

# aeroespacio

Revista Nacional Aeronáutica y Espacial #639

\$5700  
(+\$200  
interior)

## Aeroclubes argentinos

Medios fundamentales para el poder  
aeroespacial nacional

ISSN 0001-9127



9 770001 912006



La BAM Chemical



Bomberos aeroportuarios



Lámina central

Una publicación de la Fuerza Aérea Argentina





- 3 Editorial
- 4 aeronoticias
- 6 Primer taxi aéreo certificado  
por Daniel Hofer
- 11 La BAM Chemical  
por Agustín Boffi
- 15 Aeroclubes argentinos: San Juan y NOA  
por Agustín Boffi
- 21 El primer avión eléctrico argentino  
por C. Francisco Garcete
- 25 ERJ 140LR para la FAA  
por Agustín Boffi
- 30 Presurización de aeronaves  
por María Laura Azás
- 34 Bomberos aeroportuarios  
por Alfredo Martínez
- 39 Entrevista al CEO de la JURCA  
por Verónica Seeber
- 42 Jorge Newbery  
por Alfredo Martínez
- 45 Aviación experimental: construir un avión en casa  
por Cap. Laura Pereyra
- 48 La Cúpula de hierro  
por Lucila Gimenez
- 51 El uso de antidepresivos en pilotos  
por Tomás Maresca
- 55 Astrónoma argentina becada en EE.UU.  
por Miguel Sánchez Peña
- 58 Competencia CANSAT  
por María Laura Azás
- 61 Trajes espaciales y la cápsula Orion  
por S. V. Ágata Santillán
- 64 Katherine Johnson: nacida para calcular  
por Alfredo Martínez
- 67 WASPs: mujeres pioneras en la II GM  
por Luz Cánepa
- 69 Spotters  
por Sebastián Fernández
- 71 aerovintage  
por Daniel Hofer
- 72 aeroarte  
por Emilia Elizalde

**Nuestra portada:** Un Vans RV-7, matrícula LV-X360, durante una exhibición aérea. Piloto: Roberto Buonocore. Foto: Gabriel Luque.

**Lámina central:** El ERJ-140LR "Vuelo del Pampero" aproximándose a la I Brigada Aérea "El Palomar". Foto: Fuerza Aérea Argentina.





# ¡Socorro!, hay un avión en mi garaje

Por Cap. Laura Pereyra

Fotos: gentileza del entrevistado

Desde que tiene uso de razón, Adrián Callejón es un fanático del mundo aeronáutico, y los aviones siempre fueron su juguete favorito. Hasta que un día decidió soñar en grande: ser piloto y hacer su propio avión. Aquí, un repaso por su historia, desde el niño que jugaba con aeromodelos hasta el adulto constructor de un avión experimental con el que recorrió varias provincias argentinas y lleva acumuladas más de 240 horas de vuelo.



**L**icenciado en Informática, Adrián Callejón (50) nació en Capital Federal y, por el trabajo de su mamá, alternó su infancia entre Río Negro y Comodoro Rivadavia, donde, además de completar su educación primaria y secundaria, alimentó su pasión por la aeronáutica.

En diálogo con *aerospacio*, cuenta que “para una Navidad, cuando tenía unos seis años, me regalaron un avioncito Cox Pitts Special con motor a explosión que volaba con piolines. El nombre me quedó grabado y lo adoro de toda la vida”. Además, en su casa, era muy frecuente que se leyera revistas como *Lúpín*, que incluía planos para armar aeromodelos, circuitos de electrónica y toda clase de ideas útiles adaptadas al público infantil.

El antes y el después en sus lecturas se dio con el número 270, de marzo de 1988, en el que se publicó una adaptación del plano real de “La pulga del cielo” (*Pou du Ciel*), un biplano H.M.14 diseñado por el francés Henri Mignet, para hacerlo aeromodelo, junto con la historia de la

aeronave, características de su diseño y pruebas a cargo del argentino Juan Luis Barrionuevo, un reconocido piloto y aeromodelista de la época. “Yo no podía creerlo, me pareció una locura. Si están los planos reales, quiero hacer uno de verdad”, pensó el joven que, entonces, estaba en segundo año de una escuela técnica.

En la revista —recuerda— figuraba el número telefónico de Barrionuevo y lo llamó desde un teléfono público que había en el patio del colegio. El aeromodelista le reveló que los planos en tamaño real estaban en el libro *Le sport de l'air*, en la Biblioteca Nacional de Aeronáutica (perteneciente a la Fuerza Aérea). Durante unas vacaciones en Buenos Aires,





consiguió copias y, con un diccionario de francés en mano, se lanzó a la aventura de fabricar su propio avión a los 14 años.

Por ese entonces, se enteró también de que el comodoro Ildefonso "Mingo" Durana había creado, en General Rodríguez, la Asociación Argentina de Aviación Experimental (EAA) y de que contaba con una tabla que especificaba qué material podría ser reemplazado para adaptar el modelo y armarlo en nuestro país. "En él, encontré un papá", define Adrián. "Desde el minuto uno, me aconsejó y fue el primero en alertarme de que la pulga 'era una porquería y que me iba a matar'; pero entendía mi ilusión y me brindó su ayuda, al igual que mi profesor del taller de carpintería que, en horario de clases, me permitía cortar las maderas con las medidas especificadas".

Durana no era el único que tenía ese concepto sobre la pulga. Ya en las críticas de la época había opiniones encontradas sobre el avión, pero el quiebre se dio cuando un ingeniero aeronáutico aseguró, en una carta de lectores, que "era una máquina de matar gente" y su padre leyó el artículo. "De inmediato, se terminó el proyecto", cuenta Adrián. Y agrega: "Todas las maderas fueron a parar a la parrilla o se usaron para cualquier cosa menos para construir un avión". Ese día, claramente, fue bisagra en su vida, pero nunca desistió de su sueño y, de una u otra forma, se mantuvo vinculado al mundo de la

aviación: continuó fabricando aeromodelos, como lo hacía desde su infancia, y visitaba todos los aeroclubes que veía.

Con la mayoría de edad, volvió a Buenos Aires, consiguió su primer trabajo y tuvo su primer hijo. Y otro hecho volvió a marcar su vida de manera tajante. "Tuve que ser intervenido quirúrgicamente y cuando me desperté de la anestesia el malestar era muy grande, sentía que me ahogaba, que me moría, no podía respirar", recuerda. Entonces, tomó conciencia de que los sueños están para ser cumplidos: "Pensar que te podías haber muerto, sin hacer lo que siempre quisiste", se dijo.

A los 42 años y con tres hijos, se inscribió en una escuela de vuelo en Morón, pero, curiosamente, el comienzo del curso fue muy traumático para él. "Durante las primeras horas de vuelo me mareaba, vomitaba, transpiraba, sentía que no era para mí", cuenta. Un amigo, el mismo que lo motivó a anotarse, le insistió para que siguiera hasta las 15 horas y después viera. "Y tenía razón, porque, con el correr de las clases, el cuerpo y la cabeza se van aclimatando, y vas automatizando procesos naturalmente".

### "Construya y vuele su propia aeronave"

Próximo a finalizar el curso, se embarcó, junto con cuatro amigos, en la aventura de viajar a Lakeland, Estados Unidos, para participar del SUN 'n FUN Aerospace Expo, uno de los eventos de aviación más grandes

y exitosos del mundo. Durante varios días, convivieron con miles de aviones que la gente había hecho en sus casas y junto con Víctor, uno de sus amigos, reflataron la idea de ese proyecto que había quedado postergado tantos años.

Siguiendo el lema de la EAA, "construya y vuele su propia aeronave", retomó su contacto con José Luis Barrionuevo. Él le habló de Miguel Scheinin, quien había diseñado un avión llamado Fácil MS 1/3, una aeronave experimental muy popular en el ambiente de los constructores aficionados.

Los aviones experimentales son aquellas aeronaves cuya mayor parte (51 %) haya sido fabricada y/o ensamblada por una o varias personas para uso deportivo o recreacional, evitando zonas densamente pobladas —salvo para aterrizar o despegar de un aeropuerto puntual—. Las distintas etapas de construcción deben ser inspeccionadas y aprobadas por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), hasta alcanzar la certificación que las habilita al vuelo. (Ver edición Nro. 637 de **aeroespacio**)

Siguiendo con su plan, buscó a Scheinin por Facebook y acordó un encuentro en General Rodríguez para conocer el avión, ocasión en la que también pudo volar y llevarse los planos. "Desde ahí, empezó el periplo de la construcción que tiene miles de anécdotas y momentos complejos", asegura.

Las dificultades radicaban básicamente en la obtención de los materiales. Mientras esperaban los caños de acero y aluminio que







eran fundamentales para el armado del fuselaje, junto con Víctor, se dedicaron a estudiar los planos del avión y armaron una especie de taller en el fondo de su casa, que “pasó a ser nuestro lugar de trabajo durante cuatro años”, recuerda.

Sin contar con conocimientos ni experiencia previa, cada etapa del proceso tuvo sus inconvenientes y fue un desafío para ambos. “No sabíamos ni soldar”, asegura Callejón y comenta que empezaron por las alas porque el espacio era realmente reducido. “La idea era colgarlas del techo una vez que estuvieran listas para aprovechar el espacio y seguir por el fuselaje, teniendo en cuenta que el avión tiene 10 metros de alas y el fuselaje mide cinco metros y medio. El garaje tiene 5 x 4, así que era meter un elefante en una caja de fósforos”, se ríe.

El primer año fue más bien de adaptación, “hicimos muy poco porque era todo difícil: cortar los caños, asegurarse de que no estuvieran torcidos o mal trozados para que no quedara un punto débil que después pudiera generar una fisura, era todo muy delicado y había que ser detallista”.

Cada fin de semana había un encuentro asegurado para seguir avanzando, aunque Adrián, al tener el avión en su propia casa, aprovechaba también los ratos libres, se abstraía en el taller y no tenía horarios ni rutina planificada. “Le metíamos mano cada vez que podíamos. En 2019, terminamos el fuselaje y, en 2020, llegó la pandemia, cuarentena en casa, y como habíamos comprado todos los materiales exploté al máximo ese tiempo, aunque seguí solo por la estricta prohibición de circulación que había”, asegura. El tiempo que se ahorra para llegar a su trabajo en

el microcentro porteño y volver a su casa fue fundamental para avanzar de manera definitiva. “A las 18, apagaba la computadora y estaba a cinco pasos del avión, realmente laburé un montón y quedó prácticamente terminado ese año”.

Respecto al esquema de pintura, se propuso simular el de un aeromodelo. El diseño le llevó seis meses y le costó lograrlo debido a que la variedad de colores que incluye (blanco, negro, rojo y azul) y la espera de secado entre cada uno le implicaron un trabajo manual al extremo detallista.

Una vez terminado, restaba evaluar cómo sacarlo del garaje (aunque habían hecho los cálculos) y con qué medio trasladar el fuselaje y las alas hasta el aeródromo de General Rodríguez, donde encastrarían cada parte y lo probarían. “Con la ayuda de amigos conseguimos una camioneta que se usa para transportar vidrios y lo subimos. Era gracioso porque su tamaño era diez veces más que el vehículo. Los vecinos se asomaban de sus casas, nos aplaudían y sacaban fotos con sus celulares”, recuerda. Una vez en el aeródromo, colocaron las alas por primera vez y los montantes; conectaron el tablero de instrumentos y los comandos. “Me había pedido una semana de vacaciones en el trabajo para este momento y en cinco días estaba listo”.

### “Era un autito, pero con alas”

Con el avión completamente montado, chequeado e inspeccionado, solo restaba hacerlo volar, pero, confiesa, “seguía sin animarme”. A pesar de que en esa época Adrián ya era piloto comercial, cuenta que pensó:

“No lo voy a volar ni por casualidad” y atinó solo a prenderlo, probarlo en tierra, chequear el funcionamiento del motor y hacerlo andar de un lado a otro. Un momento que ahora recuerda con humor: “Era un *karting*, un carrito con rulemanes, un autito, pero con alas”.

Germán Scheinin, también piloto, estaba en el aeródromo y observó las pruebas. “Cuando le comenté que estaba en condiciones me lo pidió para dar una vuelta; hizo una corrida y, de golpe, lo veo volando a unos cinco metros de altura. No lo podía creer y me puse a llorar. ‘Esta cosa vuela’, me decía a mí mismo, era irreal. Verlo me dio seguridad y, cuando aterrizó, me subí y volé unos 20 minutos, estaba fascinado”, rememora.

Luego del primer vuelo, la ANAC realizó la inspección final, “te hace desarmar el avión y volverlo a armar y, después de un vuelo de prueba, te da el Certificado de Aeronavegabilidad provisorio con el que tenés que sumar 40 horas de vuelo en un radio no mayor de 40 kilómetros, con centro en el aeroclub, para obtener el definitivo”, explica.

Portando orgulloso su matrícula LV-X814, su primer vuelo más extenso fue de cinco horas, a Mendoza, para participar de un aerocamping, y le siguió una travesía de cuatro días por la Patagonia hasta Trevelin, Chubut, el día de su cumpleaños. “Cuando aterricé, en la pista todos me cantaban el feliz cumpleaños; es otro día que no voy a olvidarme jamás”, afirma.

Con más de 240 horas en su propio avión construido desde cero y habiendo recorrido varias provincias argentinas, a corto plazo, planea recorrer el contorno de nuestro país —ya tiene armadas las escalas— y convertirse en instructor de vuelo, a la vez que sueña con conocer la Antártida.

### Continuar el legado

Tras finalizar su proyecto, Adrián se propuso compartir su experiencia y seguir el legado de Durana y Scheinin: ayudar, enseñar y divulgar la aviación experimental para que la gente pueda construir y volar su propio avión. En su sitio web ([www.facilsucho.com.ar](http://www.facilsucho.com.ar)) y en su canal de YouTube (@adriansucho) comparte videos del paso a paso de la construcción y enseña una multiplicidad de técnicas básicas. “Yo quiero que todos sepan que, si yo pude hacerme mi avión, todos pueden”, finaliza. ■