

Mayor Pedro Zanni,  
Sr. Anthony Fokker  
y Felipe Beltrame.

## PEDRO ZANNI Y FELIPE BELTRAME, SU EXTRAORDINARIO VUELO Y LOS AVIADORES NAVALES QUE LOS ACOMPAÑARON

JUAN J. MEMBRANA

Hace ochenta y dos años en una nubosa mañana del verano europeo de un día como el de hoy, Pedro Zanni comenzaba su extraordinario intento de circunnavegar el globo, que lo llevaría a recorrer 19.320 km entre Ámsterdam y Tokio, en 25 días de vuelo.

Desde ese día y durante el resto del raid lo acompañaría su inseparable mecánico el señor Felipe Beltrame, notable Jefe de Mecánicos de la Base Aérea El Palomar, compañero de anteriores travesías. Pero no sería el único, en tierra había quedado internado en un hospital de París el Alférez de Fragata Nelson Page, Aviador Naval que había sido seleccionado por Zanni como copiloto y navegante.

Cuatro países en ese momento se disputaban el honor de ser los primeros en dar la vuelta al mundo en un aeroplano: los EE.UU., Portugal, el Reino Unido y la República Argentina.

Esta epopeya había comenzado a prepararse un par de años antes, entre Pedro Zanni y su hermano Esteban.

Pedro nació el 12 de marzo de 1891, ingresó en el Colegio Militar en 1906 y egresó como Artillero en 1909. Durante 1912 fue uno de los aviadores militares de la primera promoción de la entonces denominada **Escuela Militar de Aviación** y Brevet Argentino de vuelo N° 23. Protagonista del doble cruce de la Cordillera de los Andes en 1920 junto al Capitán Antonio Parodi, era para ese entonces, 1922, una figura muy destacada entre los aviadores nacionales y del resto de América.

Su hermano Esteban, menor que él, había nacido el 5 de enero de 1896 e ingresado en la Escuela Naval en 1911, egresando como Guardiamarina en 1914. Igualmente apasionado por este mundo nuevo de la aviación, había solicitado esa capacitación y la Armada lo había

*El Capitán de Navío VGM (R)  
Juan José Membrana egresó de la  
ESNM en 1973 como Guardiamarina  
siendo parte de la Promoción  
102. Se capacitó como Aviador  
Naval orientado en Exploración y  
Guerra Antisubmarina. Participó en  
la Reconquista y Defensa de las  
Islas Malvinas en 1982. Fue Señalero  
de Portaaviones y ejerció  
durante seis años el Comando de  
la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina  
y la Escuadra Aeronaval  
N°2. Estuvo destacado en España  
en 1993 y 1994.  
Solicitó su pase a retiro en 2002.  
Actualmente integra una compañía  
de transporte aerocomercial.*



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

**Número 818**

Septiembre/diciembre de 2007

Recibido: 26.7.2006



Esteban Zanni, hermano de Pedro.



Alférez de Fragata Nelson Page.

EL MUNDO DEBÍA SER DESCUBIERTO Y DISFRUTADO DESDE EL AIRE. LA VISIÓN QUE NUNCA SE HABÍA TENIDO. DESPUÉS DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL, LA AVIACIÓN ENFRENTA EL RIESGO DE LOS LARGOS RECORRIDOS. EL INTENTO ERA PROBAR LA EFICACIA DEL AVIÓN EN VUELOS COMERCIALES, EN PUGNA CON EL TRANSATLÁNTICO, QUE INICIABA -POR LO ONEROSO- SU LENTA DECADENCIA. EL LUJO VERSUS LA VELOCIDAD. HAZAÑAS Y RÉCORDS. MIENTRAS TANTO, NO OLVIDEMOS QUE AÚN EN LA DÉCADA DEL 20 HABÍA MUCHAS ZONAS DEL PLANETA DONDE LA TECNOLOGÍA DEL HOMBRE BLANCO NO HABÍA LLEGADO. SE SUCEDEN ASÍ LOS INTENTOS DE EUROPEOS Y AMERICANOS. EN LOS CINCUENTA AÑOS QUE VIVIÓ PEDRO ZANNI, LOS "APARATOS PARA VOLAR" AVANZARON CASI DE LA NADA, TOMANDO COMO HITO DESDE EL VUELO DE LOS HERMANOS WRIGHT, HASTA LA CREACIÓN DE LAS PRIMERAS RUTAS DE LÍNEAS REGULARES Y LA APLICACIÓN DEL VUELO EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL. Y ES ENTONCES, CUANDO EL MAYOR ZANNI CONCIBE LA IDEA DEL VUELO ALREDEDOR DEL MUNDO. ERA UN PROYECTO AUDAZ PARA EL AÑO 1924. PERO ERA MÁS AUDAZ DESDE LA PERSPECTIVA DE LAS POSIBILIDADES DE UN ARGENTINO. EL VIAJE DE LA VUELTA AL MUNDO CUBRIRÍA 35.000 KM QUE NO INVOLUCRABAN NI UN CENTÍMETRO DE TERRITORIO ARGENTINO. POR TANTO SERÍA NECESARIO CONTAR CON EL APOYO DE LAS REPRESENTACIONES EN EL EXTERIOR, EN AQUELLOS LUGARES DONDE LAS HABÍA, YA QUE PARTE DEL RECORRIDO ATRAVE-SABA ZONAS COLONIALES DONDE NO HABÍA CONSULADOS ARGENTINOS. SIN EMBARGO, ÉSTE FUE QUIZÁS UNO DE LOS PUNTOS QUE SE SUBSANARON CON MÁS FACILIDAD. AUNQUE LA EMPRESA NO ERA OFICIAL CONTÓ CON EL RESPALDO DE LAS AUTORIDADES, Y EL APOYO DEL CUERPO DIPLOMÁTICO ACREDITADO FUE INVALORABLE ANTE LAS NUMEROSAS ADVERSIDADES QUE TUVIERON QUE SORTEAR. CADA PERMISO DE DESCENSO SIGNIFICABA UNA LARGA TRAMITACIÓN. TENACIDAD ERA LO QUE SOBABA.

destacado a la Base Aeronaval de Pensacola en los EE.UU. en 1920, donde obtuvo su título de Aviador Naval.

Luego de ser instructor en la Escuela de Aviación Naval había sido destacado a la Comisión Naval en Europa presidida por el Contraalmirante Domecq García como piloto de pruebas de los hidroaviones Dornier Wal que, en número de cuatro, la Armada estaba adquiriendo en Pisa, Italia.

Desde allí en un párrafo de una de sus frecuentes cartas, le decía a Pedro en marzo de 1923:

*Te mando una copia de mi carta pidiendo tus encargos a las distintas casas constructoras y las respuestas recibidas hasta hoy:*

*Caudron:...*

*Fiat:...*

*Bristol: No tienen ningún aparato listo y no pueden hacer ninguno hasta fines de mayo del año próximo.*

*El aparato que elijamos debe ser capaz de descender en el agua [...].*

*Todos los constructores me dicen que se necesita un aparato construido especialmente para la empresa [...].*

Esta correspondencia fraternal la mantienen Pedro y Esteban desde noviembre de 1922 hasta su fallecimiento, en un vuelo de prueba en Pisa, el 23 de agosto de 1923. Este archivo que pertenece a la familia Zanni da testimonio del profundo cariño de hermanos que se tenían y del enorme compromiso mutuo para alcanzar una proeza a nivel mundial, concretar la "Primera vuelta al mundo en aeroplano".

A partir de ese momento todos los ex alumnos de Esteban se presentaron como voluntarios para ayudar a Pedro y éste, luego de un tiempo de análisis, se decidió por Nelson Page.

Este Alférez de Fragata de la Promoción 45 nació el 15 de junio de 1898 e ingresó en la Escuela Naval en 1915, egresó como Guardiamarina en 1920 y en 1922 completó el curso de Piloto de Hidroavión en la Escuela de Aviación Naval de Puerto Belgrano.



Los héroes de esta epopeya argentina inolvidable, el Mayor Pedro Zanni y su infatigable mecánico de vuelo, el señor Felipe Beltrame. 1925.  
Foto: A.G.N.

La despedida, desde Buenos Aires, en primera fila a la izquierda Pedro Zanni, luego el Barón De Marchi y a su derecha el Alférez de Fragata Nelson Page.



Zanni junto al avión para la primera etapa (terrestre), nótese la modificación de la tercera cabina y los radiadores de aceite a los costados del motor.  
Foto: A.G.N.



Es designado y elegido por Zanni como su navegante y copiloto y lo acompaña junto con Beltrame a Francia. El 8 de abril se trasladan a Holanda a la casa Fokker y Page se hace cargo de negociar personalmente con las empresas que construían instrumentos de navegación, los necesarios para el raid exponiendo sus deseos y solicitando los presupuestos del material a utilizar. Finalmente la compra se realizó en la casa Hughes, de larga trayectoria como proveedora de la Armada. Mientras tanto las cartas de navegación fueron adquiridas por la Comisión Naval en Europa y al final de las adquisiciones como inversión total se gastaron 17.800 libras esterlinas (esto incluyó los aviones, los repuestos, el combustible y toda la palamenta).

Esta suma, cuantiosa para la época, fue costeadada por numerosas contribuciones y el apoyo de donaciones del pueblo argentino. Recordemos que este raid era patrocinado por el Aero Club Argentino, pero sin ningún tipo de apoyo económico gubernamental.

Todo estuvo preparado para salir a mediados de junio de 1924, pero una lesión que afectó al Alférez Page comenzó a demorar la salida, su situación de salud se complicó y debió ser operado en dos oportunidades. En principio se le diagnosticó osteomielitis, pero llegado finales de junio debió ser trasladado a Francia para una nueva intervención, cuyo período de recuperación determinó que Zanni se viera obligado a dejarlo en ese país en convalecencia y recuperación.

A manera de justificación de la demora en comenzar el vuelo, el propio Zanni en su informe dice:

*[...] Dos razones me aconsejaron proceder así, la primera de orden personal o de compañerismo. El Alférez Page había puesto en nuestro proyecto toda su voluntad y toda su alma y no quería privarlo de la satisfacción de realizarlo; la segunda, de orden general. Conocía sus condiciones personales y de preparación y creía y creo firmemente, que para el éxito del vuelo me hacía falta su cooperación [...].*

Zanni, ahora privado de la colaboración de Page, debió asumir solo junto con Beltrame esta primera etapa terrestre de su épico raid.

PEDRO ZANNI NO DESCONOCÍA LA AVENTURA INTRÉPIDA. TENÍA EN SUS ANTECEDENTES EL HABER CONSUMADO EL DOBLE CRUCE DE LOS ANDES SIN ESCALAS INTERMEDIAS, EN MARZO DE 1920, ACOMPAÑADO DE SU INSEPARABLE AMIGO DE AVENTURAS EL CAPITÁN PARODI. NO ERA UN IMPROVISADO. EL HECHO HABÍA TENIDO REPERCUSIÓN EN LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN. SUS COMPATRIOTAS, LOS ESCÉPTICOS ARGENTINOS, HABÍAN DECIDIDO CREER EN ÉL. AÑOS DESPUÉS VOLVERÍAN A APOYARLO.

LAS DIFICULTADES DEL VIAJE DE LOS ANDES NO HABÍAN SIDO POCAS, PERO ERA EVIDENTE QUE AQUEL GRUPO DE AVIADORES, PIONEROS EN LA ARGENTINA DE ENTONCES, HABÍAN DECIDIDO PONER ALGO MÁS QUE LA RESPONSABILIDAD PROFESIONAL EN EL LOGRO DE LAS METAS, CADA CONTRATIEMPO ERA UN NUEVO DESAFÍO, QUE LOS IMPULSABA MÁS Y MÁS.



Hidroavión Provincia de Buenos Aires antes de salir de Haiphong, Vietnam.





Día y momento del arribo a Kagoshima, Japón. Allí lo esperan el ministro argentino acreditado ante el Imperio Japonés y el relevo del Alférez Page, Alférez de Navío Evaristo Velo Ipola, copiloto y navegante de Zanni a partir de ese momento. Foto: A.G.N.

INICIALMENTE ZANNI HABÍA SOÑADO QUE SU HERMANO MENOR ESTEBAN, AVIADOR NAVAL Y POR ENDE EXPERTO NAVEGANTE DE LAS INMENSIDADES AZULES, EN LAS QUE SÓLO LA BRÚJULA, UN BUEN CRONÓMETRO Y UN SEXTANTE PARA TOMAR POSICIONES ASTRONÓMICAS ERAN LAS ÚNICAS Y A LA VEZ NECESARIAS HERRAMIENTAS PARA IR DE UN PUNTO A OTRO, LO ACOMPAÑARÍA EN LA EMPRESA. PERO QUISO EL DESTINO, AL CUAL LOS HOMBRES NO PODEMOS NI PODREMOS ESCAPAR, ARREBATARLE TEMPRANAMENTE ESE VITAL AFECTO, YA QUE EL TENIENTE DE FRAGATA ESTEBAN ZANNI FALLECE EN PISA (ITALIA) EL 22 DE AGOSTO DE 1923 DURANTE UN VUELO DE PRUEBA DE FÁBRICA DE UN HIDROAVIÓN DORNIER WAL QUE NUESTRA ARMADA ESTABA RECIBIENDO EN ESE PAÍS. TODA LA COMUNIDAD AERONÁUTICA LO LLORA, SUS ALUMNOS SE OFRECEN INMEDIATAMENTE PARA TOMAR LA POSTA DEL AMIGO CAÍDO Y ES ASÍ COMO EL ALFÉREZ DE NAVÍO NELSON T. PAGE ES DESIGNADO COMO NAVEGANTE, ASUMIENDO TODA LA PREPARACIÓN DE ESTE MATERIAL Y LA CARTOGRAFÍA.

LOS APARATOS ELEGIDOS PARA LOS TRES TRAMOS FUERON DE LA CASA FOKKER, LA ÚNICA QUE SE COMPROMETIÓ A PROVEERLOS EN TAN CORTO LAPSO DE TIEMPO Y DENTRO DE LOS REQUERIMIENTOS PRESUPUESTARIOS. EL VUELO DEL PRIMER TRAMO SE INICIARÍA EL 15 DE JUNIO CON EL AVIÓN CIUDAD DE BUENOS AIRES, EQUIPADO CON RUEDAS, PARA EL TRAMO HASTA ASIA MIENTRAS QUE EL PROVINCIA DE BUENOS AIRES ARMADO CON FLOTADORES, FUE ENVIADO POR BARCO A JAPÓN DESDE DONDE SE LLEVARÍA A CABO LA SEGUNDA ETAPA DEL VUELO. DE IGUAL FORMA DEBÍO PROCEDERSE CON LOS REPUESTOS.

Innumerables peripecias ocurrieron en este épico vuelo que comienza el 26 de julio de 1924 desde el aeropuerto de Schipool en Ámsterdam (Holanda) para finalizar como primera etapa en la ciudad de Haiphong el 18 de agosto. Es en esta ciudad donde al intentar un nuevo despegue, el avión entra en pérdida y capota en un arrozal quedando inutilizable. Hasta allí entonces se les envía el hidroavión Provincia de Buenos Aires equipado con flotadores y con el cual se completa el raid hasta Tokio (Kagoshima), Japón, arribando el 11 de octubre.

Evaristo Velo había nacido el 10 de agosto de 1897 e ingresado a la Escuela Naval Militar en 1913 como parte de la Promoción 43. Egresó como Guardiamarina en 1918. En 1922 había realizado el curso de Piloto de Hidroavión y en el segundo semestre de 1924 había sido designado como relevo de Page, alcanzado a Zanni a su arribo al Japón.

A partir de ese momento y dada la temporada de los Monzones, debieron posponer el raid hasta mayo de 1925. Durante esos siete meses cumplieron más de 25 horas de adiestramiento en vuelo, verificaron y ajustaron los apoyos para las trayectorias siguientes y quedaron en espera de las condiciones propicias

El 14 de mayo es el día elegido para la salida y luego de cumplir con los preparativos necesarios comienza la carrera de despegue en la bahía de Osaka; en el momento en que el avión Provincia de Buenos Aires estaba alcanzando la velocidad de despegue, una pequeña marejada se interpone sobre uno de los flotadores y el avión capota. Se anula, de esta manera imprevista, toda posibilidad de cumplir con lo soñado y Zanni toma conciencia que han alcanzado el límite de sus posibilidades para cumplir con su hazaña.

Velo regresa con Zanni y Beltrame desde Japón y silenciosamente se reintegra a la Armada. Pide su retiro voluntario en julio de 1930 pero continúa prestando servicios dentro de la Institución como retirado hasta 1957. Fallece en Buenos Aires, sin descendencia, el 8 de julio de 1965, a los 68 años de edad.

Por su parte el Alférez de Fragata Page, luego de sufrir dos operaciones en su pie izquierdo y tras una convalecencia de seis meses, regresó al país para continuar prestando servicios en la Aviación Naval. Se reencontró con Zanni al regreso de éste al país. Su vida quedó trunca por un desgraciado accidente de aviación, el 24 de marzo de 1926, mientras realizaba un vuelo de búsqueda para encontrar al avión Breguet XIX del Ejército Argentino que al mando del Capitán Madariaga y con el mecánico Rosetti como tripulante se había perdido en vuelo sobre el río Uruguay en proximidades de Paso de los Libres.

Zanni y Beltrame se cubrieron de gloria a su regreso al país, traspasaron sus experiencias en innumerables conferencias y en todas ellas, con la gallardía de un caballero, Zanni se refería sobre quienes lo habían acompañado del siguiente modo:

*[...] En cuanto al personal que intervino en la preparación y ejecución del vuelo, no encontraré nunca palabras para elogiarlos suficientemente. Los Alférez Page y Velo, el mecánico Beltrame y el señor Murphy (coordinador de los apoyos en tierra) pusieron toda su alma y aun su vida al servicio de aquél y si alguno de ellos, como los Alférez Page y Velo, no pudo intervenir en el desarrollo del vuelo, declaro que sólo me fue posible realizarlo en la parte cumplida mediante la obra realizada por los mismos, reuniendo informaciones y preparando todo lo relacionado con la misión a ellos encomendada.*

El señor Beltrame luego de su regreso fue destacado a Francia para estudiar Ingeniería y regresó al país en 1932, se casó, se radicó en Córdoba y se desempeñó como Ingeniero Jefe de Talleres de la Fábrica Militar de Aviones. Falleció a los 73 años el 2 de mayo de 1971.



Tte. Coronel Pedro Zanni, siendo Comandante de la Base de Aviación Militar de El Palomar, en 1941, tomada por su amigo el Tte. Coronel Parodi, compañero en varios raids aéreos en el país y durante el cruce de la Cordillera de los Andes en 1920. *Foto: A.G.N.*



El mecánico Felipe Beltrame (foto luego de sus cincuenta años). Acreedor a la distinción Orden del Tesoro Sagrado con Rayos de Plata del Imperio del Japón. *Foto: A.G.N.*

Zanni siguió su exitosa carrera, se casó y tuvo un hijo y fue destacado al exterior en varias oportunidades. Mientras se desempeñaba como Jefe de la Base El Palomar, "El Gato Zanni", como lo apodaban sus amigos, el 29 de enero de 1942 tuvo una cita a la que no pudo faltar... un pequeño pero mal estacionado camión se interpuso en su regreso nocturno a casa y el Cruzado del Aire, el cóndor argentino, emprendió su último vuelo...

La impronta de la época se había cumplido en Zanni, Beltrame, Page y Velo; de las adversidades que se les presentaron, salieron merced a su inteligencia, su capacidad de lucha y su colosal fe en el futuro.

Quizá sea la hora de emprender nuestro propio raid como Nación. ¡Que su ejemplo nos guíe! ■



Se trunca la aventura y surge la hazaña, 19.320 km recorridos durante 124 horas y 35 minutos. El Provincia de Buenos Aires capotado en la bahía de Osaka. *Foto: A.G.N.*

EL INCIDENTE DE HANOI LOS DEMORÓ OTROS 34 DÍAS, MIENTRAS AGUARDABAN LA LLEGADA DEL PROVINCIA DE BUENOS AIRES. A PESAR DEL ESFUERZO, LA CARRERA CONTRA LAS ESTACIONES Y EL INVIERNO ESTABA PERDIDA. DESPUÉS DE SORTEAR MÚLTIPLES OBSTÁCULOS LLEGARON A TOKIO EL 11 DE OCTUBRE DE 1924, LA PRIMERA ETAPA ESTABA CUMPLIDA. LA SEGUNDA NUNCA SE INICIARÍA. YA PRÓXIMOS A LA FECHA DE SALIDA VUELVEN A TRASLADAR EL AVIÓN A TOKIO Y FINALIZAN SU APRESTO. SIN EMBARGO, EL 14 DE MAYO DE ESE AÑO AL INTENTAR DESPEGAR CON EL FOKKER PROVINCIA DE BUENOS AIRES LAS OLAS TUERGEN UN FLOTADOR Y UN CUESTIONABLE SALVAMENTO EN PUERTO LE PROVOCAN AVERÍAS IRREPARABLES EN JAPÓN. NO HABÍA YA POSIBILIDAD ALGUNA DE CONSEGUIR OTRO AVIÓN PARA LA SEGUNDA ETAPA.



Distintivo de Aviador Militar atesorado por la familia Zanni.

#### **Agradecimiento del autor:**

Agradezco al licenciado y museólogo Daniel Azcárate su invaluable aporte profesional en la investigación histórica que dió origen a este artículo.