Pando y Durazno se transforman en aeródromos militares mixtos**

Para futura sede de la Escuela Militar de Aeronáutica, el 21 de diciembre de 1936 se aprobó la Ley No. 9.628, por la cual se expropió el campo empadronado con el No. 14.203, situado en la 7a. Sección Judicial del Departamento de Canelones, con un área de 124 hectáreas, 110 metros cuadrados, que pertenecía a la Aeroposta Uruguay S.A., subsidiaria de la compañía Air France; es decir el aeródromo de Pando. A partir del 10 de junio de 1937 la Aeronáutica Militar tomó posesión del aeródromo de Pando, aunque recién el 29 de setiembre de 1937, se efectuó la escritura entre el Estado y la persona jurídica denominada Aeroposta Uruguay S.A., representados el primero por el Coronel Julio A. Roletti y el segundo por Ángel S. Adami. El 18 de octubre de 1937 por Resolución del Poder Ejecutivo se denominó al citado campo "Aeródromo Militar General Artigas". El 20 de noviembre de ese año se inauguró oficialmente por medio de una ceremonia y desfile aéreo.

La actividad de la base de la Air France, muy menguada a partir de 1935, continuó de la misma forma que hasta ahora, compartiendo con las autoridades de la Escuela Militar de Aeronáutica, todas las facilidades con que contaban.

Como ocurrió muchas veces en la vida del aeródromo que aún no computaba los diez años, llegaron allí muchos aviones del extranjero que no pertenecían a la compañía, el año 1937 fue en ese sentido muy receptivo.

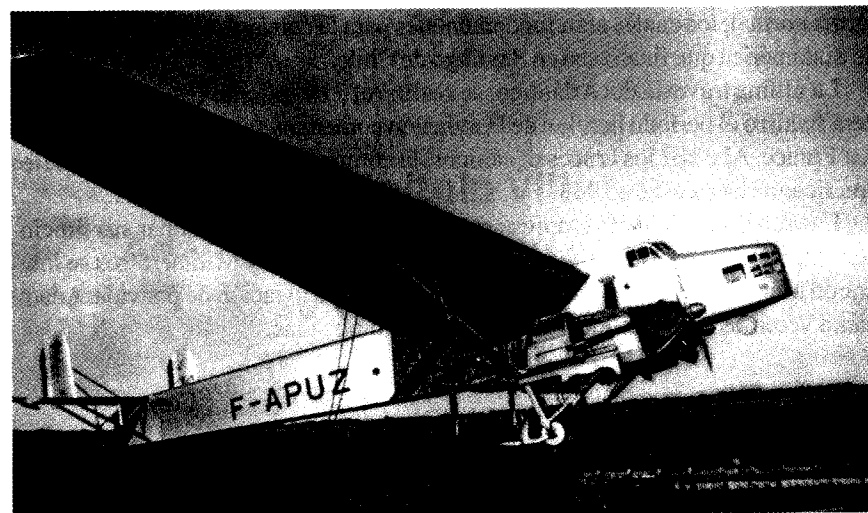
El 26 de noviembre arribaron a Pando, ahora denominado „Gral. Artigas”, un grupo de dos escuadrillas (Mirafiori y Campofornido) de aviones italianos, pertenecientes a la Regia Aeronautica (Aeronáutica Real), compuesta por diez sesquiplanos monomotores, monoplazas, Fiat CR-32 bis, especialmente acondicionados para acrobacia. Estas escuadrillas realizaron una espectacular demostración de acrobacia frente a la Rambla Wilson de Montevideo; durante una semana fueron huéspedes del aeródromo.

Pocos días más tarde, el 30 de noviembre, aterrizaron en el campo de aviación cuatro aviones antillanos, tres Stinson y un Curtiss (tres cubanos y un dominicano) que realizaban una gira de confraternidad auspiciada por la Sociedad Colombista Panamericana Pro Faro de Colón, a levantarse en la República Dominicana. Permanecieron varios días en Montevideo. El 29 de diciembre se accidentan los tres aviones cubanos en Colombia, pereciendo todos sus ocupantes. Al igual que los aviones italianos, los antillanos fueron recibidos y atendidos por los funcionarios de la Aeroposta Uruguay dirigidos por Adami, ya que todavía la Escuela Militar de Aeronáutica aún no contaba con los medios adecuados para acoger aviones fuera de los aviones militares.

Por último, el 2 de diciembre de 1937 arribó desde Buenos Aires al ahora “Aeródromo Militar Gral. Artigas”, ex de la Air France, el gran avión cuadrimotor de la compañía, Farman 2231, F-APUZ „Chef Pilote Laurent Guerrero“, que entre los días 20 y 22 de noviembre de ese año habían hecho el vuelo rápido París - Santiago de Chile en 58 horas 42 minutos, incluido el tiempo de las escalas; cuya tripulación estaba formada por: el famoso aviador Paul Codos y el no menos conocido Marcel Reine; el radio operador Léopold Gimie; y el mecánico Edmond Vauthier. Acompañados por Adami y el Alférez Piloto Aviador Carlos M. Vidal (designado Ayudante de los aviadores), fueron recibidos por el Ministro de Francia en Uruguay, Mr. François Gentil, saludaron el Presidente de la República, Dr. Gabriel Terra y al otro día de madrugada continuaron su vuelo hacia el norte.

A partir de diciembre de 1937 la línea de la Air France se vio reforzada y modernizada, con la puesta en servicio por la costa atlántica sudamericana, desde natal hasta Buenos Aires, de los aviones Dewoitine D333, de tres motores Hispano-Suiza de 575 hp cada uno, monoplanos de ala baja, metálicos, para ocho a diez pasajeros; entrando en servicio en ese mes el matriculado F-ANQB “Cassiopee” y en marzo de 1938 el F-ANQC “Altaïr”.

Estos dos aviones, realizaban su recorrido sin aterrizar en Uruguay, haciendo directo Porto Alegre - Buenos Aires y viceversa; sin embargo en 1938 se vieron obligados a efectuarlo por tres veces. El 1º de junio, el F-ANQB “Cassiopee” que venía desde el norte al mando de Léon Antoine, con Olivier Jacques Courtaud y Maurice Carbonelle, aterrizaron en Durazno a temprana hora de la tarde por causa



*Farman 2231. Chef Pilote Laurent Guerrero. Cruzó el Atlántico en tiempo record, tripulado por Paul Codos, Marcel Reine, Léopold Gimie y Edmond Vauthier. Pando, 2 Dic.1937*

de la densa niebla que cubría Buenos Aires y Montevideo, usando el campo de aviación por primera vez como aeródromo de alternativa; partieron al otro día al levantarse la niebla. Adami continuaba controlando el aeródromo con su Gipsy Moth, en períodos mas o menos prolongados.

Poco tiempo después aterrizó de madrugada otro Dewoitine, el cual había partido de Buenos Aires pasada la media noche con algún pasajero; en las proximidades de Durazno perdió el tapón del aceite del motor central, cubriéndosele el parabrisas, por lo que su piloto, el Comandante Clément Rolland (más tarde en 1940, en la línea transatlántica, Comandante de Farman 2200, cuadrimotor) decidió aterrizar en Durazno; allí fue auxiliado al otro día por el Comandante Gabriel Thomas, Jefe de la Aeroplaza de Gral. Pacheco, en Buenos Aires, quien vino en un Potez 62 bimotor.

La tercera vez ocurrió en el invierno de ese año de 1938, esta vez el Dewoitine “Cassiopee” aterrizó en Pando por problemas en el motor izquierdo, siendo reparado en ese aeródromo, que como vimos ya se denominaba “Aeródromo Militar Gral. Artigas”.

El aviador franco-argentino Pierre Artigau, continuó llevando y trayendo el correo entre Buenos Aires y Montevideo, usando siempre aviones Potez 25; y Adami, como siempre, se encargaba de la parte terrestre de dicho correo con el automóvil de la empresa.

El 1ro. de setiembre de 1939 comenzó la Segunda Guerra Mundial, Francia aliada de Gran Bretaña entró en guerra contra Alemania. Los primeros diez meses del conflicto no afectaron a la línea, cumpliéndose los vuelos transatlánticos en

forma normal, los cuales eran fundamentales para la conservación de la red aérea de Sudamérica que finalizaba en Santiago de Chile.

La última travesía del Atlántico, se realizó el 2 de julio de 1940. De esta manera finalizó el período heroico de la aviación comercial del Atlántico Sur para la Air France. Al cesar los cruces oceánicos, la compañía desapareció de los cielos americanos hasta el año 1945.

Los funcionarios de la empresa se vieron obligados a abandonar sus funciones. Algunos fueron absorbidos por la Aeronáutica Civil y Militar, otros se integraron a la vida privada, todos continuaron unidos a la aviación de por vida. Adami como veremos siguió unido a ella hasta sus últimos días.

## **Capítulo VIII: Adami prosigue como desde 1914 su vida de aviador**

### **Nuevamente directivo del Centro Nacional de Aviación**

Como hemos visto Adami fue Presidente y Vicepresidente del Centro en varias oportunidades, así mismo desde su fundación en 1913, estuvo íntimamente ligado a la institución, como su primer instructor, seleccionando sus aeródromos, jefe o director de los mismos, escogiendo sus aviones, etc. Por otra parte su vinculación con las compañías aeropostales francesas (Latécoère, Aéropostale y Air France), no impidieron su relación con el Centro, con la Escuela Militar de Aviación y con la Aeronáutica Militar.

En el momento de su separación de la Air France, era Vicepresidente del Centro, siendo el Sr. Pedro Arcondo Presidente.

La creación de la Aeronáutica Civil en 1935, la fundación de nuevos aeroclubes fuera de Montevideo a partir de los de Carmelo y Salto, la aparición de otros aviones, de festivales aéreos y poco después de escuelas de vuelo en el interior; fueron marcando el cambio del espíritu de la aviación en el país, cambio que se asemejó al del nacimiento de la aeronáutica civil en 1913.

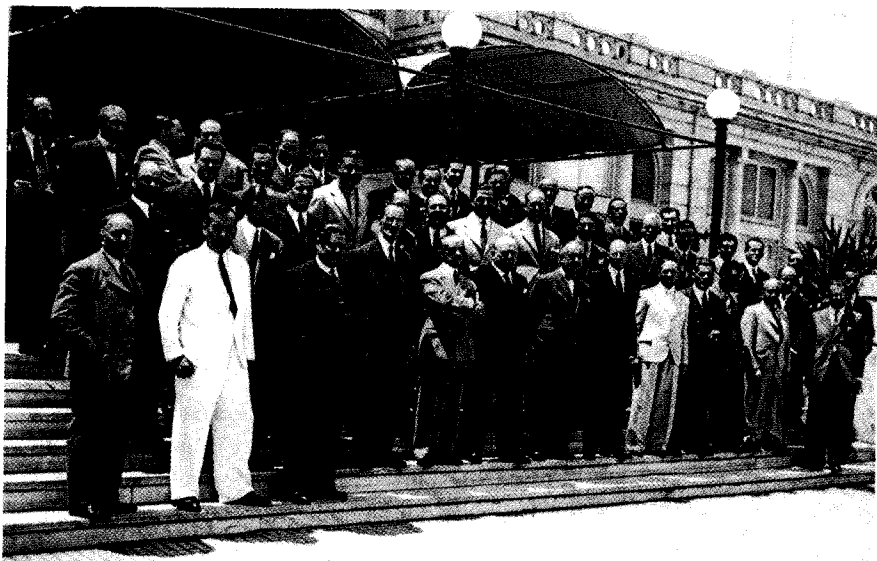
Desde la carrera aérea San Isidro-Villa Colón y doble circuito de las playas, organizada por el Aero Club Argentino, que tuvo lugar entre el 20 y el 21 de enero de 1923 y en la cual no intervinieron uruguayos, no se había realizado un evento como la carrera aérea de regularidad que se desarrolló entre los días 1 y 2 de julio de 1939, entre Montevideo-Buenos Aires-Montevideo, organizado por el Aero Club Argentino y el Centro Nacional de Aviación, siendo Melilla el eje de esta carrera.

Los aviones argentinos que eran ocho, fueron arribando a Melilla, estando presentes todos el viernes 30 de junio de 1939. Al otro día sábado 1.º de julio, junto a nueve aviones uruguayos, salieron todos de Melilla a partir de la hora 08:35, a fin de hacer el tramo de ese día, que era hasta Trinidad, Flores, con aterrizaje y de allí un pasaje por Carmelo, Colonia, para terminar en el aeródromo "Seis de Septiembre" en Morón, provincia de Buenos Aires, donde llegaron quince aviones. Al otro día se completó el raid con la segunda etapa, que finalizó en Melilla.

Partieron catorce aviones al abandonar el Nro.5, que era Adami en su Moth CX-AAG, acompañado por Enrique Cera, llegando el resto a la meta en Melilla.

Luego que todos los competidores arribaron a Melilla, comenzó un extraordinario festival aéreo, con la presencia del Presidente de la República General Arquitecto Alfredo Baldomir, ministros y una enorme cantidad de público que colmaron los alrededores del aeródromo. Adami no pudo estar presente dado que su aparato tuvo fallas en Morón.

En una asamblea de socios del Centro Nacional de Aviación, efectuada el 29 de diciembre de 1939, se decidió cambiar el nombre de la institución por la de Aero Club del Uruguay. En ese día por unanimidad, igualmente se tomó otra trascendente resolución, fue nombrar a don Ángel S. Adami, socio honorario del Club.



*Primeras Jornadas Aeronáuticas Sudamericanas. Reunión de participantes en el Parque Hotel, Montevideo, 26 de febrero de 1940.*

Concebidas por la Dirección de Aeronáutica Civil, se invitó a todos los aeroclubes de los países sudamericanos, a las Primeras Jornadas Aeronáuticas Sudamericanas que constarían de una concentración aeronáutica y actos anexos, a realizarse en el aeródromo de Melilla, entre los días 24 y 28 de febrero de 1940, para lo cual durante todo el mes de enero se trabajó en la organización de las citadas Jornadas en forma intensa, sobre todo por parte del Aero Club del Uruguay, regido por sus directivos el Presidente Pedro Arcondo y el Vicepresidente Ángel S. Adami, quienes formaron parte del Comité Organizador. El sábado 24 de febrero comenzaron a llegar los aviones de los aeroclubes invitados, los que sumaron trece argentinos, veintiséis brasileños, un chileno y un paraguayo, mas once

de la Aeronáutica Militar Argentina que aterrizaron en el Aeródromo Militar "General Artigas" de Pando. Al día siguiente 25 de febrero comenzó la movilización de las aeronaves de todos los países, con un gran desfile aéreo sobre Montevideo. En la tarde continuó con un festival aéreo acrobático, de paracaidismo, de planeadores, etc. Los días siguientes fueron de conferencias de derecho aéreo, visitas, ofrendas florales al Gral. Artigas, paseos, etc. Durante el banquete de clausura, el miércoles 28 al haber cumplido Adami en el año anterior 25 de aviador, se le brindó un cálido homenaje, obsequiándole el Aero Club del Uruguay una medalla alusiva con pergamino y, la Dirección de Aeronáutica Civil una artística plaqueta con la frase del poeta Virgilio "Agnosco Veteris Vestigia Flamme" (Reconozco en ti la huella de una antigua llama), entregada con un sentido discurso del Director, el escritor y periodista don José María Peña. Existe una fotografía de los delegados en las escaleras del frente al Parque Hotel, en cuyo centro se encuentran el Presidente de Honor que era el Ministro de Relaciones Exteriores Dr. Alberto Guani, el Inspector Gral. del Ejército General Julio A. Roletti y Ángel S. Adami junto a otras personalidades que sumaban unas cincuenta personas. El banquete fue la finalización del encuentro con el regreso de los participantes.



*Primeras Jornadas Aeronáuticas Sudamericanas. Aeródromo de Melilla, 28 de febrero de 1940.*

El 29 de julio de 1940 un grupo de personas vinculadas a la aviación fundaron un nuevo Club en Melilla al que denominaron Centro de Aeronáutica del Uruguay. Su primer Presidente fue el Ingeniero Luis Georgi y el Vicepresidente Pedro Arcondo, quién renunció a la presidencia del Aero Club del Uruguay a fin de ocu-



par este nuevo cargo, por tal razón don Ángel S. Adami pasó a la Presidencia de la añeja institución.

Con proyectos muy ambiciosos y optimistas nació el nuevo club, difundiendo la formación de: ...“pilotos aptos para ser reservistas de las fuerzas aéreas nacionales”..., dictando sus cursos gratuitamente al crecido número de alumnos que se anotaron para seguirlos en su sede del centro de la ciudad, con dos aviones en Melilla y otros que adquirieron nuevos en los Estados Unidos. Todo esto motivó al Aero Club a crear nuevamente (como antaño) la Escuela Civil de Aviación, que se fundó el 25 de agosto de 1940, para lo cual hizo un pedido a los Estados Unidos con el objeto de adquirir siete aviones nuevos para instrucción y entrenamiento y construyó otro hangar, identificado con el No.3. Todo esto ocurrió al principio de la primavera durante la presidencia de Adami, quién logró el apoyo de los poderes públicos para tal erogación.

Inmediatamente el Consejo Directivo del Aero Club comenzó a difundir por la prensa las facilidades para el ingreso de aspirantes a pilotos; además emprendió una gira de directivos por el interior de la República. El sábado 16 de noviembre de 1940 se inició la primera visitando Trinidad, Mercedes y Paysandú, donde pernoctaron, siendo recibidos los dos aviones que representaban a la institución (un Waco biplano y un D.H. Moth) en los que venían Adami, el Dr. Amílcar Falco, Manuel Pastoriza, Juan Carlos Pedemonte, Leandro Passeggi y Armando Guerra, por dirigentes del Aero Club Paysandú en formación. Al día siguiente despegaron hacia Salto, donde de la misma manera que en las otras ciudades fueron atendidos por representantes del Centro de Aviación Salto, a quienes les plantearon la posibilidad de contar con su afiliación, al igual que los anteriores clubes aéreos, con el objeto de que el Aero Club del Uruguay los representara ante los poderes públicos, facilitándoles todas las gestiones que deban plantear, lo que redundará en beneficio de la Aviación Nacional. Como se puede colegir la presidencia de Adami fue muy ejecutiva y acrecentó el prestigio de la antigua entidad.

El 21 de noviembre de 1940 se hizo efectivo la firma del contrato de compra de los siete aviones nuevos por parte del Presidente don Ángel S. Adami, del Vice Diego Capella y Pons, del Secretario Carlos Sturzenegger y del Tesorero Leandro Passeggi, quienes firmaron junto al representante de los aviones Aeronca Ingeniero Rey Vercesi por seis aparatos y, a Fernando Silveira Riet por un Piper Cruiser; ante la presencia del Director de Aeronáutica Civil don José Ma. Peña y autoridades de la Legación de Estados Unidos.

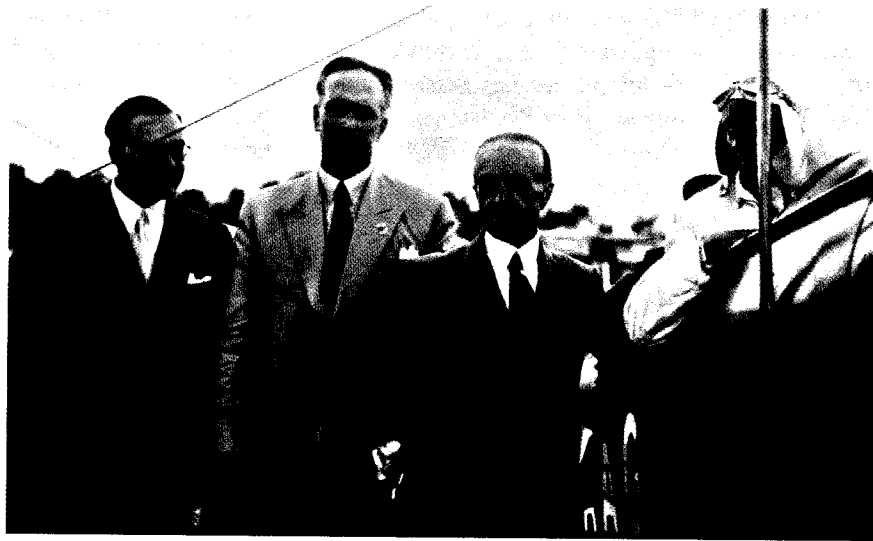
Una importante delegación del Aero Club del Uruguay, presidida por Ángel S. Adami, se presentó el 15 de diciembre de 1940 con varios aviones en el aeródromo “Carlos Antúnez Castellanos”, sede del Aero Club de Flores, a fin de testimoniar su afecto y admiración por dicha institución, primera en poner en funcionamiento una Escuela de Vuelo en el interior y saludar a los nuevos pilotos aviadores que recibieron ese día sus licencias, entregadas por el Inspector General del Ejército General de División Julio A. Roletti. Entre los nuevos pilotos se encon-

traba la primera aviadora recibida en el país, la señorita Irma Camacho luego señora de Benvenuto, quién recibió un hermoso ramo de flores que entregó Adami en nombre del Aero Club del Uruguay, según se aprecia en una impecable fotografía ovalada.



*Ángel Adami e Irma Camacho, primera aviadora brevetada en Uruguay. Trinidad, 15 de diciembre de 1940.*

En enero de 1941 el Aero Club, con la presidencia de Adami, dio un importante paso para la formación de nuevos aviadores, al crear el Comité Uruguayo Pro-Aviación (C.U.P.A.), con el fin de obtener fondos y de esta manera ofrecer becas a los aspirantes de pilotos, lográndose en 1943 formar “Escuadrillas” de aviadores hechos en cursos gratuitos. Podemos repetir las palabras que en determinado momento dijo don Ángel María Peña: ...“que CUPA fue inspiración tutelar que le diera el Sr. Ángel S. Adami, a quién secundara un núcleo de verdaderos cruzados del ideal”...



*Juan Carlos Pedemonte, presidente del A.C. Mercedes Dr. Salvador Milans, Adami, piloto Walter Fiesel en el Moth CX-AAG; abril de 1941.*

El 6 de abril de 1941 se desarrolló en la ciudad de Mercedes una dinámica jornada aeronáutica, al inaugurarse el aeródromo "Ricardo Detomasi", con la presencia de una delegación del Aero Club del Uruguay encabezada por el Presidente don Ángel S. Adami, quién acudió en su avión; así como una representación de la Aeronáutica Militar con cuatro biplanos; de otros aeroclubes del interior y, se sumó a la fiesta el primer paracaidista nacional José Aníbal Lareo, arrojándose desde un aparato piloteado por Mario Apaulaza. Conservamos una fotografía, en la que se observan a: Juan Carlos Pedemonte, al Dr. Salvador Milans (Presidente del Aero Club Mercedes), don Ángel S. Adami y en la cabina del piloto al instructor Walter Fiesel, avión Gipsy Moth CX-AAG de Adami.

En 1935, el aviador chileno Sr. Alfredo de los Ríos, fundó la "Escuadrilla Interamericana", con el objeto de unir las aviaciones civiles de toda América. El 4 de mayo de 1941 llegó a Melilla procedente de Buenos Aires, una delegación de la citada institución cuya misión era de confraternidad americana. Su arribo se efectuó en un bimotor anfibia Grumman, delegación que fue recibida por el Presidente del Aero Club Ángel S. Adami y todo el Consejo Directivo de la entidad, una foto recuerda esa llegada.

En mayo de 1941 el Aero Club de Treinta y Tres, le ofreció un homenaje a Adami, al designar a su Escuela Civil de Aviación "Ángel S. Adami". El referido Aero Club organizó y llevó a cabo los días 11 y 12 de mayo una fiesta aeronáutica Pro-Escuela Civil de Aviación de Treinta y Tres "Ángel S. Adami".

Luego de haber recibido los siete aviones nuevos desde los Estados Unidos, los que fueron armados y probados en vuelo, el Aero Club dio un banquete de

agradecimiento a las autoridades públicas en el Restaurant del Ferrocarril, estando presentes entre otros el Inspector General del Ejército General Roletti, el Precursor de la Aviación Nacional Coronel Cesáreo L. Berisso y otras personalidades vinculadas a la aviación. Como testimonio de ese día, 21 de junio de 1941, Adami y el Gra. Roletti dedicaron la foto que recuerda ese acto al Cnel. Berisso.

Continuando con su ahora agresiva política, el Aero Club impulsado por Adami, con la presencia del Presidente de la República General y Arquitecto Alfredo Baldomir y los embajadores de los países sudamericanos, bautizó los nuevos siete aviones adquiridos y tres más de su inventario, con los nombres que representaban aquellos diplomáticos presentes, en una brillante ceremonia llevada a cabo en Melilla el 9 de julio de 1941.

Organizada por el Aero Club del Uruguay, con la colaboración de la Aeronáutica Militar y Civil, bajo los auspicios de: la Comisión Nacional de Turismo, la Comisión Municipal de Cultura y la Comisión Nacional de Educación Física, se desarrolló entre el 5 al 22 de diciembre de 1941, la Primera Exposición Histórico Aeronáutica, en el Subte Municipal. Estuvo a cargo de la parte histórica el señor Juan Carlos Pedemonte, asesorado desde el Aero Club por Ángel S. Adami, Diego A. Capella y Pons y Leandro Passeggi; sumados a ellos desde la Aeronáutica Militar el Mayor Guido Gagliardini y el Capitán Asimilado Miguel Juan y Nadal. Los organizadores de la Exposición anhelaban que el pueblo interpretara el propósito esencial de la misma: "mostrar la rápida evolución de la ciencia del vuelo, a través de sus diversas etapas que comprenden desde la hora inicial y temeraria de los heroicos pioneros hasta el presente". Tuvo el apoyo y la participación de la Argentina, enviando valiosos materiales históricos y personalidades como: el General de Aviación (luego Brigadier General) Ángel María Zuloaga, la viuda de Florencio Parravicini, Teodoro Fels, Ingeniero Ernesto Newbery del Aero Club Argentino y otras personalidades vinculadas al pasado aeronáutico argentino, del cual Adami formaba parte como precursor.

### **Adami hace entrega de la Presidencia del Aero Club**

El 26 de enero de 1942, se realizaron las elecciones de la Comisión Directiva del Aero Club, pasando a la presidencia el Sr. Luis A. Castagnola. De cualquier manera Adami nunca se alejó de la dirección de la institución, de la cual era, como pudimos ver, Socio Honorario desde el 29 de diciembre de 1939.

Al haberse aprobado la Ley No. 9.977 de "Fomento de la Aviación" el 5 de diciembre de 1940, promovió una mayor holgura en el desenvolvimiento de los aeroclubes y se subvencionó igualmente a las líneas aéreas nacionales, razón por la que el Estado nombró dos delegados ante las compañías P.L.U.N.A. y C.A.U.S.A. (Compañía Aeronáutica Uruguaya S.A.), línea aérea que en aquella época hacía el servicio de hidroaviación entre Montevideo y Buenos Aires; con el cometido que lo tuvieran al corriente, mediante la Dirección de Aeronáutica Civil, de la marcha

de las empresas. El 2 de julio de 1942, fueron cesados de sus funciones por el Decreto No. 1648, las personas que hasta ese momento lo ocupaban, nombrándose en C.A.U.S.A. al veterano aviador Ángel S. Adami, con una remuneración de ciento cincuenta pesos mensuales.

Mientras esto ocurría, no dejaba de volar en su Gipsy Moth, interviniendo en festivales y visitas al interior, sin dejar de verificar el control de C.A.U.S.A., en el nuevo y único cargo que tuvo del Estado.

Al acercarse las elecciones nacionales de noviembre en 1942, varios aviones efectuaron propaganda aérea de los diferentes candidatos, arrojando volantes o pintando el fuselaje o sus alas con los nombres de los postulantes al ejecutivo, como fue el caso del avión Gipsy Moth CX-AAAG de Adami, que llevaba en sus alas bajas, a la derecha Amézaga y en la izquierda Guani, quienes resultaron ganadores, accediendo a la Presidencia y Vicepresidencia de la República, el 1º de marzo de 1943.

El comienzo del año 1943 fue de grandes cambios en el aeródromo de Melilla, al comenzar las obras de infraestructura y alargamiento de la pista norte-sur, lo cual motivó una disminución de los vuelos, a lo que hubo que sumar la dificultad de conseguir el combustible para los aviones, debido a la escasez de naftas a causa de la Segunda Guerra Mundial. Por esta razón Adami aminoró su trajín de vuelo.

En el cine Radio City tuvo lugar el 18 de julio de 1943 un brillante acto de confraternidad americana organizado por el Comité Uruguayo Pro-Aviación (C.U.P.A.), en el que se procedió a colocar las insignias a los doce integrantes, seis de cada una de las dos "Escuadrillas" que se denominaron Brasil y Estados Unidos. Acto que contó con la presencia del Ministro de Defensa Nacional, de los embajadores de Brasil y los Estados Unidos, del Director de Aeronáutica Civil y otras personalidades que destacaron la labor del Comité y su inspirador el veterano aviador y fundador del Aero Club, que en ese año cumplió treinta de actividad, don Ángel S. Adami.

El Aero Club Maragato de San José se fundó el 12 de julio de 1940, bajo la inspiración del aviador Alberto Ciganda, cuatro años más tarde se inauguró el 30 de julio de 1944, el campo de aviación al que se denominó "General Cesáreo Berisso". Asistieron al acto numerosas delegaciones de entidades similares, una escuadrilla militar y el antiguo aviador don Ángel S. Adami, quién llevó la representación de la Dirección de Aeronáutica Civil. Agregamos que Adami y Berisso, pioneros de la aviación del Río de la Plata, mantuvieron siempre una vieja amistad y en ocasiones como se puede colegir en este libro volaron juntos, entre otros lugares a San José en marzo de 1921.

Con el motivo de hacer entrega de los brevets "A" a nuevos pilotos que terminaron sus cursos de aviadores en el Centro de Aviación Salto, una delegación de la Dirección de Aeronáutica Civil se trasladó a la ciudad de Salto el 25 de agosto de 1944, compuesta por el Director José María Peña, el Dr. Alfredo Casal y Ángel S.

Adami, quienes efectuaron el otorgamiento de los respectivos diplomas, ante directivos del citado Centro y público que estuvo presente. Es de hacer notar la presencia de Adami en importantes actos en calidad de delegado de la Dirección de Aeronáutica, como reconocimiento a su emblemática presencia ante otros aviadores o personas vinculadas a la aviación civil, militar y comercial.

## EPÍTOME

Adami prosiguió volando todo lo que restaba del año 1944, e ingresó en 1945 con su licencia al día. Poseía el brevet de piloto aviador No.1, categoría "B" (Profesional), renovándolo normalmente en el mes de agosto de cada año. En la última hoja de su libro de vuelos figuran en febrero de 1945 dos, el 3 hasta Paso Pache y el 10 a Colonia, que fue el último. Falleció el 1° de marzo de 1945, como vimos había nacido el 15 de mayo de 1878, por lo tanto tenía sesenta y seis años.

Sus restos descansan en el Cementerio del Buceo, donde fueron inhumados el día 2 de marzo. Una gran cantidad de público lo acompañó y escuchó acongojado las palabras de su amigo el Director de Aeronáutica Civil, periodista y escritor don José María Peña. Todos los diarios de la capital y muchos del interior recordaron su trayectoria, en varios figuraba su imagen ante el motor rotativo del biplano Farman, o sencillamente una foto de aquella arcaica máquina de los años heroicos de la aviación.

El homenaje mas importante y que perdurará por siempre, fue el de designar con su nombre al aeródromo de Melilla al poco tiempo de su fallecimiento, de acuerdo a lo que sigue: la Dirección General de la Aeronáutica Militar, a la sazón desempeñada por el Coronel (P.A.M.) Oscar Diego Gestido, se dirigió al Ministerio de Defensa Nacional, sugiriendo que el aeródromo de Melilla llevara el nombre de este Precursor de la Aviación Civil. La Dirección de Aeronáutica Civil compartió la propuesta y, con fecha 25 de mayo de 1945, el Poder Ejecutivo pasaba el mensaje al Parlamento proponiéndolo. La Cámara de Representantes votó el Proyecto por unanimidad, el que había venido informado por la Comisión de Constitución, Legislación y Códigos, con una hermosa nota que firmaron sus ocho miembros, donde se historia la trayectoria aeronáutica del que años mas tarde fuera declarado "Precursor de la Aeronáutica Uruguaya". El Senado previo informe de la Comisión de Constitución y Legislación aprobó así mismo el Proyecto el 8 de octubre de 1946, transformándose en la Ley No.10.813, promulgada por el Poder Ejecutivo el 17 de octubre de 1946.

Paralelamente a esta gestión oficial iniciada en la Aeronáutica Militar, que aunque lenta era segura, se formó un Comité Nacional de Homenaje entre sus amigos, cuyo Presidente era el Coronel José San Martín, el Secretario General el Sr. Juan Carlos Pedemonte y el Tesorero el Contador Francisco S. Schenone; Comité que proyectó levantar un monumento en el mismo campo que llevaría su nombre. Recurrieron a la Aeronáutica Civil, Militar y Naval, a todos los aeroclubes, a las compañías de aviación nacionales y a la Air France, además se sumó a todas estas entidades el Círculo de la Prensa, de la cual Adami fue fundador.



*Monolito a la memoria de Adami en el aeropuerto de Melilla*

Al haber respondido a los requerimientos y logrado los fondos necesarios para la obra, se dio comienzo a esta. Además de los donativos en dinero se contó con la totalidad del granito cedido generosamente por el aviador civil Sr. Ernesto Deal Smith (h). De la misma forma se recibió la colaboración del Servicio de Ingeniería y Arquitectura Militar, que obtuvo la autorización del Ministerio de Defensa Nacional para destinar una suma de dinero a la construcción de una pequeña alberca frente al monumento, hoy inexistente al habersele cambiado de lugar.

El proyecto general y la labor artística estuvo a cargo del escultor de San José Dardo Salguero De La Hanty (autor del monumento a Ricardo Detomasi). El monumento se instaló frente a la entrada de la flamante aeroestación, mirando hacia el Camino Melilla, de ese lugar fue desplazado décadas después hacia dentro del predio del aeropuerto.

La inauguración tuvo lugar el 7 de diciembre de 1947, contó con la presencia de altas autoridades nacionales encabezadas por el Ministro del Interior Dr. Giordano Bruno Eccher, el Director General de la Aeronáutica Militar Coronel (P.A.M.) Oscar M. Sánchez, del Director de Aeronáutica Civil Capitán de Navío Julio F. Lamarthée, viejos aviadores como el General Cesáreo L. Berisso, Francisco Bonilla, Paul Castaibert, Coronel Tydeo Larre Borges y otros; también se hizo presente una delegación argentina presidida por el Dr. Arturo Vatteone. Varias perso-

nalidades hicieron uso de la palabra. En el momento del descubrimiento del monumento sobrevoló una Escuadrilla de aviones militares y numerosos aviones civiles.

Al año de su muerte su amigo de San José Alberto Ciganda, publicó en el diario La Razón de Montevideo un sentido homenaje a su memoria, antes de la inauguración del monumento. Su parte final dice:..."Muy pronto, en un acto de proyecciones grandiosas como definitivamente consagratorio de la personalidad aeronáutica de Adami, llegaremos hasta el campo de Melilla para dejar perpetuada en el bronce, expuesta a la contemplación admirativa de las generaciones que vendrán, la figura de quién ofreció lo mejor de sus energías, inteligencia y desvelos para fundar la Aviación Civil Uruguaya" ...

## ÍNDICE DE PERSONAS CITADAS

-Acuña, Juan A. ....	47, 49
-Adami, César Ángel .....	51, 52, 55, 58, 60, 61
-Adami, José Lorenzo .....	5, 21
-Adami, Juan Bautista .....	5
-Adami, Santín .....	5
-Agneta, Alfredo J. ....	12, 13
-Aguiar, Juan P. ....	52
-Albanese, Juan .....	28, 30, 31, 35
-Aldama, Felipe .....	30
-Alfonso, Marcelino .....	19
-Almandós Almonacid, Vicente .....	37, 39, 41, 42
-Álvarez, Sr. ....	30
-Antoine, Léon .....	62, 72
-Apaulaza, Mario .....	80
-Arcondo, Pedro .....	75, 76, 77
-Artigau, Pierre .....	68, 73
-Ayala, Silvestre .....	32, 34
-Baldomir, Alfredo .....	70, 76, 81
-Banizzi, Enrique V. ....	30, 35
-Baraille, Casimire .....	8
-Barrière, Emile .....	69
-Bastié, Maryse .....	70
-Batlle y Ordóñez, José .....	7, 16, 22
-Bédignans, Adrien .....	46
-Beinhorn, Elly .....	60
-Beisso, Ulises .....	43, 47, 49
-Berisso, Cesáreo L. ..	13, 21, 26, 28, 29, 30, 31, 40, 42, 47, 70, 81, 82, 85
-Bernardi, Alejandro .....	31
-Bernardinis, Aldo .....	28, 30, 35, 38
-Bernies, Louis .....	46
-Berro García, Adolfo .....	18
-Blixen, Samuel .....	5
-Boiso Lanza, Juan Manuel .....	25, 26
-Bolland, Adrienne .....	32, 33
-Bonatti, Fortunata .....	5
-Bonilla, Francisco .....	12, 13, 22, 85
-Bouilloux-Lafont, Marcel .....	41, 42, 57, 59
-Bove Maccio, Mario .....	52, 59
-Bremner, James Fraser .....	32, 34



-Brito, Alfredo S. ....	19
-Cairó, Martín R. ....	64
-Camacho, Irma ....	79
-Capella y Pons, Diego ....	78, 81
-Carbonelle, Maurice ....	72
-Carretier, Pierre ....	61
-Carton, Emile ....	6
-Castagnola, Luis A. ....	81
-Castaibert, Paul ....	13, 14, 25, 85
-Cattaneo, Bartolomeo ....	3, 22
-Cera, Enrique ....	76
-Challe, León ....	53
-Ciganda, Alberto ....	31, 53, 82, 86
-Clermont, Raúl ....	67
-Codós, Paul ....	72, 73
-Collenot, Alexandre ....	46
-Cortés, Blas ....	44, 45, 47, 48, 49, 50, 56
-Costes, Dieudonné ....	45
-Courtaud, Olivier Jacques ....	72
-Couzinet, René ....	61
-Cristi, Esteban ....	25, 26, 70, 71
-Da Silva, Generoso ....	52
-Da Silva, Juvenal ....	52
-Daurat, Didier ....	39, 52, 59
-Dautry, Raoul ....	59
-de la Riva, Luis C. ....	24
-de los Reyes, Pedro ....	69
-Deal Smith, Ernesto ....	85
-Detomasi, Ricardo ....	14, 16, 20, 21, 22, 23, 24, 66, 67
-Díaz Cibils, Delfín ....	60
-Domenjoz, John ....	17, 18
-Domínguez, Diego A. ....	19
-Donnet o Mac Done, aviador ....	31
-Drône, Pierre ....	55
-Eccher, Giordano Bruno ....	85
-Ellsworth, Lincoln ....	67
-Emler, Jacques ....	62
-Escofet, hermanos ....	3
-Espalter, José ....	67
-Étienne, Victor ....	52, 62
-Fabini, Juan P. ....	17, 18
-Falco, Amílcar ....	78

-Falco, Ángel ....	11
-Fels, Pablo Teodoro ....	11, 12, 14, 81
-Fiesel, Walter ....	60, 80
-Frances, Georges ....	46
-Franco, Ramón ....	43
-Fraschini, Carlos ....	56
-Frigerio, Atilio ....	45
-Frugoni, Emilio ....	11
-Gagliardini, Guido ....	81
-Ganzo Duque, José P. ....	35
-Garat, Juan P. ....	14
-García Cames, Mario ....	3
-Garnier, Léonce ....	18
-Gascue, J. ....	34
-Gentil, François ....	72
-Georgi, Luis ....	77
-Gestido, Oscar D. ....	84
-Gilbert, André ....	40
-Gimié, Léopold ....	72, 73
-González, Manuel ....	19
-Grosselin, Albert ....	42
-Guani, Alberto ....	77
-Guerra, Armando ....	78
-Guillaumet, Henri ....	54, 55
-Hamm, Victor ....	40, 41
-Hasset, Patrick ....	43
-Hollick-Kenyon, Herbert ....	67
-Ibarra, José Luis ....	37, 40
-Irmscher, Carlos ....	14
-Jeux, ingeniero ....	69
-Jiménez Lastra, Benjamín ....	12, 13
-Jousse, radio-técnico ....	61
-Juan y Nadal, Miguel ....	81
-Justo, Juan P. ....	64
-Kayel, Bernardo ....	18
-Kingsley, Shirley G. ....	34, 50
-Lafay, Etienne ....	40
-Lagisquet, Luis C. ....	44, 45
-Lamarthée, Julio F. ....	85
-Lamas Pouey, Enrique ....	56
-Lareo, José Aníbal ....	80
-Larre Borges, Glauco ....	40, 42, 43, 45, 47, 49

-Larre Borges, Tydeo .....	40, 45, 53, 56, 57, 61, 85
-Lassenay, Lorenzo Andrés .....	44
-Latécoère, Pierre-Georges .....	39
-Lavison, Adrian .....	29
-Le Brix, Joseph .....	45
-Longo, Ulisse .....	69
-Lorenzo, José A. ....	58, 60
-Lyautey, Louis-Hubert .....	40
-Machado, Nelia .....	26
-Magalhães Costa, Guilherme .....	3, 6, 8, 10
-Mailloux, navegador .....	61
-Manuel, Jean .....	61
-Marichal, Edmundo .....	15, 19
-Martínez Velazco, Enrique .....	3
-Martínez, Esteban .....	7
-Massimi, Marqués Beppo de .....	39
-Melián, Pedro .....	64
-Mercader, Carlos .....	56
-Mermoz, Jean .....	46, 47, 48, 50, 51, 52, 53, 54, 57, 58, 61, 62, 63, 64, 66
-Milans, Salvador .....	80
-Milans, Serafin J. ....	65
-Miranda César .....	31, 37, 43
-Miranda, Arturo .....	27
-Mitre, Jorge A. ....	37
-Monard, Edouard .....	12
-Montero, Felipe .....	48
-Müller, Lauro .....	22
-Muniz Livingston, Francisco Javier .....	33
-Muñoz de Cardone, Clorinda .....	20, 26
-Muñoz y Zevallos, Guillermo .....	20, 25
-Murat, Príncipe Charles de .....	40
-Navarra, María Inés .....	60
-Négrin, Elisée .....	52, 54, 55, 57
-Noble, Julio A. ....	37
-Noguès, Maurice .....	63
-Noriega, Sr. ....	21
-Otero, Rogelio .....	30
-Pacheco y Obes, Melchor .....	10
-Paillette, Marcel .....	14, 21
-Parallada, Mario Walter .....	42
-Parravicini Diomira, Florencio .....	26
-Parravicini, Florencio .....	26, 81

-Passeggi, Leandro .....	78, 81
-Pastoriza, Manuel .....	78
-Pedemonte, Juan Carlos .....	78, 80, 81, 84
-Pellegrini, Aldo .....	69
-Peña, José María .....	77, 78, 79, 82, 84
-Perotti, Ítalo Eduardo .....	3
-Piacenza, César .....	56, 57
-Piano, Juan P. ....	52
-Polero, José R. ....	58
-Poli, Emilio .....	42
-Pomi, Ángel .....	48
-Pomi, Ángel Rómulo .....	48, 60, 64, 68, 69
-Pons, Carlos A. ....	34, 60
-Portait, Marcel .....	40
-Precardin, Maurice .....	27
-Prevost, Armand .....	3
-Pruneta, René .....	55
-Quintela, Ernesto .....	22
-Quintela, Manuel .....	22
-Reine, Marcel .....	54, 62, 72, 73
-Revoredo Iglesias, Armando .....	70, 71
-Rhoume, Ernest .....	63
-Ríos, Alfredo de los .....	80
-Rodó, José Enrique .....	10
-Rodríguez López, Manuel .....	69
-Rodríguez Riet, Lugo .....	47, 49, 50, 58
-Roig, Joseph .....	39, 40, 41
-Roletti, Julio A. ....	71, 77, 78, 81
-Rolland, Clément .....	73
-Rozès, Henri .....	46, 47
-Sáenz Lacueva, Adhemar .....	25, 26
-Sáez, Eduardo M. ....	30
-Saint-Exupéry, Antoine .....	52, 54, 55, 56
-Salguero De La Hanty, Dardo .....	24, 67, 85
-San Martín, José .....	84
-Sánchez, Florencio .....	10, 11
-Sánchez, Joaquín C. ....	12, 18, 24, 25
-Sánchez, Oscar M. ....	85
-Santelli, Hervé .....	46
-Schenone, Francisco S. ....	84
-Schneider, Jean .....	64
-Selvetti, Leonardo .....	54

-Serre, Eduard .....	59
-Severi, Alfredo .....	29
-Severi, Mario .....	29
-Shingleton, Frank .....	32, 33, 34
-Sierra de Sánchez, Margarita .....	36
-Sieyes, Emmanuel de .....	42
-Silveira Riet, Fernando .....	78
-Smith, Agustín M. ....	12
-Smith, Juan .....	18
-Soulés, Albert .....	54
-Straumann, Raúl W. ....	32, 34, 35, 38
-Sturzenegger, Carlos .....	78
-Suárez, José Benicio .....	13
-Summaruga, Enzo .....	55
-Supervielle, Luis .....	40
-Tajes de Romero, Laudelina .....	69
-Tajes, Máximo .....	69
-Tarino, Raúl .....	58, 60, 67
-Terra, Gabriel .....	60, 64, 70, 72
-Thomas, Gabriel .....	42, 47, 48, 52, 58, 62, 73
-Toscano, Esteban .....	51
-Vachet, Paul .....	39, 40, 41
-Vatteone, Arturo .....	85
-Vaulx, Conde Henry de la .....	51
-Vauthier, Edmond .....	72, 73
-Velten, Gastón .....	51
-Vidal, Carlos M. ....	72
-Viera, Feliciano .....	22
-Villar, Amanda .....	13, 33, 51
-Visca, Pedro P. ....	3, 6, 7, 8
-Viscarret, Marcelino .....	44
-Vitolo, Alfredo .....	56
-Walch, J. ....	19
-Walder, Aris Emma .....	42
-Wilkins, Sir Hubert .....	67, 68
-Williams, Raymond "Red" .....	53
-Wilmot, Charles E. ....	28, 30
-Zabaleta, Lorenzo J. M. ....	58
-Zerbino, Julio .....	32, 33, 34, 35, 36, 37, 38
-Zuloaga, Ángel María .....	81

## ÍNDICE DE AERONAVES CITADAS

-AVRO 504K No. 2 .....	35, 36, 38, 45, 50, 53
-AVRO 504K No.1 motor Le Rhône 110 hp ...	28, 29, 30, 31, 33, 34, 35, 38
-AVRO-Sport motor Renault de 80 a 100 hp .....	32, 33
-Blériot 50 hp de Detomasi .....	21, 22
-Blériot XI 25 hp .....	3
-Blériot XI 50 hp .....	3, 11, 23
-Breda 79s "Leonardo da Vinci" motor Alfa Romeo de 200 hp .....	69
-Breda A-4 motor Colombo 130 hp .....	42
-Breguet 14 No.306 .....	40, 41
-Breguet 14 Renault 300 hp .....	39, 40, 47
-Breguet 393 T tres motores G&R de 350 hp .....	68
-Breguet XIX 450 hp .....	45, 53
-Castaibert 50 hp Uruguay IV .....	22
-Castaibert 60 hp Le Rhône .....	25
-Caudron "Simoun" motor Renault de 220 hp .....	70
-Caudron G/3 motor Le Rhône 80 hp .....	32
-Couzinet 70 tres motores H.S. de 650 hp .....	61
-Curtiss JN-4 motor Curtiss 90 hp .....	42
-De Havilland D.H.16 320 hp .....	50
-De Havilland D.H.4A 350 hp .....	50
-De Havilland D.H.6 90 hp .....	31, 34, 35, 36, 38, 43, 44, 45, 50
-De Havilland D.H.60 "Clavileño" .....	50, 51, 52, 56, 58, 59, 60
-De Havilland D.H.60 "Santa María" .....	50
-De Havilland D.H.60 Cirrus II 85 hp .....	50, 58
-De Havilland D.H.60 Gipsy 120 hp "Pegaso" .....	60, 65, 69, 73, 76, 80, 82
-De Havilland D.H.60 Gipsy II 120 hp .....	58
-De Havilland D.H.60 Gipsy III 120 hp .....	58
-Dewoitine D 333 "Cassiopée" tres motores H.S. de 375 hp .....	72, 73
-Dirigible "Graf Zappelin" .....	68
-Dornier "Wal" "Plus Ultra" .....	43
-Dornier "Wal" "Uruguay" .....	45
-F.E. 2b 160 hp - 29	
-Farman "Escuela" 50 hp .....	14, 15, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 29
-Farman "Escuela" 50 hp "El Águila" .....	21
-Farman 2200 cuatro motores Hispano de 690 hp .....	73
-Farman 2231 "Laurent Guerrero" cuatro motores Hispano de 690 hp .....	72, 73
-Fiat CR-32 bis motor Fiat de 550 hp .....	72
-Fokker F-VII b tres motores Armstrong Siddeley de 220 hp .....	68
-Ford 5-AT-5 tres motores P&W de 450 hp .....	52, 53, 68

-Globo libre "O Portugal" .....	6, 7, 8, 9, 19
-Globo libre "Paz" .....	8
-Laté 25 motor Renault 450 hp .....	46, 52
-Laté 25-2R motor Renault 450 hp .....	46
-Laté 26-2 motor Renault 450 hp .....	47, 49, 50, 51, 52, 55, 62, 64
-Laté 28 motor H-S 600 hp .....	52, 53, 55, 56, 57, 62
-Laté 28-3 .....	57
-Laté 300 "Croix du Sud" cuatro motores H.S. de 650 hp .....	66
-Northrop "Gamma" 2B motor P&W 710 hp .....	67
-Potez 25 TOE motor L-D de 450 hp .....	68, 73
-Potez 62 dos motores Hispano de 720 hp .....	73
-Rumpler "Taube" .....	15
-SALM, S.2 motor Fiat 300 hp .....	44
-Salmson 2-a2 .....	39
-SPAD S.XIII 220 hp .....	29, 42
-Stinson Faucett de 600 hp .....	70
-Voisin Tipo 5, 150 hp .....	26
-Waco UOC CX-ABN .....	78
-Westland Widgeon 80 hp .....	47

### BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES

- "Aeropuerto Ángel S. Adami, Melilla, 75 años de historia 1920-1995" por Juan Maruri
- "Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya" por Tte. 1ero. (Av) (R) Juan Maruri
- "Detomasi, un aviador sin limitaciones" por Juan Maruri
- "Historia de la aviación comercial en el Uruguay" dos tomos por Juan Maruri
- "Las Líneas Aéreas Francesas en Uruguay" por Juan Maruri
- "Infraestructura de la Compagnie Générale Aéropostale y Air France en Uruguay" por Juan Maruri
- "Saint-Exupéry en el Uruguay" por Juan Maruri
- "Jean Mermoz en el Uruguay" por Juan Maruri
- "Visita al Cono Sur del Conde Henry de la Vaulx" por Tte. 1ero. (Av) (R) Juan Maruri
- "Desde el Puerto de Montevideo, a la conquista aérea de la Antártida" por Juan Maruri
- "Primer Taxi Aéreo en el Uruguay" por Juan Maruri
- "John Domenjoz y Léonce Garnier en el Río de la Plata" por Juan Maruri
- "La ascensión del globo aerostático O Portugal y las primeras fotografías aéreas tomadas en Uruguay" por Juan Maruri
- "Nacimiento y desarrollo de la Aviación Civil en el Uruguay" por Juan Maruri
- "Medio Siglo de Aeronáutica, historia de la aviación en el Uruguay" por Juan C. Pedemonte
- "Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina" por Antonio M. Biedma R.
- "Génesis de la Aviación Argentina, 1910-1915" por Julio Víctor Lironi
- "La Conquista de una Ruta" por Jean-Gérard Fleury
- Libro de vuelos del aeródromo de Melilla, 1920-1934
- Entrevistas y consultas a los Sres.: Ángel Rómulo Pomi, Raúl Clermont, César Piacenza, César A. Adami y Sra. Clorinda Muñoz de Cardone.
- Copia de la Escritura del Campo de Pando de 1938
- Revistas argentinas: Caras y Caretas, Fray Mocho, Atlántida, El Hogar, Alas-Avia
- Revistas uruguayas: Mundo Uruguayo, Aviación Uruguaya
- Diarios de Montevideo: El Plata, El Uruguay, El País, El Día, El Diario, La Mañana, Imparcial, El Pueblo, El Ideal, La Razón
- Diarios de Paysandú: El Nacional, El Telégrafo
- Diarios de San José: El Pueblo, La Mañana
- Diario de Rocha: La Palabra
- Fotos y documentos suministrados por los Sres. Clermont, Pomi, César Adami y Sra. María E. Lence de Vidal.
- Documento suministrado por la Sra. Clorinda Muñoz de Cardone
- Fotos y documentos del autor

# ÍNDICE GENERAL

Prefacio .....	Pág. 3
<b>Capítulo I:</b> Adami periodista y aviador .....	Pág. 5
<b>Capítulo II:</b> Los dos primeros aeródromos civiles en Uruguay establecidos por Adami .....	Pág. 17
<b>Capítulo III:</b> Adami y el Dr. Arturo Miranda seleccionaron el aeródromo de Melilla .....	Pág. 27
<b>Capítulo IV:</b> Adami comienza a vincularse a la aviación comercial francesa .....	Pág. 39
<b>Capítulo V:</b> Adami funcionario de la Compagnie Générale Aéropostale .....	Pág. 46
<b>Capítulo VI:</b> Adami en la Aéropostale de los años treinta .....	Pág. 54
<b>Capítulo VII:</b> Adami ahora funcionario de la Air France .....	Pág. 63
<b>Capítulo VIII:</b> Adami prosigue como desde 1914 su vida de aviador .....	Pág. 75
Epítome .....	Pág. 84
Índice de personas citadas .....	Pág. 87
Índice de aeronaves citadas .....	Pág. 93
Bibliografía y fuentes documentales .....	Pág. 95



En el año 2010 conmemoramos el centenario de los primeros vuelos realizados en el país.

Estos sucesos nos llevaron a recordar la figura del periodista, fotógrafo y sobre todo Fundador de la Aviación Civil en el Uruguay: don Ángel S. Adami. Quien como se verá es más que justificado este trabajo de investigación, sobre su personalidad como Directivo Fundador del Aero Club del Uruguay y piloto civil pionero más relevante de nuestra Historia Aeronáutica.

