

Historia de la fundación del Newbery

Edición, investigación y compaginación Eddie Boulosa Pérez (Socio Vitalicio N°348, Julio 2008)

CAPÍTULO 1

Autor: Juan Carlos Colombo (Socio Fundador N°4)

EL COMIENZO

A fines del año 1975 y comienzos del 76 los Sres. Roque Grillo, Juan Carlos Colombo, Pedro Garabello, Ángel Langone, Fernando Morales, Willy Riis, Pucci y algunos amigos se encontraban para volar sus aeromodelos en donde hoy está ubicada la iglesia de los mormones, frente al Campo Matanza, en la autopista Tte. Gral. Pablo Ricchieri.

Un fin de semana se acercaron a ellos varios policías del Destacamento Policial Güemes y los echaron de allí.

Pidieron hablar con el Comisario, y este les explicó el problema del terrorismo que había en ese momento en el país, y por eso los invitaban a que se mudaran al otro lado de la Ricchieri, donde había un campo de Vialidad Nacional para guardar las máquinas y que probablemente los dejarían volar.

Cruzaron la Ricchieri y en Vialidad les dijeron que allí no se podía volar. Ya solos, Grillo y Colombo estaban desalentados...imagínense ¿dónde volarían de ahora en más?

Se quedaron charlando en el auto de Grillo sobre la misma calle de Vialidad (de tierra en esa época), y en ese momento se encontraron con el quintero de al lado, hablaron con él y éste les señaló para volar lo que sería el campo Matanza, con tal de que les sacaran las vacas que le comían toda la siembra de su quinta.



YA TENEMOS CAMPO DE VUELO

A los pocos días se juntaron con Garabello que vivía enfrente, en Ciudad Evita, él fue a la Municipalidad y consiguió una desmalezadora que fue la primera máquina que se consiguió para sacar los cardos.

Pasaron un par de meses entre que se alisó el campo y se improvisó una pequeña pista de no más de 30 mts., mientras tanto se lanzaban los modelos con la mano.

Cuando creció un poco el pasto se cortaba a mano con una máquina manual de Mario Colombo, el abuelo de Marcelo y después Fernando Rojo traía una pequeña máquina naftera manual. ¡¡¡Solo cortaban el pasto con eso!!!



Ya era verano y el único lugar donde había sombra era debajo del famoso "Arbolito"... un espinillo raquítico que para peor quedaba en una de las cabeceras de la pista y hacía de sombra, de boxes, de comedor, y bueno imagínense donde estaba el baño....



Para cuando había viento cruzado se improvisó una pista transversal a la Ricchieri, (tal vez unos 45°), pero como hubo más de uno que se quedó "colgado" en los árboles que aún hoy están en la autopista, Norberto Dini prohibió el uso de la pista cruzada.

Con el tiempo se marcaron los primeros Boxes con palitos blancos y alambre y se colocaron los cartelitos de frecuencias y los postes de palmera donde nos sentábamos a descansar después de cada vuelo.

Debido a la ubicación y perfil de Club que se iba vislumbrando, se iban acercando gente de otros clubes, pero la inscripción estaba cerrada.

Ahí nos ganamos el título de "elitistas", y aproximadamente después de un año de mantener a la gente en espera, era tanta la presión que se abrió la inscripción y entraron unos 20 a 30 socios de una vez.

UNA VISITA INESPERADA

Cerca del final del año 1976, apareció por el campo de vuelo un hombre que quería ver de cerca los aviones y le dijeron que no podía entrar, este Sr. llevaba una carterita y al buscar su credencial, Colombo y Dini vieron que estaba armado y dijo ser, el jefe de la custodia de Videla, (en ese momento presidente), obviamente lo dejaron pasar para que viera todo, y luego los invitó a Campo de Mayo para hacer una exhibición en el Batallón 601.

Cuando fueron allí, apareció el Presidente de facto (76-81) Jorge Rafael Videla y el ministro de Obras Públicas Juan Alemann quien les aconsejó obtener la personería jurídica, para obtener la tenencia o sesión del terreno fiscal por un tiempo, y así fue.

Al primer año ya se hacían las primeras cenas de fin de año y Colombo, Rojo y su empleado Daniel se encargaban de alquilar sillas, mesas y comprar en Villa Madero la leña, la carne, el pan, las bebidas, y contrataban un asador para hacer los asados.

YA ÉRAMOS EL CLUB NEWBERY

Corría el año 1978 y empezaba oficialmente el Club Aeromodelistas Newbery.

Siempre Juan Carlos Colombo fue un entusiasta de la acrobacia RC y junto a un nuevo socio del Club llamado Ángel Maldonado fueron los primeros en volar acrobacia; más tarde se sumaron, Omar Cano, "Oscarcito" García y Marcelo Colombo.

Como no había demasiada información sobre acrobacia, en 1979 Maldonado fue a South África al Campeonato Mundial FAI, para aprender sobre la categoría F3A y luego prepararse para el próximo Campeonato Nacional.

En 1980 Juan Carlos Colombo y Ángel Maldonado representaron por primera vez al Newbery en el Campeonato Nacional.

A esa altura los fines de semana nos visitaban pilotos TOP como Vicente Amenduni, Enrique Riis, y otros.

Mientras tanto ya se cortaba el pasto con un tractor alquilado. ¡¡El maquinista lo hacía de noche para poder cortar sin que lo vieran sus jefes que pasaban por la Ricchieri y así ganarse unos pesos extras!!

En el año 1982 se compró el primer tractor y desmalezadora y lo fueron a ver por la zona de Luján, los socios Colombo, Morales y Cano pagándolo con algo de efectivo y varias cuotas en cheques.



También para esa época se levantó el “medio caño” que sería la casa del primer cuidador de nombre Apolinario.

El primer quincho que se levantó hoy es parte del multiuso y se inauguró para cuando vino Lorenz Furlong, un amigo de Maldonado conocido en USA, que trajo a la Argentina el primer avión de Pylon Racing.

Como servicio a los socios se compraron tambores de alcohol metílico, aceite de ricino y nitro metano, para que pudieran fraccionar y preparar sus combustibles, (recordar que era muy difícil y caro comprar un combustible K&B).

Se sucedieron las Comisiones Directivas que fueron mejorando y agrandando el Club y llegamos al año 1985 cuando desde el Ministerio de Economía – Dirección de Tierras Fiscales nos informaron que debíamos dejar el Campo Matanza (hoy Campo Morales).



CAPÍTULO 2

Autor: Antonio Lomónaco (presidente del Newbery en ese momento)

HABÍA QUE SALIR A BUSCAR UN NUEVO CAMPO

Un día de 1985 se recibió una carta documento que nos conminaba a desocupar los terrenos del Campo Morales en 48 hs., el remitente era el Ministerio de Economía - Dirección de Tierras Fiscales o algo así, la firmaba un abogado de ese Ministerio.

Después del primer desconcierto fui al Ministerio no recuerdo con quién, y nos explicaron que se trataba de un juicio de retrocesión iniciado por los antiguos dueños o herederos de esas tierras, ya que habían pasado la cantidad de años que indica la ley y no se había cumplido el fin expropiatorio de la Ciudad Evita y que por lo tanto los antiguos dueños y sus herederos, podían recuperar esas tierras.

También nos dijeron que ellos debían, por orden judicial, y como responsables de esa tenencia, tener los terrenos en litigio libre de ocupantes otra cosa que nos anticipó este abogado fue que el juicio estaba perdido por el Estado y que las tierras se iban a tener que devolver.



Le pedimos, con el compromiso de desocupar los terrenos llegado el caso, que nos permitiera seguir estando hasta que encontráramos otro campo o se produjera la entrega.

Quedamos de acuerdo, de palabra, ya que no podía haber ningún consentimiento por escrito que así se iba a hacer. Básicamente la idea que manejábamos en la Comisión Directiva era que no se produjera un “desbande” de socios, para que entre todos buscáramos soluciones.

Puedo asegurar que no dormíamos..., esas situaciones límites ponen a prueba el espíritu de un Club..., todos y cuando digo todos...éramos todos, salimos a buscar soluciones.

Se habló con el CEAMSE, se visitaron posibles ubicaciones, en el Camino del Buen Ayre, en la Ruta 2, en la Zona Sur de Bs.As, en González Catán; en fin, en distintos lugares y con diferentes organismos. Para esto se habían confeccionado unas carpetas con antecedentes del Club y notas de presentación...debo recordar que también se visitó a la Federación de Aeromodelismo, en ese momento con el Sr. Mario de Salvo como presidente, pero no hubo ningún aporte significativo....

UN DÍA DE SUERTE

Estando en la oficina y por supuesto con el tema en la nuca, decidí ir al Edificio Cóndor...total el NO ya estaba, fui a Fomento y Habilitación y pedí hablar con el director...(y primera fortuna) me recibió rápidamente, le conté lo que ocurría y me dijo que él no podía ayudarme, pero que me pondría en contacto con el director de la Región Aérea Centro ya que de él dependen las tierras en la zona de Ezeiza.

Tomó el teléfono...(y segunda tirada de dados favorable)...me mandó a otro piso a ver al Brigadier Propeller de Paso Variable...(no recuerdo su nombre ni apellido)...me recibió cortésmente, le conté...(y tercera tirada de dados buena)...acercándose a mí y agachando la cabeza me dijo.- “por favor no se lo comente a nadie porque si no me van a cargar...yo también hago aeromodelismo...así que voy a ver qué puedo hacer por Uds.”

Me fui esperanzado, pero no demasiado optimista...sin embargo al pasar unos días,...y para ser más preciso, un Sábado que estábamos en el campo MORALES, apareció un vehículo de Fuerza Aérea con un Comodoro que me buscaba y nos dijo...que el Brigadier Propeller de Paso Variable le había pedido a él que buscara un campo para nosotros, entonces había salido en helicóptero y había visto un lugar que quería saber si nos servía...no había terminado de decirlo y ya estábamos todos en los autos saliendo detrás de él...

Cuando llegamos al lugar siguiéndolo a él, (estábamos en el actual Maldonado),vimos el espacio aéreo, las dos filas de árboles a los costados, la orientación con el sol, el aeropuerto a lo lejos, el tamaño del campo (era más grande que el que teníamos que dejar)...nos miramos entre todos y creo que dijimos ¡ **SI...!** ¡**ACEPTAMOS !**, pero tan fuerte que se escuchó en la China...

EL SUEÑO COMIENZA A SER REALIDAD

Año 1986, ¿recuerdo que con el inolvidable Roberto Lorenzo nos miramos y dijimos “y cómo entramos?”, alquilamos unos caballos y nos metimos en la jungla...los cardos eran tan altos como nosotros arriba de los caballos y nos golpeaban en la cara, recorrimos el campo y observamos una laguna, no demasiado grande...y se nos ocurrió “algún día haremos hidroaviones...”, había mucho trabajo por hacer, pero el lugar valía la pena.

Luego que los papeles se hicieron y firmaron, hubo que empezar a trabajar, conseguí una motoniveladora que me prestaron en la Empresa Kliá, una fábrica que estaba en el Camino de Cintura...

La niveladora en realidad era un desastre...pero empezamos a trabajar, operando nosotros la máquina, yo había trabajado en una empresa vial y sabía manejarla así que les enseñe a los otros, recuerdo que las ruedas se pinchaban siempre...y que en la camioneta de Omar Cano la llevábamos a arreglar al pueblo...nos les cuento lo que era sacarlas y ponerlas...imagínense el tamaño de las ruedas, también se rompían las mangueras hidráulicas y con Lorenzo recorríamos distintos talleres para repararlas.

Después hubo que devolverla ya que la fábrica la vendió, y luego de un tiempo se consiguió otra Niveladora de Fuerza Aérea, que había que llevarle el combustible y la comida al operador todos los días...

Hicimos un cronograma de tareas y todas las mañanas alguno de nosotros debía traer la comida y el Gasoil...así durante dos meses y me acuerdo de que fue muy duro todo eso.

Aquí debo recordar que hubo un socio, el Brigadier Héctor Ruiz, una bellísima persona y excelente aeromodelista, lamentablemente fallecido, que fue de una ayuda tremenda...muchas de las cosas que pedimos y logramos, estoy seguro de que él las “empujó” desde adentro, pero siempre de una manera muy silenciosa.

¡Una vez nivelado el campo...había que esperar que creciera el pasto...era todo, todo tierra, a tal punto que pasaba un perro y levantaba polvareda !!!

Y había que empezar las obras que se habían planeado...una ayuda inestimable fue la del Arq. Rubén Álvarez, un amigo del corazón, también fallecido, quién desinteresadamente desarrolló el proyecto inicial del Campo y dibujó los planos de la Casa del casero, el baño y el Multiuso.

Con estos planos armamos una Carpeta y nos acercamos nuevamente a la Fuerza Aérea y “descaradamente”...pedimos ayuda económica...hay que recordar lo que comenté antes, del Brigadier Héctor Ruiz...y otra vez empujando desde adentro.

Finalmente, y luego de esperar unos interminables meses, nos informaron que nos daban la subvención que equivalía al 50% de las obras, para esto era necesario lograr por medio de una Asamblea Extraordinaria, que los socios aceptaran pagar “CUOTAS EXTRAORDINARIAS” que cubrieran el otro 50% faltante del Proyecto...y esto también fue muy duro.

Se convocó a Asamblea Extraordinaria, fue una asamblea maratónica...y finalmente se aprobó el Proyecto que demandaría un gran esfuerzo de todos los socios.

El director de obra fue obviamente el Arq. Rubén Álvarez y así empezó todo...ya que por otro lado el desalojo del otro campo no se concretó del todo, porque los querellantes, seguramente por temas de

impuestos o costas del Juicio, llegaron a un acuerdo y recibieron el 50% del campo reclamado, quedándose el Estado con el otro 50% de las tierras.

Allí se hicieron gestiones para que las mitades que quedaban para el Estado fueran colindantes, de tal manera de poder ubicar la pista del Campo Morales tal como está hoy en día...Porque habían quedado separadas es decir íbamos a despegar en un terreno y teníamos que aterrizar en el otro, ¿lindo lío no?

Estas circunstancias han hecho que nuestro Club sea el único en el País con dos campos de vuelo...y ambos estupendos.

También me acuerdo que hubo un socio que era agrimensor y que realizó sin costo alguno la mensura que nos fue pedida...lamentablemente no recuerdo su nombre, pero creo que era JOSE TEODOLITO,... y por otro lado después se retiró del club. Seguramente debe haber una gran cantidad de casos como éste y que ahora no vienen a mi mente.

La casualidad hizo que en ese momento yo fuera Presidente, para esa época nos juntábamos en la Asamblea y entre los presentes se elegían los miembros de la Comisión Directiva. Pero debo decir que todos los socios, sin excepción y ante una situación que ponía al Club al borde de la disolución pusieron lo que hay que poner para ayudar a resolver el problema y aquel esfuerzo de TODOS hoy está a la vista.

FINAL DEL SUEÑO Y EL RECUERDO

Hubo gente en todo este proceso que colaboró mucho y ya no están más con nosotros... y hoy en este año del 30º Aniversario queremos recordarlos,... muchos de los socios actuales conocen esta parte de la historia del Club y también recordarán al "Vasco" Benítez, a Roberto Lorenzo, a Carlos Bustamante, a Jacobo Borisovsky, a Rubén Álvarez, a Héctor Ruiz, a Tito Madonía, a Ángel Maldonado, a Fernando Morales, a Polo Machiarelli, a Enrique Trombini, a "Pipa" Blasco, a Enrique Galbusera, a García Travaglini, a José Mazzea, a Martín Mascotena, a Abel "Risitas" Pérez, a Carlos Müller, a Ismael, a Carlitos, a José Stemmelin, a Akián, a Favale, a Bruno Cattarossi,... y tantos otros que el alemán "Von Olfidenzen" ha hecho que ya no recuerde sus nombres...pero siempre estarán aquí y es para ellos que les pido un gran recuerdo.