

Aeródromo Villa Lugano

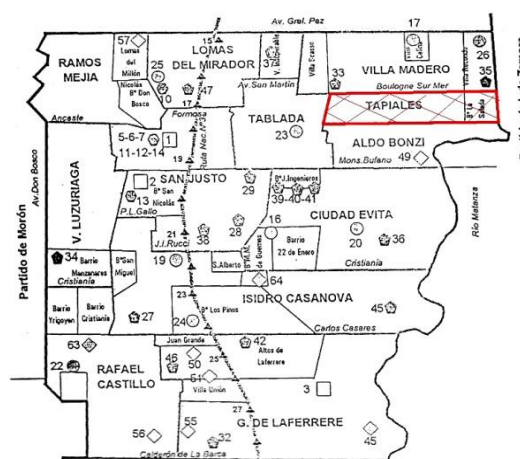


Aeródromo Villa Lugano

Antecedentes locales

A fines del siglo XVII los terrenos que hoy pertenecen a Villa Lugano eran de Bartolomé de Burgos y se usaban como lugar de paso para el ganado que iba a la ciudad de Buenos Aires. En el siglo XIX estos campos integraron el partido del pueblo de San José de Flores y fueron conocidos como los *bañados del sur*.

Uno de los primeros asentamientos conocidos de la zona se produjo en 1808 cuando el matrimonio y Francisco Hermógenes Ramos Mexía Ross (1773-1825) y María Antonia Úrsula Segurola Rojas (1788-1860) compró la chacra de *Los Tapiales* en los pagos de la Matanza¹. Con la llegada del ferrocarril en 1857 comenzó a incorporarse lentamente al tejido urbano del partido de San José de Flores.



Chacra *Los Tapiales* en la actualidad²



¹ Luego conocido como *Tapiales de Ramos*. <http://barriodetapiales.blogspot.com.ar/2011/10/los-ramos-mejia.html>

² <http://www.diasdehistoria.com.ar/userfiles/image/francisco-Ramos-Mejia-chacra.jpg>

En 1860, con el deceso de María Antonia Úrsula Segurola Rojas, el juez de primera instancia Dr. Alejo B. González ordenó la división de la propiedad entre los herederos Matías, Ezequiel, Magdalena y Marta Ramos Mejía. De esta manera el 28 de agosto se subdividió en cuatro lotes el terreno comprendido entre el Riachuelo de la Matanza y el Ferrocarril del Oeste que fueron respectivamente asignados a Magdalena R. M. de Elía, Marta R. M. de Madero, Matías y Ezequiel Ramos Mejía³.

A comienzos del siglo XX los campos eran escenarios de cacerías de zorros, patos, liebres, perdices, tiro a la paloma, etc., que generalmente tenían su epicentro en la chacra de referencia (ahora también conocida como *Villa Bungalow*), entonces propiedad de Ernesto Madero,.



Muy cerca de allí el 18 de octubre de 1908 el suizo José Ferdinando Francisco Soldati (1864-1913) adquirió la chacra de la sucesión Caze-nave ubicada en las inmediaciones de las calles Murguiondo y Av. de la Riestra; y loteó los terrenos⁴ que dieron origen al barrio que bautizó con el nombre de Villa Lugano en recuerdo de su pueblo natal aunque también fue conocido como Villa Soldati⁵.

Su fundador aspiró a que el loteo se poblara rápidamente y para promoverlo estableció un descuento del 10 % para los empleados del ferrocarril y medallas recordatorias a los nuevos dueños de los lotes. El primer comprador se llamó Bautista Mazzini⁶.

Las ventas de las tierras no tuvieron el éxito esperado, muchos de los vecinos no querían trasladarse hasta Lugano que, en aquellos tiempos, no contaba con grandes comodidades ni con una adecuada infraestructura. Sin embargo, con el tiempo, estos problemas fueron solucionados. En 1909 se inauguró la estación del tren y su fundador retornó a Suiza.

Villa Lugano en 1910. Revista *Caras y Caretas* N.º 613. 2 de julio de 1910

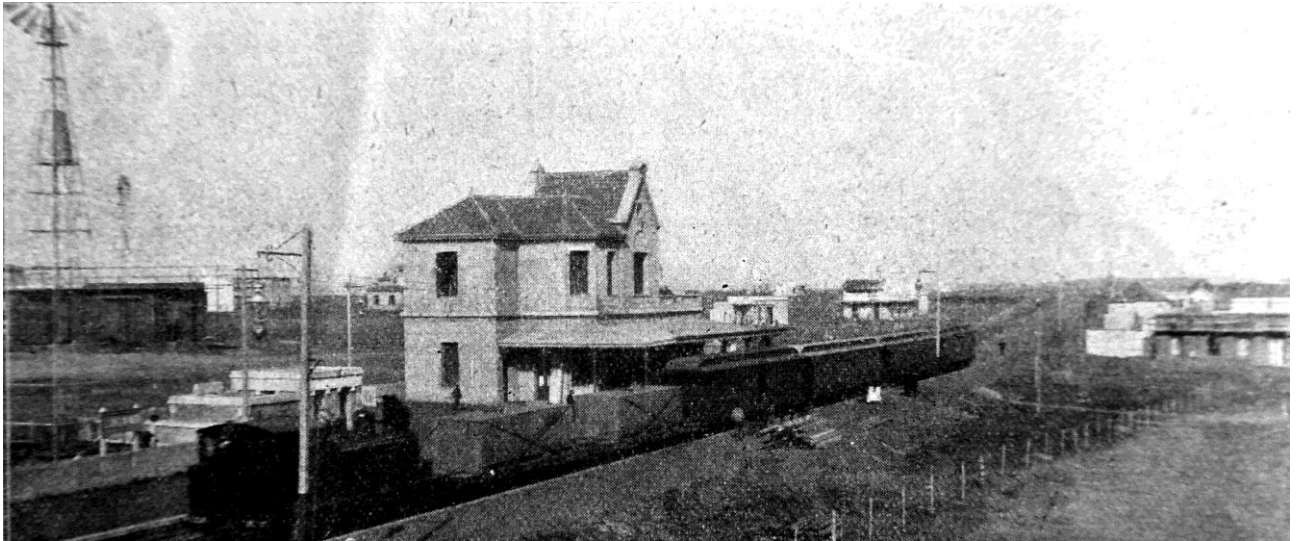


³ <http://barriodetapiales.blogspot.com.ar/2011/10/los-ramos-mejia.html>

⁴ El primer comprador se llamó Bautista Mazzini.

⁵ CUTOLO, Vicente Osvaldo. (1996) *Historia de los Barrios de Buenos Aires*. Tomo II. Editorial Elche Buenos Aires.

⁶ *Historias de barrios. Buenos Aires*. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2008. Programa Pasión por Buenos Aires. <http://www.buenosaires.gob.ar/areas/barrios/buscador/ficha.php?id=39>



Estación ferroviaria Villa Lugano de la Compañía General de Ferrocarril de Buenos Aires, inaugurada en 1909

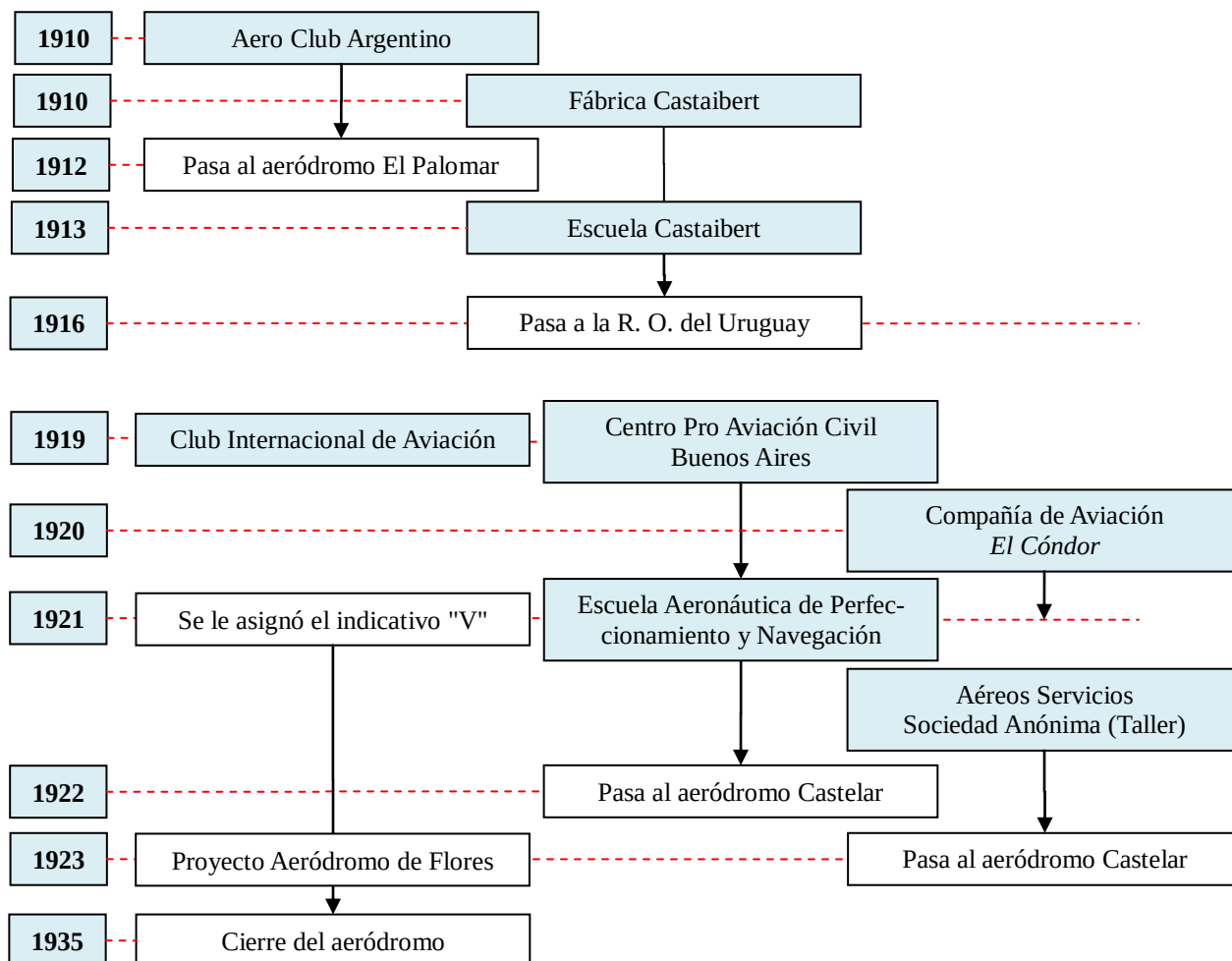


Casa sobre la avenida de la Riestra. Revista *Caras y Caretas*. 2 de julio de 1910

La aviación llega al barrio

Para comprender más claramente la historia del aeródromo el siguiente diagrama ilustra respecto de la evolución conocida de sus instalaciones hasta su cierre definitivo.

Aeródromo Villa Lugano



Aero Club Argentino

El Aero Club Argentino (ACA), institución señera de nuestra aviación civil y militar se fundó el 13 de enero de 1908. Desde entonces podemos decir que funcionó con dos áreas bien diferenciadas: los aeróstatos que generalmente operaban desde la zona de Palermo (quinta *Villa Ombúes*) y Sociedad Sportiva) y en el Parque Aerostático de Belgrano. Los *más pesados que el aire* desde el aeródromo de Villa Lugano.

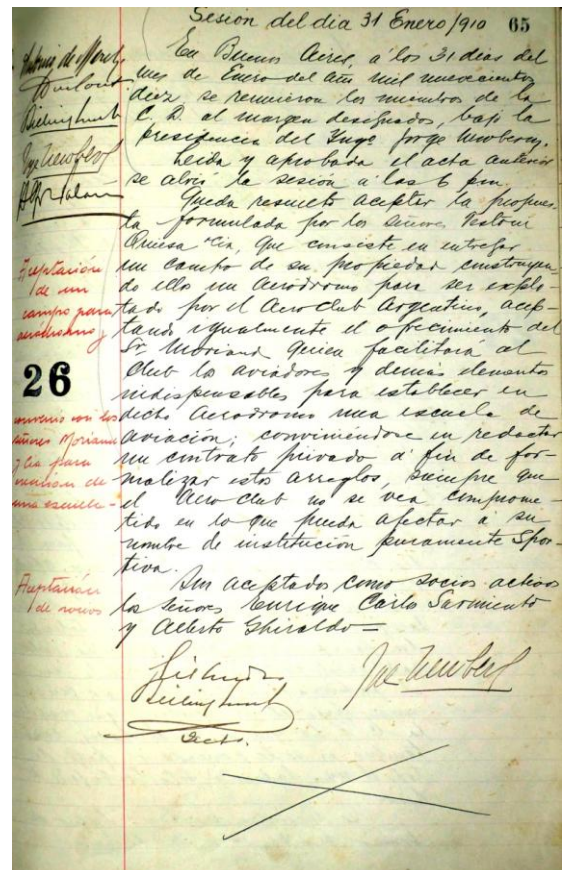
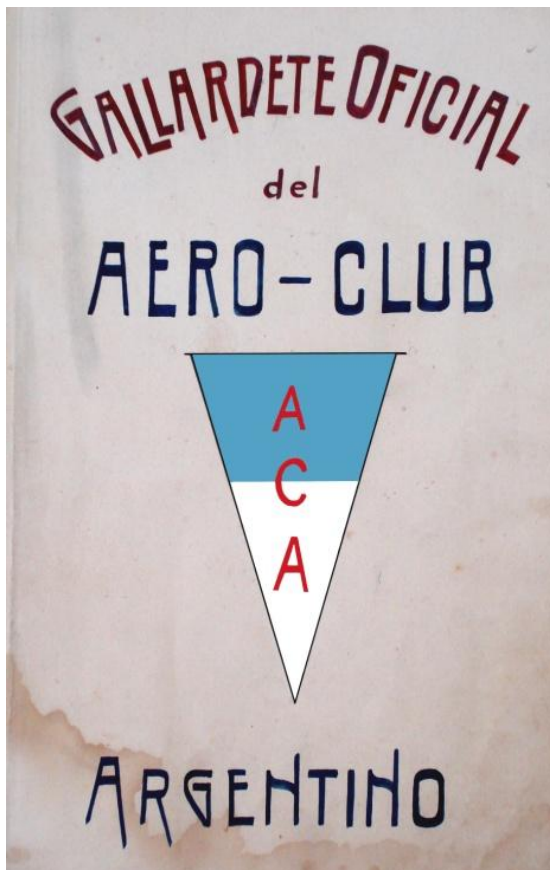
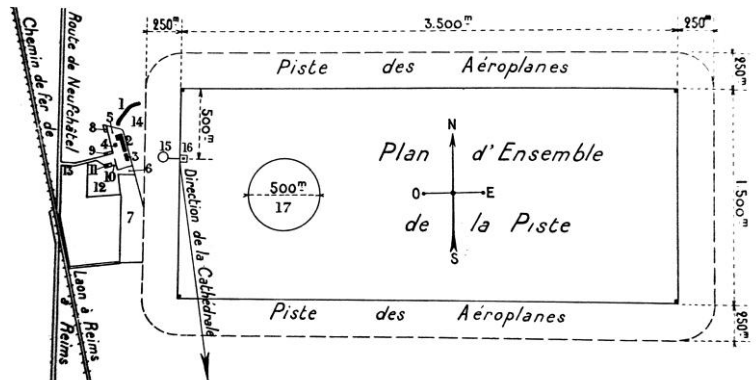
Los terrenos elegidos para establecer el aeródromo estaban en el paraje conocido como *Apeadero Lugano* que fue adquirido a las firmas Testoni, Chiesa y Cía.⁷, y Fiorito Hnos. Era un terreno de forma rectangular y 2000 m² que estaba delimitado por las calles Larrazábal, Avenida Rudesindo

⁷ Testoni, Chiesa y Cía., fue una compañía tabacalera nacida a fines del siglo XIX de la sociedad comercial entre el industrial Carlos Barioni y Juan Bautista Testoni.

Roca, Tellier, y Coronel Martiniano Chilavert. Este aeródromo fue la segunda instalación operativa del ACA cuya presidencia ejercía el Ing. Jorge Alejandro Newbery.

Una de las noticias referidas a estas instalaciones apareció en la asamblea de realizada la institución el 15 de enero en relación con un ofrecimiento del campo formulado por el Sr. Moriand. En la asamblea del 31 de enero⁸ se aceptó la entrega del campo por parte de los vendedores y el domingo 6 de febrero el diario *La Nación* publicó artículo respecto del nuevo aeródromo. Se conoce además que el diseño de las instalaciones se inspiraron en el aeródromo francés de Bétheny.

Aeródromo Bétheny (Francia) Revista
L'Aérophile. 1 de julio de 190



Acta N.º 26 del Aero Club Argentino correspondiente a la asamblea del 31 de enero de 1910

⁸ Acta N.º 26 del Aero Club Argentino correspondiente a la asamblea del 31 de enero de 1910 (Folio N.º 65).

Se construyeron una tribuna de 200 m, una fila de palcos, facilidades para el personal y ocho hangares: cuatro de madera provistos por la firma Conet y Barreteau⁹ y cuatro de chapa provistos por Testoni, Chiesa y Cía. que inicialmente fueron distribuidos de la siguiente manera:

Hangar 1: Dos Bleriot XI de Aubrun.

Hangar 2: Voisin de Henri Pequet.

Hangar 3: Voisin de Henri Pequet.

Hangar 4: Voisin (motor Antoinette) de Albert Georges Richet.

Hangar 5: Henri Farman C de Alfred Valletón¹⁰.

Hangar 6: Voisin de Ricardo Ponzelli¹¹.

Hangar 7: Voisin de Benoch Leopold Dolphyn.

Hangar 8: Dos Bleriot XI: uno de Gervasio Videla Dorna y otro de Felipe Madariaga.

Subsidiariamente Newbery gestionó la pavimentación de las calles aledañas y la prolongación del servicio de tranvías al aeródromo¹². La terminación de la obra en principio fue programada para fines de ese mes con el anuncio de vuelos de aviones Bleriot XI, Voisin y Santos Dumont, pero el vuelo de inauguración de la pista fue realizada el 5 de marzo por Aubrun y luego por Pequet¹³.



Jorge Alejandro Newbery. Izquierda: en su casa del 1.º piso de Av. Las Heras N.º 2939. Derecha: En El Palomar a bordo de su Morane Saulnier G

⁹ Emplazados linderos con la calle Coronel Martiniano Chilavert. Barreteau fue propietario de uno de los primeros Bleriot XI (motor Anzani 25 hp) llegados al país.

¹⁰ Se instaló a partir del 10 de marzo y a su regreso de Rosario. Diario *La Nación*, 10 de marzo de 1910.

¹¹ Luego de gestionar el lugar a través de una nota al Presidente del Aero Club: Ing. Newbery, había instalado un taller de reparación de aeronaves a partir del mes de julio. CASTELLI, Roberto Carlos, BONVISSUTO, Vicente. (1988) *Jorge Newbery y el legado de su genio luminoso*. Círculo de Suboficiales de las Fuerzas Armadas. Buenos Aires. Argentina. Capítulo LVII. Pág. 262. En la asamblea del 30 de abril la Comisión Directiva del ACA se determinó: *Considerando nuevamente el asunto del Señor Ponzelli, relativo a más instalaciones que levantará en el Aeródromo de Villa Lugano, se resuelve que los talleres que allí construya ocupen un sitio a la derecha de la entrada, sin comunicación alguna con el interior del terreno del Aeródromo, debiendo tener la puerta de entrada hacia la calle. El Señor Duclout considera conveniente que el Sr. Ponzelli dirija una carta al Aero Club en la que conste que abandonará el aeródromo toda vez que así se le solicite con una anticipación de 20 días, lo que es aprobado.* Acta N.º 32 (Folio 76).

HALBRITTER, Francisco. (2004) *Historia de la industria aeronáutica argentina*. Tomo I. Biblioteca Nacional de Aeronáutica. Noviembre de 2004. Pág. 64.

¹² Diario *La Nación*, 8 de febrero de 1910.

¹³ Diario *La Prensa*, sábado, 12 de marzo de 1910.



Vista de los cuatro hangares en construidos en Villa Lugano. La fotografía está tomada en marzo de 1910 prácticamente desde la esquina de Av. Coronel Roca y Tellier (Foto Archivo General de la Nación)¹⁴

LA AVIACION EN BUENOS AIRES

CONSTRUCCION DE UN AERODROMO MODELO

El interés que comienza á despertar entre nosotros todo cuanto con la aviación se vincula, se ha reflejado, como era de esperarse, en el seno del Aero-Club Argentino, el que, habiendo prestado, en principio, su patrocinio á las ascensiones del aviador Brégi, se ocupa en estos momentos de dar forma práctica á los experimentos de la nueva locomoción.

Persiguiendo tal propósito ha pensado en la construcción de un aeródromo modelo, en análogas condiciones á los ya famosos de Betheny y Port Aviation, de Francia. La iniciativa débese al presidente de la asociación, ingeniero Jorge Newbery, quien gracias á sus vinculaciones con los más conocidos sportmen europeos, ha conseguido comprometer, en beneficio del futuro aeródromo argentino, el apoyo de todos los centros similares extranjeros.

El aeródromo, que se construirá en un vasto terreno sobre la estación Villa Lugano, de la compañía general de ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires, ha de quedar terminado en los últimos días de este mes, habiéndose suscripto ya los convenios respectivos, y para inaugurarle se efectuará una gran fiesta de aviación.

Las primeras ascensiones se harán con aeroplanos Voisin, Blériot, y Santos Dumont, piloteados por profesionales.

AVIACION

LA SEMANA DE VILLA LUGANO

Los ensayos de mañana

Prosiguense con toda actividad los trabajos preparatorios de la semana de aviación en Villa Lugano.

Como las construcciones y la pista se encuentran casi totalmente terminadas, desde mañana los aviadores comenzarán sus ensayos.

Han sido invitados los representantes de los diarios á una visita al Aeródromo, la que se llevará á cabo mañana miércoles por la tarde. En su presencia, el ingeniero aviador Emilio Aubrun hará pruebas en un monoplano Blériot, y Mr. Picquet en un biplano Voisin.

Los periodistas, después de visitar las instalaciones y presenciar las pruebas, serán obsequiados con un lunch.

La comisión nacional del centenario ha resuelto oficializar el aeródromo de Villa Lugano, disponiendo que en él se lleven á cabo los concursos de aviación de los festejos del centenario.

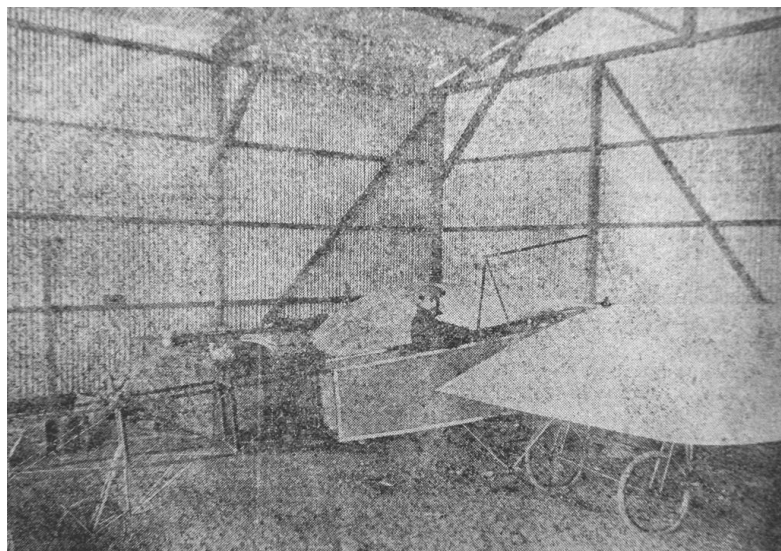
El Aero Club, por su parte, se ha puesto de acuerdo con la empresa de tranvías

Anglo Argentino y con la compañía de ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, confeccionándose un horario que satisfará todas las conveniencias del público.

Izquierda: Diario *La Nación*, Domingo 6 de febrero de 1910. Derecha: diario *La Argentina*. 8 de marzo de 1910

¹⁴ Publicada por la revista *Caras y Caretas* N.º 600, 2 de abril de 1910.

Aubrun con su Bleriot XI en el hangar N.º 1 de Villa Lugano. Diario *El Nacional*. 14 de marzo de 1910



LA AVIACION EN LA ARGENTINA

El aeródromo de Villa Lugano

Las construcciones del aeródromo de Villa Lugano, que se deben á la iniciativa del Aero Club Argentino, están muy adelantadas, á tal punto, que el ingeniero Newbery ha decidido, de acuerdo con el directorio, fijar el 19 del corriente para inaugurar la gran semana de la aviación.

Se decidió establecer 25.000 pesos en premios, suma muy superior á la que fué repartida en Reims y Juvisy.

Tomarán parte en los concursos los ingenieros aviadores franceses que son nuestros huéspedes desde hace una quincena y, además, el notable aviador Bregi y aficionados argentinos y chilenos.

En el deseo de que el público no se costes inútilmente el viaje hasta el aeródromo, se tomarán precauciones para que sepa á qué atenerse. Con tal fin se preparan veinte estaciones de anuncios en los barrios de la metrópoli, con comunicación telefónica directa con Villa Lugano.

Cuando en esas estaciones se enarbole bandera azul, significará que se han suspendido los vuelos por el excesivo viento ú otras causas; cuando se alce bandera blanca, querrá decir que posiblemente se han de llevar á cabo, y cuando se enarbole bandera roja, que los vuelos han de realizarse.

Sin duda alguna que la gran semana de la aviación en Villa Lugano ha de resultar todo un éxito, influyendo mucho en ello el hecho de que el aeródromo está situado dentro del perímetro de la capital, á solo quince minutos de la plaza de Mayo.

LA SEMANA DE AVIACION

LOS ENSAYOS DE MAÑANA

Prosiguense con toda actividad los trabajos preparatorios de la semana de la aviación en Villa Lugano.

Como las construcciones y la pista se encuentran casi totalmente terminadas, desde mañana los aviadores comenzarán sus ensayos.

Han sido invitados los representantes de los diarios á una visita al Aeródromo, la que se llevará á cabo mañana por la tarde. En su presencia el ingeniero aviador Mr. Emile Aubrun hará pruebas en un monoplano Bleriot, y Monsieur Picquet en un biplano Voisin con el famoso motor E. N. V., que, según los entendidos, es el mejor de cuantos aparatos motores han sido empleados en los aeroplanos.

Los periodistas, después de visitar las instalaciones y presenciar las pruebas, serán obsequiados con un lunch.

La comisión nacional del centenario ha resuelto oficializar el aeródromo de Villa Lugano, disponiendo que en él se lleven á cabo los concursos de aviación de los festejos del centenario.

El Aéreo Club, por su parte, se ha puesto de acuerdo con la empresa de tranvías Anglo-Argentina y con la compañía de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, para confeccionar un horario que satisfaga todas las conveniencias del público.

Primeros vuelos en Villa Lugano. Izquierda: Artículo diario *El País*. 5 de marzo de 1910. Derecha: Artículo diario *El País*. 8 de marzo de 1910

Los ensayos regulares comenzaron el día 9¹⁵. Finalmente, fue formalmente inaugurado a las 15 del miércoles 23 de marzo con la presencia del Intendente Manuel José Güiraldes (1857-1941) y otras autoridades¹⁶. Para el evento se dispuso un servicio especial de trenes del ferrocarril provincial que circuló a las 14, 14:30, 15 y 15:30. Participaron los aviadores Henri Pequet, Albert Georges Richet, Alfred Valletón y Émile Eugène Aubrun con sus respectivas aeronaves y la banda de música de la policía¹⁷.

¹⁵ Diario *El País*, 8 de marzo de 1910.

¹⁶ Subsecretario de Obras Públicas, Ing. Iturbe, Director de Paseos Sr. Carlos Thays.

¹⁷ Diarios *La Razón*, *La Prensa* *El País*, 23 de marzo de 1910.



Henri Pequet

?

Albert Georges Richet



Alfred Valletón



Aubrun

AVIACIÓN AERO-CLUB ARGENTINO

Esta tarde, á las 3, se efectuará la inauguración oficial del campo de aviación que el Aero-Club Argentino posee en Villa Lugano.

Dada la cantidad de invitaciones repartidas entre los poderes públicos y centros deportivos, la fiesta promete todo un gran éxito.

Si el tiempo lo permite, los aviadores Floquet, Richet, Valletón y Aubrun, en sus aparatos Voisin, Demoiselle, Farman y Blériot, respectivamente, realizarán varios vuelos, dando así comienzo á la quincena de aviación que ha organizado el Aero-Club Argentino.

De la estación Buenos Aires, del Ferrocarril de la Provincia, partirán trenes especiales á las 2, 2.30, 3 y 3.30 p. m.

Amenizará la fiesta la banda de policía.

AEREO-CLUB ARGENTINO

Inauguración del campo de Villa Lugano

Se efectuará esta tarde la inauguración del campo de aviación que el Aero-Club, acaba de instalar en Villa Lugano. La reunión ha despertado interés entre los aficionados, que son ya muy numerosos en ésta, habiéndose repartido muchas invitaciones, con lo que se asegura de antemano el brillante éxito de la fiesta.

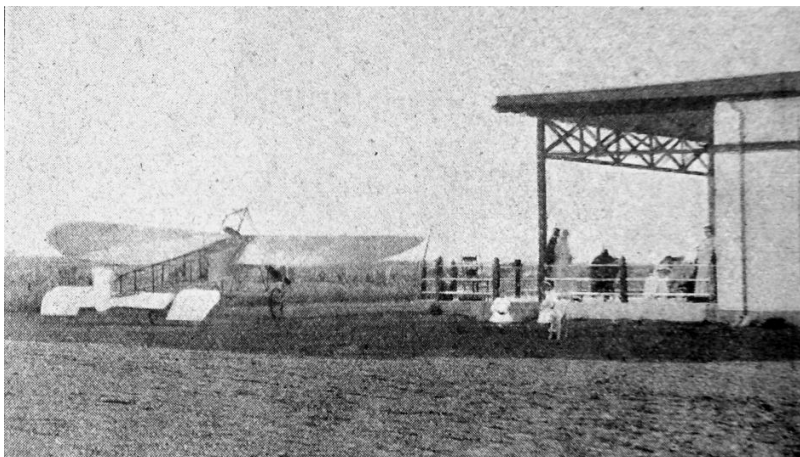
Si el tiempo se muestra favorable, se dará comienzo á la ejecución del programa que comprende la quincena de aviación, que esta institución acaba de organizar. Se realizarán varios vuelos, en los que tomarán parte los aviadores Floquet, Richet, Valletón y Aubrun, en sus aparatos Voisin, Demoiselle, Farman y Blériot.

Se ha organizado un servicio especial de trenes, que partirán de la estación Buenos Aires, del ferrocarril de la Provincia á las 2, 2 y 30, 3 y 3 y 30 p. m.

La banda de policía concurrirá á la fiesta, debiendo amenizar la reunión.

Artículos de la inauguración del aeródromo Diarios *La Razón* y *La Prensa*. 23 de marzo de 1910

Rápidamente comenzaron a concentrarse una interesante variedad de aviones entre los que podemos citar: Bleriot XI, Voisin 1909, Santos Dumont *Demoiselle*, Lorraine Hanriot LH.10, Henri Farman, Sommer, proyectos experimentales, etc.



Primer vuelo fuera del aeródromo protagonizado por Aubrun el 17 de marzo. Bleriot XI del Ing. Aubrun en el Chalet del Dr. Ernesto Madero (*Villa Bungalow*). Noticia del diario *La Prensa*. 18 de marzo de 1910

EL AVIADOR AUBRUN

En el campo de aviación de Villa Lugano realizó ayer el profesional Aubrun un vuelo de ensayo en su aeroplano sistema Blériot.

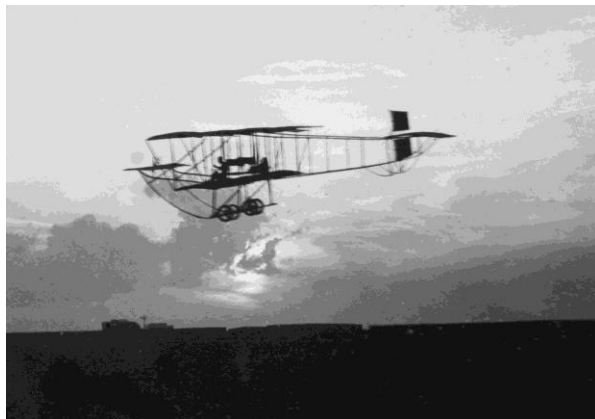
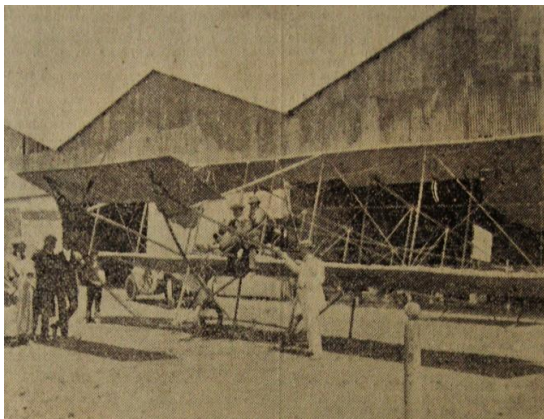
Aprovechando la calma que reinó en la tarde de ayer, retiró el aparato del hangar y después de revisarlo minuciosamente, efectuó el "decollage" á los 7 segundos, y elevándose á una altura de 40 metros, recorrió el trecho que separa á Villa Lugano de la quinta de Madero, donde descendió.

Después de una permanencia de una minutos, volvió á ascender, recorriendo las posesiones del señor Madero para bajar nuevamente en Villa Lugano.

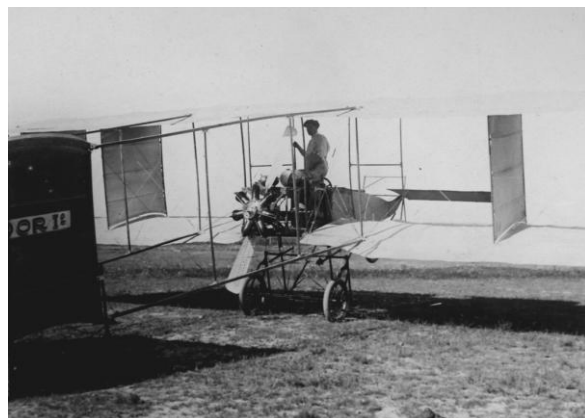
En este segundo vuelo alcanzó una altura de 30 metros.

La inauguración oficial del aeródromo de Villa Lugano se efectuará el miércoles 23 del corriente, habiendo repartido para esta fiesta el Aero Club Argentino numerosas invitaciones.

Los trenes saldrán de la estación central del ferrocarril P. B. A., de trocha angosta, á las 2, 2.30 y 3 p. m.



Biplano *Sommer* (motor Gnôme 50 hp) traído a Buenos Aires el 3 de diciembre de 1910 por Marcel André Paillette con Claude André¹⁸ y basado en Villa Lugano. Realizó el primer vuelo en el país al mando de Paillette el 1 de enero de 1911. Izquierda: foto publicada por el 21 de enero de 1911. Derecha: el avión volando en Villa Lugano. 1911



Voisin *Cóndor 1º* con el actor Florencio Bartolomé Parravicini en Villa Lugano. 1910. Foto colección Borcosque Archivo General de la Nación

Voisin no identificado frente al hangar N.º 6 del aeródromo de Villa Lugano. Muy probablemente sea el biplano *Ponzelli* ya que para esa época el piloto italiano tenía arrendado ese hangar¹⁹. Revista *Caras y Caretas*. 2 de julio de 1910

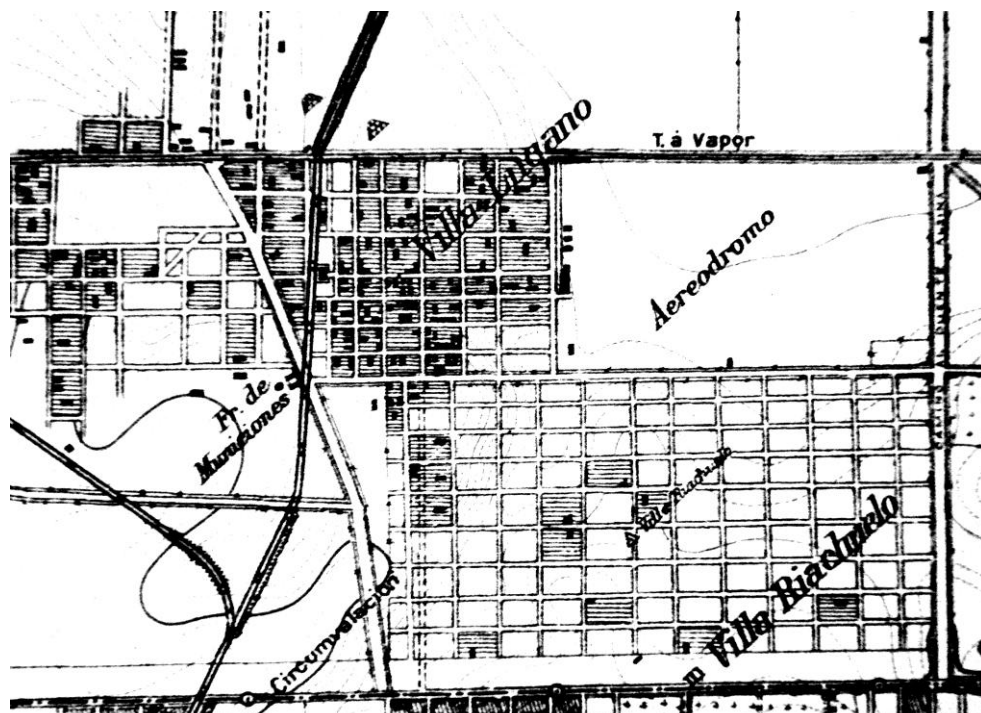


¹⁸ **Claude André:** Nacido en Saint Sernin (Francia) el 13FEB1877. Patente N° 192 obtenida el 29AGO10 sobre biplano Farman. Revista *Flight*. 4 de febrero de 1910.

<http://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1911/1911%20-%2000086.html?search=andre>

¹⁹ Luego de gestionar el lugar a través de una nota al Presidente del Aero Club: Ing. Newbery, había instalado un taller de reparación de aeronaves a partir del mes de julio. CASTELLI, Roberto Carlos, BONVISSUTO, Vicente. (1988) *Jorge Newbery y el legado de su genio luminoso*. Círculo de Suboficiales de las Fuerzas Armadas. Buenos Aires. Argentina. Capítulo LVII. Pág. 262. En la asamblea del 30 de abril la Comisión Directiva del ACA se determinó: *Considerando nuevamente el asunto del Señor Ponzelli, relativo a más instalaciones que levantará en el Aeródromo de Villa Lugano, se resuelve que los talleres que allí construya ocupen un sitio a la derecha de la entrada, sin comunicación alguna con el interior del terreno del Aeródromo, debiendo tener la puerta de entrada hacia la calle. El Señor Duclout considera conveniente que el Sr. Ponzelli dirija una carta al Aeroclub en la que conste que abandonará el aeródromo toda vez que así se le solicite con una anticipación de 20 días, lo que es aprobado.* Acta N.º 32 (Folio 76).

Plano del sector
ocupado por el aeró-
dromo



Vista aérea del aeródromo Villa Lugano tomada por un avión del ejército durante el relevamiento aerofotográfico de 1929. La flecha indica la ubicación de los hangares

Quincena de Aviación

Dentro del marco de la llegada de pilotos y aeronaves extranjeras, el Aero Club Argentino organizó un concurso de aviación en Villa Lugano entre los días 23 de marzo y 9 de abril. El 10 de marzo el ACA conformó la comisión *Sportiva* encargada de intervenir en el evento que estuvo constituida por: Jorge Duclout, Lisandro Billinghamurst, Gervasio Videla Dorna, Felipe Madariaga, Alejandro R. Amoretti, Ítalo Eduardo Perotti, Julio A. Quesada, Ricardo Joost Llambí, José Marengo, M. E. C. Kremesek, Raúl Federico Zimmermann, Augusto Bana, Marcelo Costa Paz, Néstor F. Cano, Luis Castells, Jorge M. Lubary, Florencio Martínez de Hoz, Alberto de Ibarra, Juan A. Senillosa y Arturo P. Boote.

Se estableció el uso de la reglamentación vigente de la Federación Aeronáutica Internacional y se fijaron premios por un total de 150.000 francos para las diferentes pruebas. Como primera medida se construyó un sistema de jalones para facilitar y ajustar el control de las distancias en los circuitos desarrollados por los participantes, complementado por globos cautivos para el control de los vuelos de altura. Se resolvió aplicar el mismo sistema de señalización para anunciar los vuelos empleados en Europa donde la bandera roja significaba: *hay vuelos*, la blanca: *tal vez* y la azul: *no hay vuelos* (a la derecha en la ilustración se puede observar el sistema de señalización utilizado en Reims, Francia en 1909) y se abrieron oficinas de información en el local del Aero Club (San Martín N.º 561) y en la casa Vaccaro.



Casa Vaccaro AV. DE MAYO 646
— Buenos Aires —
Establecida en el año 1885

Cambio General de Moneda
Acciones de todas las Sociedades y Compañías
Títulos nacionales y extranjeros
Compra y venta de campos, casas y terrenos
Hipotecas - Publicidad, Etc.

TODAS ESTAS OPERACIONES LAS EJECUTA CON LA MAYOR RECTITUD
Y EN LAS CONDICIONES MÁS LIBERALES DE LA PLAZA

Correspondencia a : **SEVERO VACCARO**
AVENIDA DE MAYO 646 - Buenos Aires

También se dispuso la devolución del importe de las entradas cobradas al público en caso de suspensión de los vuelos. Para favorecer la afluencia del público se reforzaron los transportes con servicios ferroviarios que salían desde la estación Buenos Aires ubicada en el barrio de Barracas, complementados con las líneas de tranvías N.º 24 (desde Plaza Constitución a estación Buenos Aires), 29 y 69. Otro servicio de tranvías de la línea N.º 49 aseguraba el transporte desde Floresta hasta los *Nuevos Mataderos* y desde ese lugar existía un servicio especial de coches hasta el aeródromo. Las exigencias que debían superar los pilotos y los premios correspondientes que quedaron determinados de la siguiente manera:

Lanzamiento: 2.500 francos.

Distancia: 5.000 francos.

Duración: 3 % de la recaudación de las entradas del día en que se registrara el récord correspondiente.

Altura: 4 % de la recaudación de las entradas del día en que se registrara el récord correspondiente.

Velocidad: 3 % de la recaudación de las entradas del día en que se registrara el récord correspondiente.

Partidas: 1.º Puesto: 4.000 francos, 2.º Puesto: 2.000 francos (Consistía en el mayor número de salidas con el mínimo de un circuito al aeródromo).

Mayor viento: 1500 francos (vuelos con una velocidad superior a los 5 m/seg).

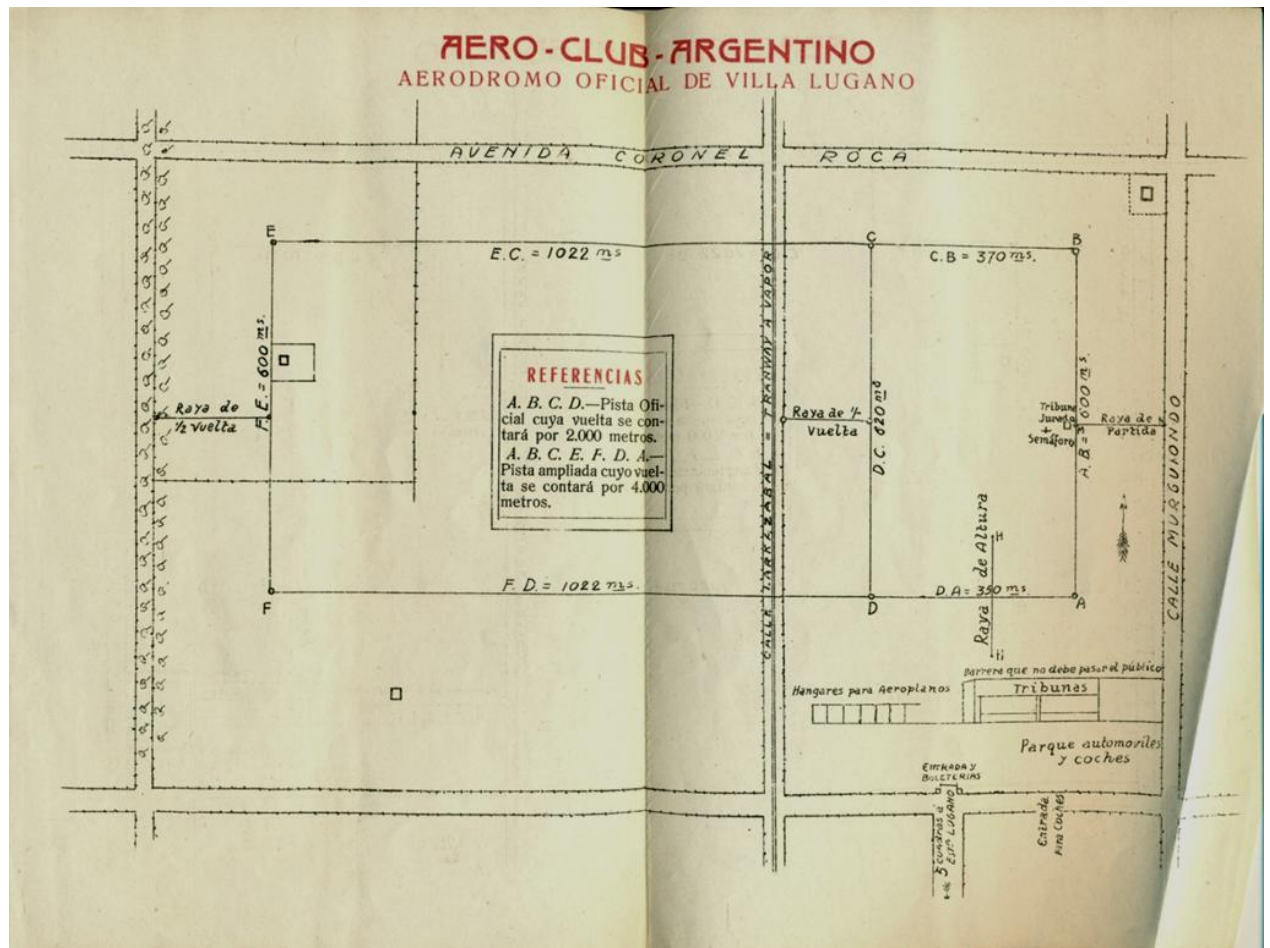
Vuelo con pasajeros: Medalla de oro otorgada por el Aero Club Argentino.

El Aero Club Argentino reunió 150.000 francos para solventar los premios. Para la ceremonia inaugural, entre las instituciones invitadas estuvieron la Sociedad Sportiva, el Club Gimnasia y Esgrima, el Club El Progreso, el Touring Club y el Círculo Militar. Los vuelos del concurso consignados en detalle en el Anexo 4, se llevaron a cabo los días 23, 24, 27, 30 de marzo y el 6 de abril; se inscribieron los pilotos Aubrun, Pequet, Richet y Valletón. Al final del concurso las clasificaciones quedaron establecidas de la siguiente manera:

Clasificación²⁰

Prueba	Piloto	Marca
Altura:	Émile Eugène Aubrun	112 m
Velocidad:	Émile Eugène Aubrun	2 min, 8 seg, 3/5
	Alfred Valletón	2 min, 29 seg
	Henri Pequet	2 min, 44 seg 2/5
Distancia:	Alfred Valletón	10 circuitos. (20 km recorridos)
	Henri Pequet	9 circuitos. (18 km recorridos)
Lanzamiento:	Émile Eugène Aubrun	10 seg 3/5
Mayor número de partidas:	Émile Eugène Aubrun	12 vuelos
	Henri Pequet	9 vuelos
Duración:	Alfred Valletón	27 min 3/5
	Henri Pequet	21 min, 4 seg 3/5
Mayor viento:	Henri Pequet	2 min, 44 seg 2/5
Vuelo con pasajeros:	No se realizó	

²⁰ Libro de Actas del Aero Club Argentino. Asamblea del 7 de abril de 1910. Libro I. Acta N.º 29 (Folio 70).



Semana de Aviación del Centenario

El evento fue organizado por la Comisión Auxiliar de Juegos Olímpicos de la Comisión Nacional del Centenario, con la supervisión y asesoramiento del Aero Club Argentino y estuvo inicialmente previsto para realizarse entre el 15 y 18 de junio con una previsión de 200.000 francos en premios.

Contemplaba un concurso para aviones y otro para aeróstatos (copa Aero Club Argentino). Se llevó a cabo entre el 29 de mayo y el 5 de junio en el aeródromo de Villa Lugano con un horario de vuelos inicialmente pautado entre las 10 y 17²¹. Se inscribieron: Valletón, Brégi, Dolphyn, Ponzelli, Hentsch, Goffre, Roth, Parravicini y Newbery. La organización afectó 25.000 pesos en premios, cifra muy superior a las otorgadas en otros eventos aeronáuticos internacionales y tuvo un esquema de premios dividido en dos categorías: *Diarios* y *Generales*.

Premios Diarios:

Consistieron en 750 francos otorgados a cada participante diariamente durante el desarrollo de la competencia sobre las siguientes marcas:

Altura: superar los 50 m.

Distancia: superar los 1000 m de recorrido.

Velocidad: superar los 50 km/h

Lanzamiento: mayor número de salidas.

Premios Generales:

Altura: Alcanzar los 100 m (1.º Premio: 14.000 francos; 2.º Premio: 4.000 francos; 3.º Premio: 2.000 francos).

Distancia: Un vuelo que superase los 20 km sin escalas (1.º Premio: 20.000 francos; 2.º Premio: 5.000 francos; 3.º Premio: 2.500 francos).

Total de distancia: Sobre todos los vuelos desarrollados sobre el evento (1.º Premio: 10.000 francos; 2.º Premio: 5.000 francos; 3.º Premio: 2.500 francos).

Velocidad: Recorrer 10 km a una velocidad de 50 km/h (1.º Premio: 10.000 francos; 2.º Premio: 5.000 francos; 3.º Premio: 2.500 francos).

Viento fuerte: Operación con mayor viento (Premio: 5.000 francos).

Pasajeros: Con un pasajero (1.º Premio: 5.000 francos; 2.º Premio: 2.500 francos).

Lentitud: circuito con una velocidad mínima de 40 km/h completando un circuito dentro de los jalones previamente establecidos por el comité (1.º Premio: 5.000 francos; 2.º Premio: 2.500 francos).

Centenario: Al piloto que completase un vuelo de ida y vuelta desde Villa Lugano hasta la torre del Congreso (Premio: 20.000 francos).

²¹ La Facultad de Ingeniería, interesado por la actividad aérea acordó con el Aero Club Argentino la participación de 16 alumnos que participaron como comisarios fiscalizadores. Diario *La Nación*, 15 y 30 de mayo de 1910.



Orden de salida de los aviadores			
NÚM.	NOMBRES	TIPO	DISTINTIVOS
1	Leopoldo Dolphyn (francés)	Voisin	1 gallardete rojo
2	comte de Boissiere (,,)	Blériot	2 " violeta
3	Hermán Heutsch (,,)	Farman	5 " blanco
4	Jorge Newbery (argentino)	Blériot	4 " blanco, diagonal celeste
5	Carlos Groffré (,,)	"	5 " azul
6	Ricardo Ponzelli (italiano)	Voisin	6 " blanco verde y
7	L. M. de Saint-Seumera (fr.)	Monoplano	7 " colorado y amarillo
8	Henry Brégi (,,)	Voisin	8 " verde, y estrella roja
9	Juan A. Roth (argentino)	"	9 " blanco y estrella negra
10	Florencio Parravicini (,,)	"	10 " azul, y media luna blanca
11	Alfred Valetón (francés)	Farman	11 " verde

NOTA: — Este orden de salida servirá para el primer día. Para el siguiente se seguirá el orden inverso y así sucesivamente.

En la imagen de la derecha se aprecia el número asignado a los aviones para el concurso llevado a cabo entre el 29 de mayo y el 5 de junio de 1910

Copa Aero Club Argentino

Fijó premios de 15.000, 7.500 y 2.500 francos para la mayor distancia recorrida por un globo en línea recta y premios de 5.000, 3.500 y 1.500 francos para la tripulación que aterrizara más cerca de un punto previamente establecido por la comisión organizadora de la prueba.

Clasificación²²

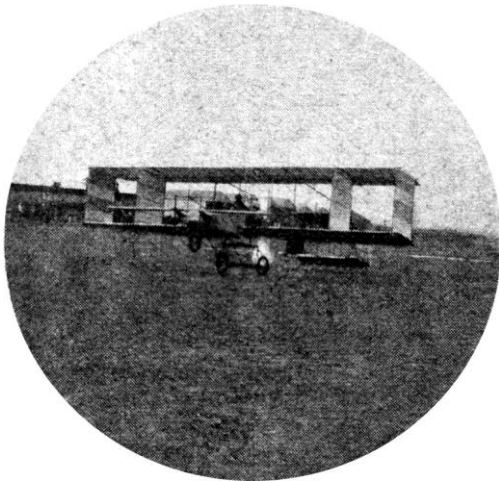
Prueba	Piloto	Marca
Distancia:	Alfred Valletón Henri Louis Brégi Juan Alberto Pablo Roth	86 km 80 km 57.6 km
Altura:	Benoch Leopold Dolphyn Henri Louis Brégi Alfred Valletón	230 m 95 m 37 m
Velocidad:	Alfred Valletón Henri Louis Brégi Carlos A. Goffre	62.7 km/h (22 km recorridos) 62.5 km/h (4 km recorridos) 57.6 km/h (3.7 km recorridos)
Lanzamiento ²³ :	Alfred Valletón	13 seg 4/5 en 60 m
Total de distancia:	Henri Louis Brégi Alfred Valletón Benoch Leopold Dolphyn	216 km 198 km 36 km

²² Libro de Actas del Aero Club Argentino. Asamblea del 4 de mayo de 1910. Acta N.º 36 (Folio 83).

²³ Término utilizado para determinar el tiempo de despegue.

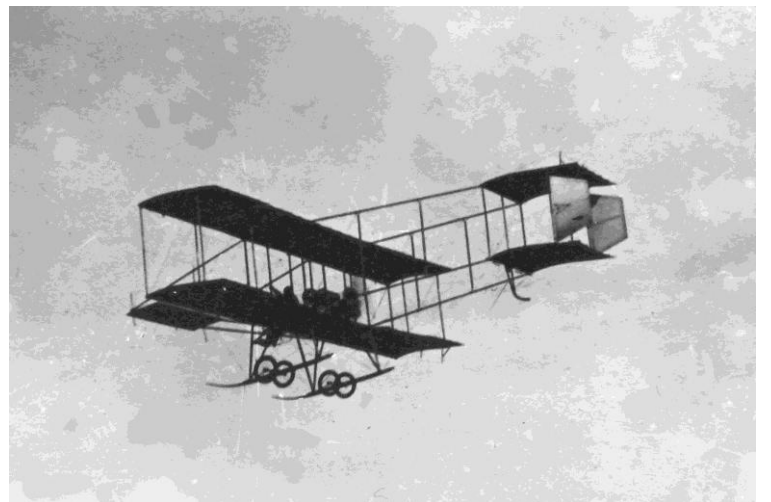


Público en el aeródromo. Revista *Caras y Caretas*. 2 de julio de 1910



Izquierda: Voisin de Richet en Villa Lugano durante la inauguración del aeródromo el 23 de abril de 1910. En la fotografía se pueden apreciar los detalles de pintura clara en las derivas exteriores de los planos que se corresponden con las utilizadas con el N.º 17 de Ferber (Foto revista *Caras y Caretas* N.º 600)²⁴. Derecha: Cattáneo de caza en Villa Lugano (Foto Archivo General de la Nación)

Henri Farman C de Alfred Valletón volando en Villa Lugano. (Foto Archivo General de la Nación)



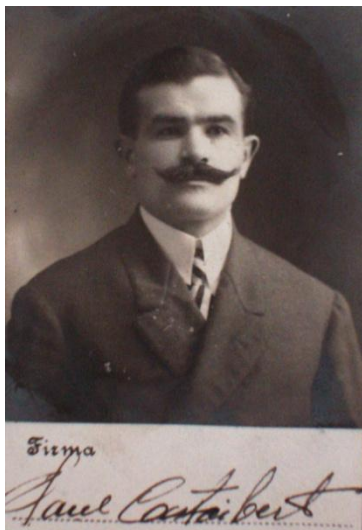
²⁴ <http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/DossierVoisin%201907en%20Argentina-EloyMartin.pdf>



Bleriot XI motor Anzani 25 hp en Villa Lugano muy probablemente en 1911. Se ven a quien probablemente sería Louis Boyer o Michel Dolphyn (1), Paul Castaibert (2), Bartolomeo Cattáneo (3) probablemente Henry Pequet (4) y Benoch Leopold Dolphyn de traje claro (5) (fotografía preservada por la familia Dolphyn. Gentileza Frans Van Humbeek)

Pablo Castaibert

El francés Pablo Castaibert nacido Sinacourbe el 11 de noviembre de 1883, fue un mecánico de automóviles entusiasta de la aviación que tuvo el privilegio de presenciar la exhibición de Wilbur Wright en París en 1908.



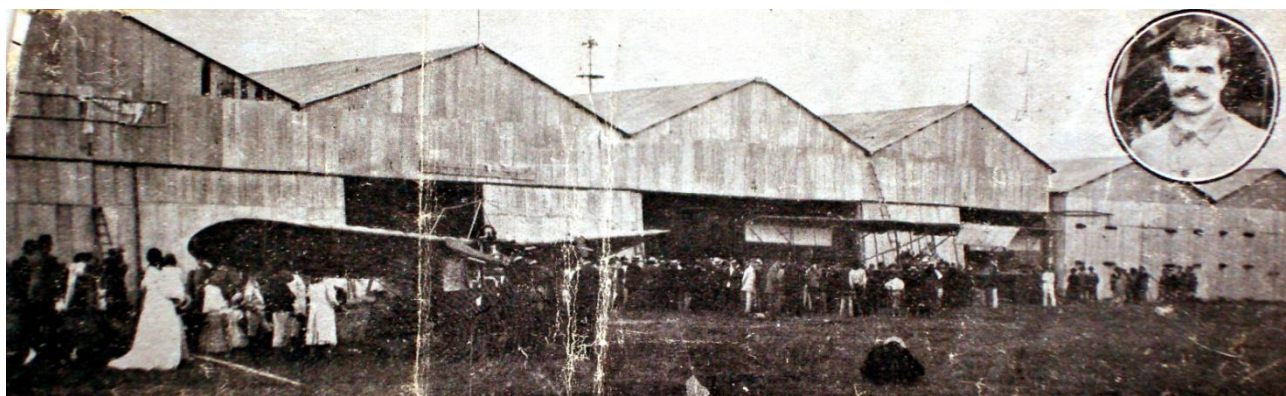
En el centro Castaibert con el actor y piloto Florencio Bartolomé Parravicini en ocasión de un raid a Rosario. 25 de diciembre de 1914

De izquierda a derecha: Marcel André Paillette, Jorge A. Newbery, Pablo Teodoro Fels (con uniforme de soldado) y Castaibert en Villa Lugano delante Bleriot XI. Diario *Democracia*. 8 de noviembre de 1948



Los modelos Castaibert rápidamente alcanzaron fama. Pero en 1916, debido a la carencia de material y partes como producto de la IGM, vendió su industria y algunas unidades a la Aviación Militar del Uruguay donde luego trasladó su fábrica que funcionó hasta 1918. Hubo modelos destinados y otros fabricados en el Uruguay. Falleció en Uruguay el 18 de mayo de 1951. En sus instalaciones se fabricaron veintitrés aviones de los siguientes modelos:

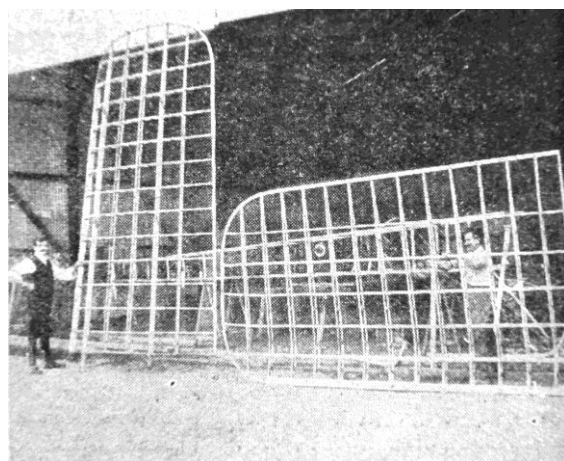
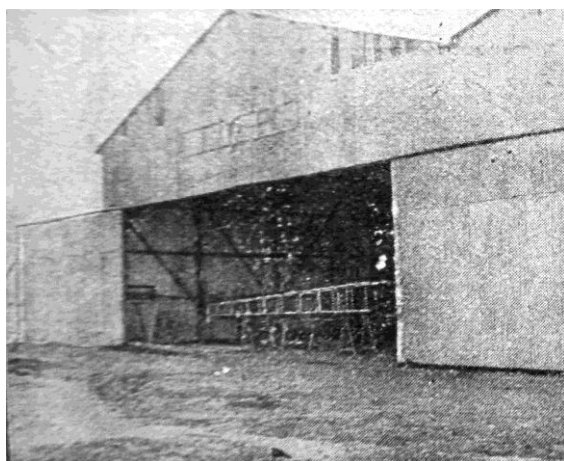
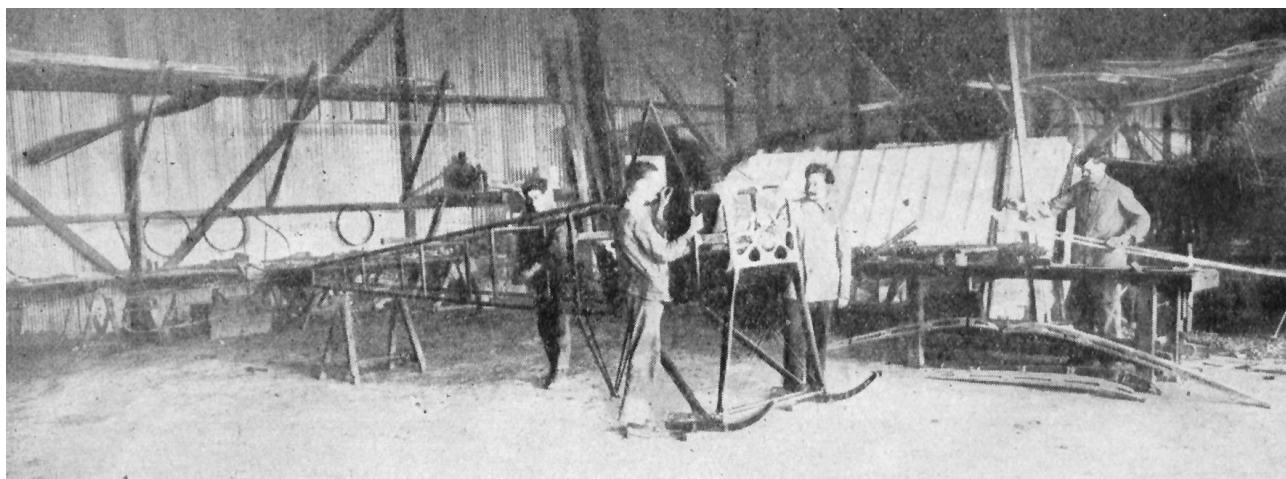
Modelo	Año	Cantidad	Comentarios
Castaibert 910-I	1910	1	
Castaibert 911-II	1911	3	1 modificado a Castaibert 912-III. Gnôme 50 hp.
Castaibert 912-III	1912	13	Fue ensayado con pontones
Castaibert 913-IV	1913	2	
Castaibert 914-V	1913	2	
Castaibert 915-VI	1915	1	



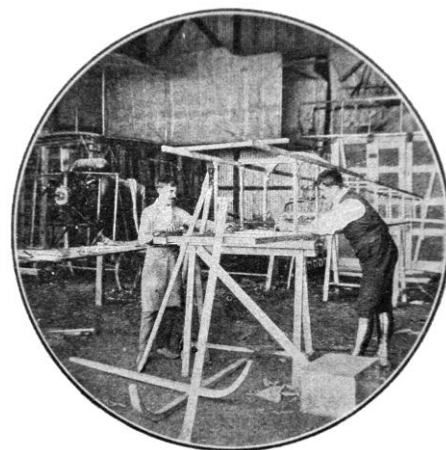
Escuela Castaibert. 5 de febrero de 1914

En 1909 se trasladó a nuestro país y se radicó en Palermo y fue el primero en abrir entre 1910 y 1911 un taller y una escuela de vuelo en el aeródromo de Villa Lugano que funcionó hasta 1916. En

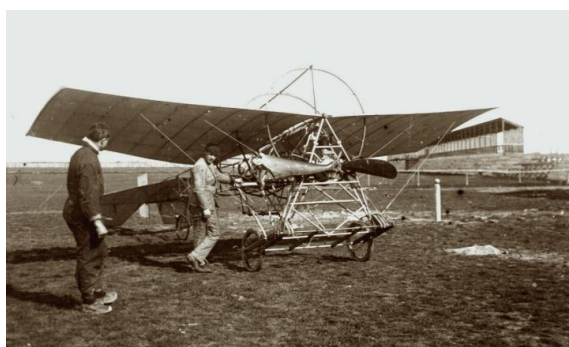
estas instalaciones se realizaban reparaciones del material y no paso mucho tiempo para que se transformase en una incipiente y fructífera industria aeronáutica.



Revista *Caras y Caretas* N.º 710. 11 de mayo de 1912



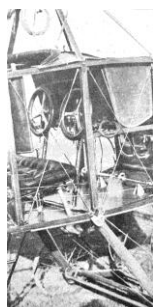
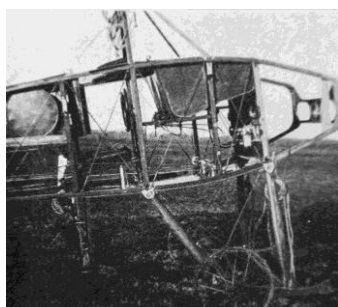
Revista *Caras y Caretas* N.º 710. 11 de mayo de 1912



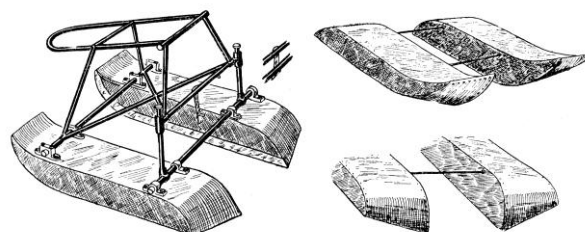
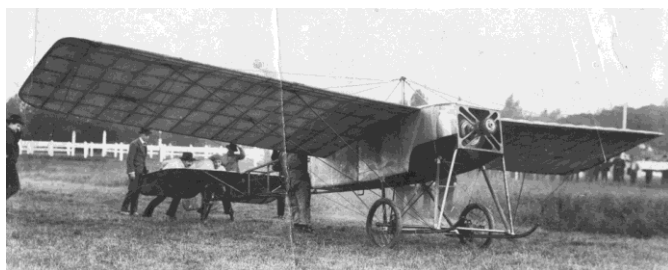
Castaibert 910



Castaibert 911-II



Castaibert 915-VII



Castaibert 912-III y sistema de flotadores ensayados el 25 de abril de 1914 en Villa Lugano en ocasión de las inundaciones del campo

LOS NIDOS *- *- DE LAS *- AVES MECÁNICAS



Revista *Caras y Caretas* N.º 710. 11 de mayo de 1912

Castaibert 914-V. 100 hp. Tapa del Boletín
de Aero Club Argentino. 10 de noviembre
de 1915

Año V. Nos 36 y 37

Aero-Club Argentino



El nuevo monoplano CASTAIBERT-GNÔME
100 H. P., de doble comando, recientemente
construido en los talleres del aeródromo de
Villa Lugano. — En óvalo, el constructor
PABLO CASTAIBERT.

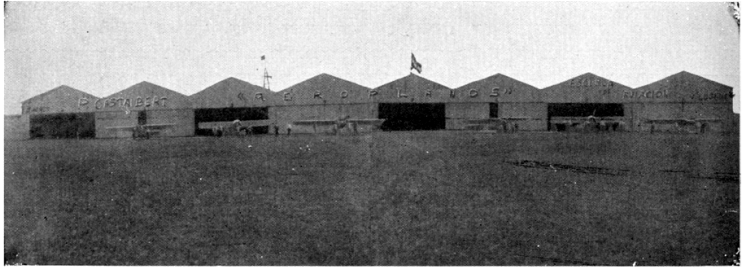


Taller de Castaibert en Villa Lugano (Revista *Auto Argentina*. Enero de 1917)

Aeródromo Villa Lugano. Publicidad del Boletín del Aero Club Argentino Año V N.º 38. 10 de diciembre de 1915

AERODROMO DE VILLA LUGANO

Director: PABLO CASTAIBERT
HABILITADO POR EL AERO-CLUB ARGENTINO



ESCUELA CIVIL Y CONSTRUCCIÓN DE SUS PROPIOS APARATOS
CURSOS ESPECIALES PARA OPTAR AL BREVET INTERNACIONAL DE PILOTO AVIADOR
EXHIBICIONES PÚBLICAS EN EL INTERIOR Y EXTERIOR DE LA REPÚBLICA
TODOS LOS DÍAS VUELOS CON PASAJEROS

Castaibert durante una fiesta de la colectividad española. 13 de abril de 1915 (Foto Archivo General de la Nación)



Escuela de vuelo Castaibert

La escuela se formó en 1913 y a mediados de 1916 Castaibert se mudó a la República Oriental del Uruguay funcionó hasta 1918. En ese establecimiento alternó su actividad como instructor de vuelo y constructor de aviones donde habitualmente colaboraban sus discípulos.

Entre los alumnos que pasaron por la escuela podemos citar a: Lorenzo Eusebione²⁵, José María Pérez Arzeno, Juan Pedro Garat, Francisco Bonilla, Emilio Francisco Sauervein, Francisco Adolfo Beltrame, Sebastián Peyrel, Pedro R. Machó, Luciano Giménez, Juan Mendoza, Julio César Paldao²⁶, Juan Machó, Amado Preyche, Gumersindo Ortiz, Eduardo Alfredo Olivero, Francisco Bonilla (uruguayo), Héctor Concha (chileno), Emmanuel Aramayo (boliviano)²⁷.



Izquierda: Pablo Castaibert en uno de sus aviones Derecha: José Piñero posando antes de realizar vuelos en Sarandí a bordo del Castaibert 911-II (La Ilustración Sud-Americana N.º 505. 15 de enero de 1914)



Aviones Castaibert marchando sobre Av. de Mayo hacia el puerto para embarcarlos con destino a Montevideo

²⁵ Fue el primero en diplomarse como piloto aviador el 13 de enero de 1913.

²⁶ Fue el último alumno, se recibió el 31 de octubre de 1916.

²⁷ Boletines del ACA. Año IV. N.º 23. Junio de 1914; y Año V N.º 36 y 37. 10 de noviembre de 1915.

Club Internacional de Aviación y Centro Pro Aviación Civil Buenos Aires

En 1919 se fundó el Club Internacional de Aviación²⁸ y se nombró presidente a José M. Pequero. El 19 de diciembre se organizó el Centro Pro Aviación Civil y se nombró presidente a Gustavo Federico Gerock Stengle²⁹. Como parte de las actividades de fomento de la aviación el Servicio Aeronáutico del Ejército proveyó un hangar Bessoneau con estructura metálica recubierto de lona.



Izquierda: Gustavo Federico Gerock Stengle. Nacido en Besingheim, Alemania, el 17 de abril de 1893. Fue uno de los fundadores del Centro Pro Aviación Civil, Fue elegido como su primer presidente, desarrollando una labor muy fructífera ya que logró llevar a esa institución a un plano de igualdad con el prestigioso Aero Club Argentino. Se diplomó como piloto aviador el 5 de octubre de 1926, tras recibir instrucción de Selvetti

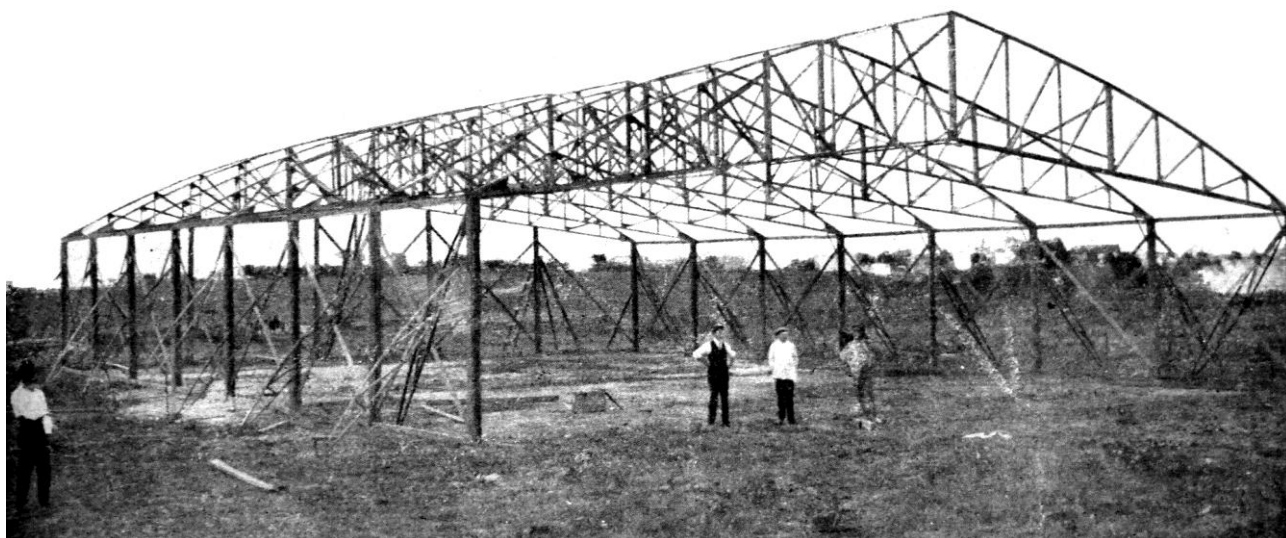
Preparación de las instalaciones del Centro Pro Aviación Civil en Villa Lugano



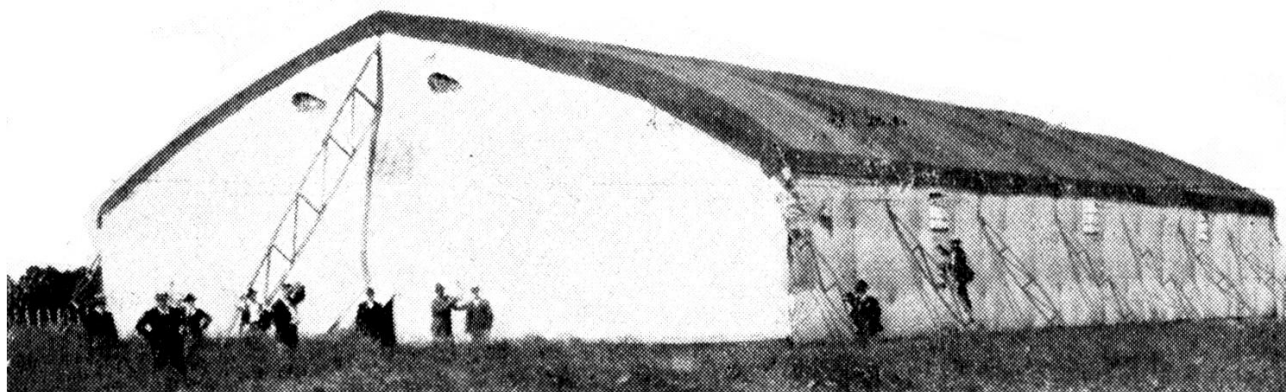
Camión Mack facilitado por la casa Portaliz para el traslado del hangar conducido por el empleado Venancio Izquierdo

²⁸ HALBRITTER, Francisco. (2004) *Historia de la industria aeronáutica argentina*. Tomo I. Biblioteca Nacional de Aeronáutica. Noviembre de 2004. Pág. 154.

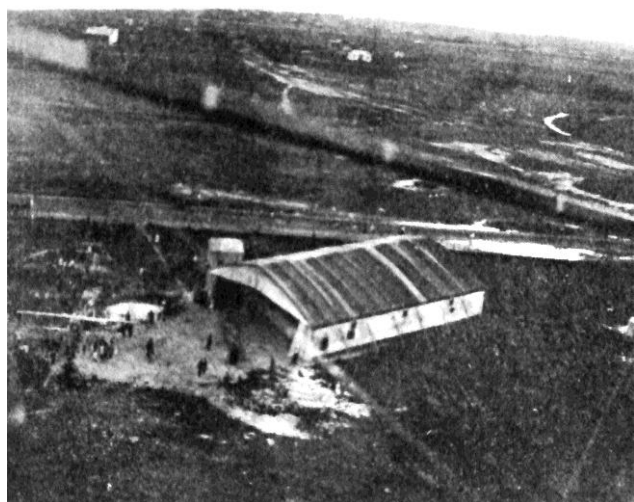
²⁹ BIEDMA RECALDE, Antonio María. *Efemérides* N° 3, 2ª Parte. Pág. 157.



Construcción del hangar provisto por el Servicio Aeronáutico del Ejército al Centro Pro Aviación Civil (Revista *Aviación*)



Hangar del Centro Pro Aviación Civil en Villa Lugano. Revista *Aviación* N° 1. Enero de 1921

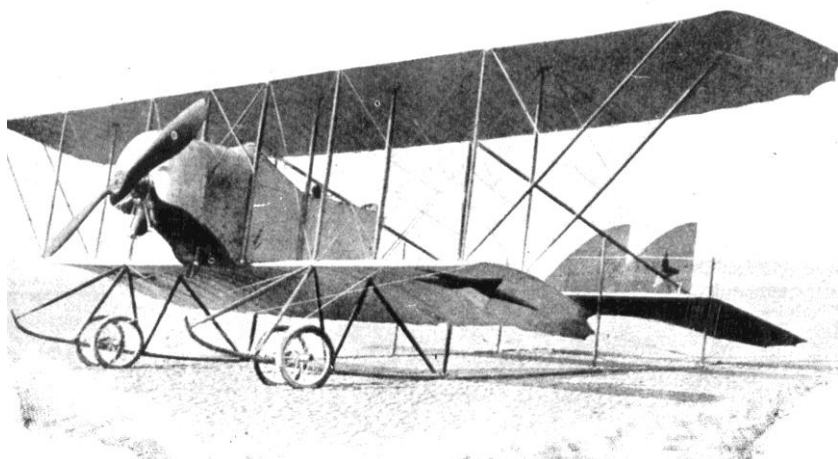


Hangar del Centro Pro Aviación Civil en Villa Lugano. Izquierda: Revista *Aviación* N.º 5. Mayo de 1921. Derecha: Revista *Aviación* N.º 12. 31 de diciembre de 1921



Hangar del Centro Pro Aviación Civil en Villa Lugano. Revista *Aviación* N.º 12. 31 de diciembre de 1921

Caudron G-3 italiano motor Gnôme 80 hp del Centro Pro Aviación Civil en Villa Lugano



Escuela Aeronáutica de Perfeccionamiento y Navegación

Allí siendo presidente Fernando Menéndez, el 9 de julio de 1921 se organizó la escuela *Escuela Aeronáutica de Perfeccionamiento y Navegación*. Preveía el ingreso de menores de entre 15 y 18 años con la categoría académica de Cadete³⁰ y la admisión se realizaba previo reconocimiento médico en el gabinete psicofísico El Palomar. El cuerpo docente estuvo integrado por el Capitán Antonio Parodi (Asesor Técnico del Servicio Aeronáutico del Ejército), Teniente 1º Alfredo Miguel Paladino, Dr. Agesislao Milano, Ing. Edmundo Lucius, Ing. Lorenzo Mazzeo, Ernesto A. Pfyfer, Guillermo Roedel (Pilotaje) y Juan Carlos Goggi (Pilotaje)³¹.

El curso teórico práctico funcionó en Villa Lugano hasta el 29 de junio de 1922, luego las instalaciones se mudaron a Castelar y reiniciaron la actividad académica en octubre. Este organismo fue el origen de la Escuela Nacional de Aviación Civil.

³⁰ BIEDMA RECALDE, Antonio María. Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina Tomo 1 Pág. 183.

³¹ BIEDMA RECALDE, Antonio María. Efemérides N° 3, 2ª Parte Pág. 11.



Cap Antonio Parodi



Tte 1º Alfredo M. Paladino



Dr. Agesislao Milano



Ing. Edmundo Lucius



Izquierda: Ernesto A. Pfyffer Cap (Ing.). Oficial Austro-Húngaro que prestó servicios en el Cuerpo técnico de la Escuela Militar de Aviación. Piloto del ejército. Comandó una escuadrilla en la IGM. Centro: Guillermo Roedel, foto tomada el día de los vuelos inaugurales. Derecha: Suboficial Conductor de Aeroplano Juan Carlos Goggi

AVRO 504 Gosport Martín
Leoncio Pico del Centro Pro
Aviación Civil. 1922



AVRO 504K *Standard* con el primer curso de pilotaje en el Centro Pro Aviación Civil. De izquierda a derecha: Carlos Ravagliotti, Teniente 1º Alfredo Paladino, Mariano de la Fuente, Alfredo Franco, Juan C. Goggi, Claudia Salvat de Biedma, Máximo Salvat y Santiago Biedma. Villa Lugano 1921



Publicidad del Centro de Aviación Civil.
Mayo de 1922

CENTRO DE AVIACION CIVIL

Fundado el 19 de Diciembre de 1919

Secretaría:
1093, URUGUAY, 1093
Union Telef. 5516, Juncal



Escuela de Pilotaje
(Provisoria)
Aeródromo de Castelar
(F. C. O.)

Unica Institución Civil que, con aviones de su propiedad, ofrece a sus asociados por el costo de los gastos que originan, aprendizaje de aviación y entrenamiento.

Unica Institución Civil en la cual, las primeras figuras de nuestra Aviación Nacional, dictan generosamente clases teóricas públicas sobre técnica aeronáutica.

Biplano Caudrón G III, con el que Mlle. BOLLAND, atravesó los Andes.



Tipo empleado en el Centro de Aviación Civil.
Número de máquinas existentes: 6.

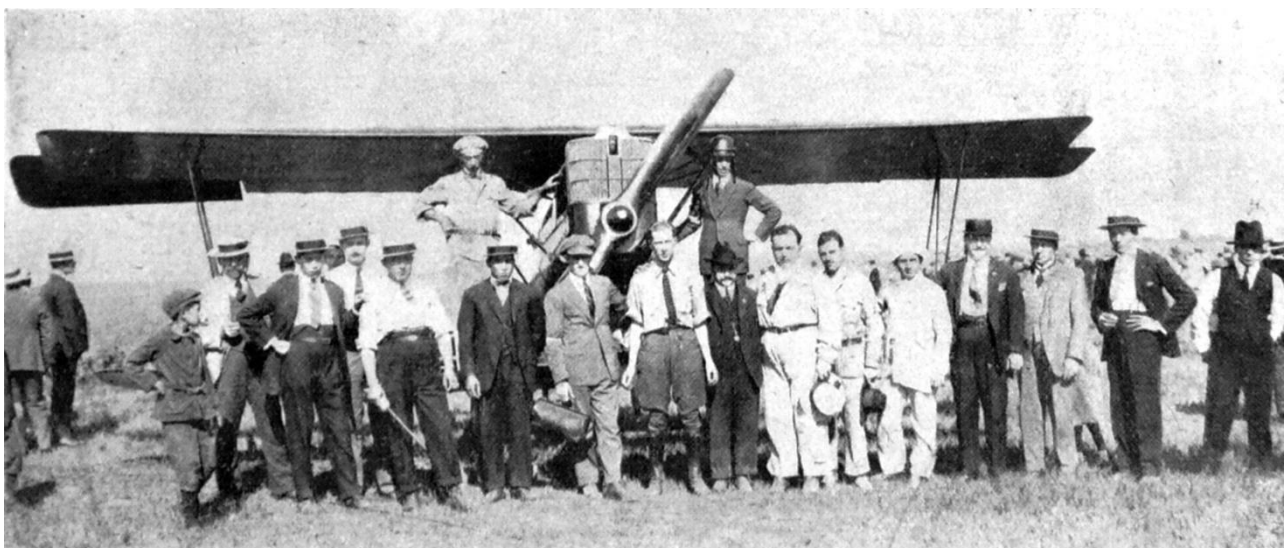
Unica Institución Civil que edita por su cuenta un órgano mensual de divulgación técnica y científica, el cual ha llegado a ocupar el primer puesto entre sus similares de habla castellana.

Primera Institución Civil que ofrece a sus asociados el «DIPLOMA NACIONAL DE AVIADOR», garantizado y sancionado por la Dirección del Servicio Aeronáutico del Ejército.

Unica Institución Civil en la Capital Federal que cuenta para la formación de aviadores con el concurso de los más hábiles «PILOTOS MILITARES», puestos a su disposición generosamente por la Dirección del Servicio Aeronáutico del Ejército y bajo el contralor inmediato del «as» de nuestra Aviación Nacional, CAPITAN DON ANTONIO PARODI.

Si es Vd. un entusiasta de la aviación, hágase socio activo de esta Institución.

Si es Vd. patriota y ama el progreso de nuestra patria en la conquista del aire, hágase socio protector contribuyendo con la cuota que esté a su alcance.



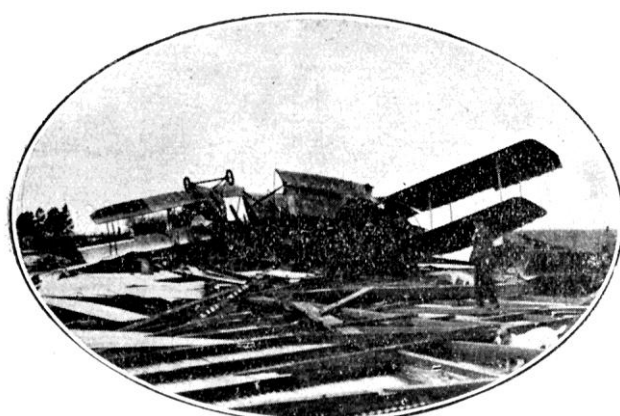
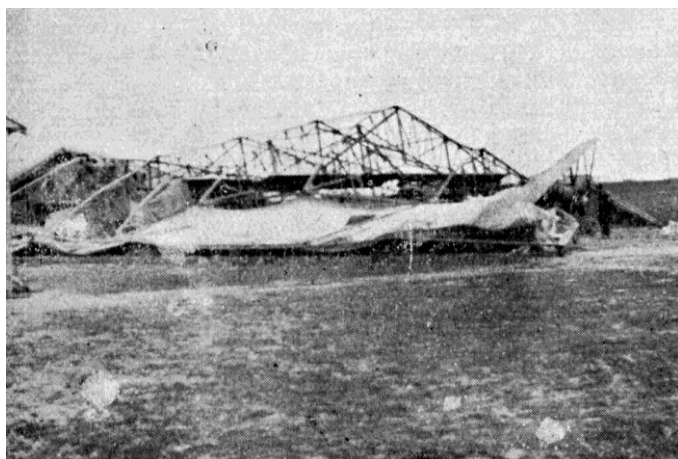
Pfalz D.15 con el piloto alemán Max Holtzem de borch y botas en el Centro Pro Aviación Civil del Aeródromo Villa Lugano. Revista *Aviación*. 6 de marzo de 1921



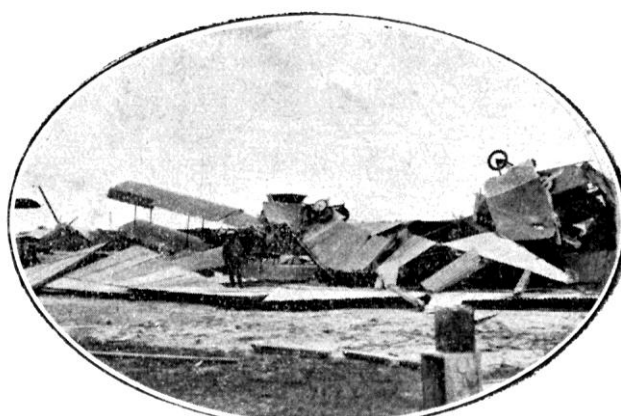
Integrantes del Centro Pro Aviación Civil Villa Lugano. Detrás se ve al piloto alemán veterano de guerra Max Holtzem a bordo de su Pfalz D.15. Abril de 1921 (Colección Alberto Mortz)

Poco tiempo después a raíz de un tornado que afectó seriamente sus instalaciones y material aéreo se resolvió mudar la institución a Castelar.

Instalaciones luego del tornado del 29 de junio de 1922



Estado en que quedaron los aviones



Otra vista de la catástrofe



Caudron G-3 Anzani 100 hp de Leonardo Aurelio Selvetti en el Centro Pro Aviación Civil luego del temporal del 29 de junio de 1922. Revista Aviación N.º 19 y 20. Septiembre de 1922



Compañía de Aviación El Cóndor

La compañía³² había sido constituida en 1920 por el señor Alonso de origen español, propietario de la Casa Alonso (un negocio de mecería) y Juan N. Galtier y los aviones adquiridos por el ex Teniente aviador del ejército francés Juan Alberto Delest³³ para la misma fueron cinco Dorand A.R.1, un Salmson 2.A.2 y un Farman F.40³⁴ que había pertenecido a la misión militar francesa. Además de la explotación aerocomercial tenían la representación de las casas Dorand, Salmson y Nieuport.

Entre junio a octubre de 1920 realizó 424 vuelos con una duración de 109 horas de vuelo, recorriendo 16.050 kilómetros y transportando 840 pasajeros empleando para todos los vuelos Dorand con Renault de 190 hp³⁵. Ampliando esta información publicada por la revista Aviación³⁶ y el diario *La Nación* en su edición del domingo 15 de agosto de 1920 consignó el detalle de las operaciones realizadas por sus pilotos (ex integrantes de la misión militar francesa) en la semana del 6 al 13 de agosto de 1920.

Jules Frédéric Abel: 14 vuelos en Pozo del Molle, 12 en Las Varillas y 16 en Laspiur.

René Menard: 16 en Roque Pérez, 14 en Saladillo, 12 en Lobos, 9 en 25 de Mayo y 15 en 9 de Julio y 23 en French³⁷.

El 28 de noviembre de 1920 una noticia consignada por el diario *La Nación* expesaba: *Desde Villa Lugano iniciaron giras por el interior pilotos de la Compañía Condor con Dorand de 180 hp. Anteheme fue a Entre Ríos y Menard a Córdoba y San Juan*³⁸.

Al poco tiempo los pilotos Delest y Abel con el mecánico Gardier trasladaron los aviones a Bahía Blanca con la finalidad de extender los servicios aéreos al sur. El 29 de octubre realizaron un raid a Viedma llevando en ambos aviones 100 ejemplares del diario *La Nueva Provincia*³⁹.

³² Algunas fuentes refieren la razón comercial como *Compañía de Transportes Aéreos y Venta de Aeronaves El Cóndor*.

³³ Nacido en Buenos Aires, ex oficial de bombardeo del ejército francés.

³⁴ *En El Palomar serán ensayados esta semana varios aeroplanos que luego irán a otros campos de aviación: un Farman 40 de 80 hp. y un Pfalz de 150 hp.* Diario *La Nación*. 24 de agosto de 1920.

³⁵ Revista *Aviación* N.º 33. Mayo de 1921.

³⁶ Revista *Aviación*. Abril de 1922.

³⁷ Diario *La Nación*. 22 de agosto de 1920.

³⁸ Datos proporcionados por el investigador Marcelo W. Miranda.

³⁹ Revista *Aviación*. Mayo de 1920.



Publicidad del 1 de agosto de 1921

COMPañIA DE AVIACION
DORAN, SALMSON · NIEUPORT
— DE —
JUAN N. GALTIER

ESCRITORIO PROVISORIO:
CORRIENTES 1044 - Dto. 2
AERODROMO EN: VILLA LUGANO
DIRECCIÓN TELEGRÁFICA PARA EL EXTERIOR
"AERCONDOR"

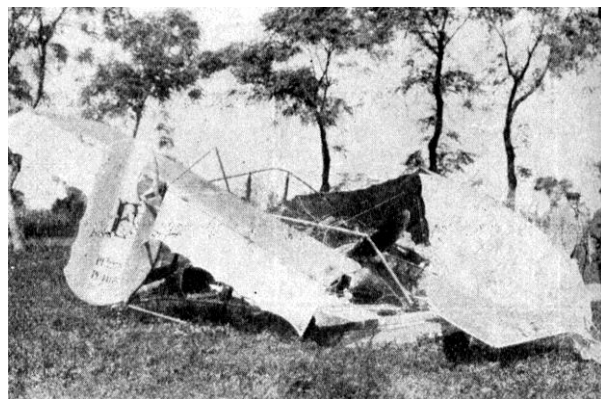
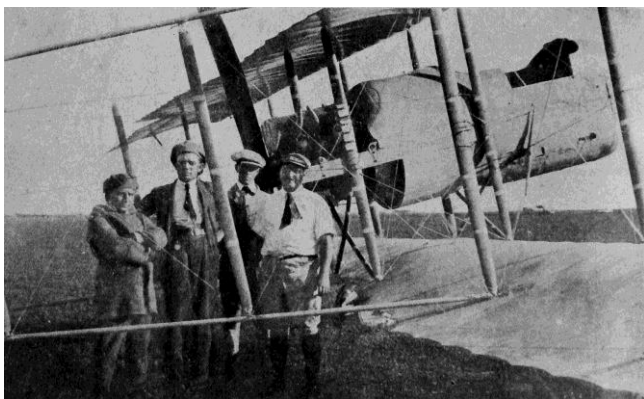


Dorand AR.1 de la Misión Militar Francesa con Jules Abel. Revista LV (Foto archivo Marcelo W. Miranda)

El 14 de febrero de 1921 el piloto platense Juan José Esteguy Esteguy voló de Villa Lugano a La Plata con un Dorand A.R.1 de 200 hp doble comando de la compañía para dar instrucción de vuelo al Sr. Galtier⁴⁰.

⁴⁰ Revista *Aviación* N.º 46. Marzo 1921.

El 9 de abril a las 15.40 Delest se precipitó con su Farman F.40 que perteneció a la misión francesa, en el paraje denominado arroyo Aguiar cerca de Esperanza. Fallecieron el piloto y su pasajero Serafin Meiners. Había ido a realizar vuelos con pasajeros para participar de un homenaje al Gobernador Mosca⁴¹.



F.40 probable N/S 14-1418. Izquierda: El Sr. Alabarbe con Delest, Madoery y el mecánico Ruzetti fotografiados en Esperanza el día anterior del accidente. Derecha: Farman F-40 accidentado en Esperanza. Revista *Aviación* N.º 5. Mayo de 1921

Aéreos Servicios Sociedad Anónima (ASSA)

Esta compañía estaba patrocinada por la Sociedad Ítalo Argentina de Aviación Civil con sede en Castelar y dispuso de tres triplanos trimotores Caproni modificados⁴². En ese entonces la aviación italiana tenía ganado un genuino prestigio en vuelos con pasajeros de larga duración a partir del vuelo directo entre Torino y Londres desarrollado en septiembre de 1919 con uno de estos aviones al mando del Capitán Giulio Laureati (1877-1943).

Entre marzo y septiembre de 1921 llegó al país un kit para la modificación del bombardero de la misión militar italiana y el armado de los Caproni Ca.48⁴³ adquiridos en Italia.

Se construyó un enorme hangar en el campo de aviación de Villa Lugano⁴⁴ con rieles para posibilitar las maniobras de acceso y salida del avión; donde fueron armados y probados. En esas tareas

⁴¹ Revista *Aviación* N.º 40 y 41. Mayo 1921.

⁴² Un bombardero Ca.33 (número de serie 12010, equipado con tres motores Issotta-Fraschini 300 hp) donado o adquirido por la Misión Militar Italiana y dos unidades Ca.48 compradas en Italia junto con el kit para modificar el bombardero para transporte de pasajeros. El material llegó al país junto con dos Ansaldo SVA 5 y cuatro SALM de 120 hp (Revista *Aviación* N.º 4. Abril de 1921).

⁴³ Este bombardero triplano fue una modificación de posguerra del Ca.4 en la cual se reemplazó el alojamiento de bombas, por una cabina cerrada con cómodos sillones con capacidad diecisiete pasajeros (cabina inferior) y seis plazas adicionales en la carlinga correspondiente a la tripulación. Estaban equipados con motor Liberty de 450 hp. La velocidad ascensional le permitía alcanzar 1000 m en 6 minutos, 2000 m en 13 minutos y 3000 en 24 minutos a una velocidad de 135 a 140 km/h. Ascendía a 1000 m en 8 minutos y a 3000 m en 45 minutos. Con uno de estos aviones el Cap Giulio Laureati realizó un vuelo entre Milán y Londres. Este bombardero triplano fue una modificación de posguerra del Ca.4 en la cual se reemplazó el alojamiento de bombas, por una cabina cerrada con cómodos sillones con capacidad 17 pasajeros (cabina inferior) y 6 plazas adicionales en la carlinga correspondiente a la tripulación. Estaban equipados con motor Liberty de 450 hp. La velocidad ascensional le permitía alcanzar 1000 m en 6 minutos, 2000 m en 13 minutos y 3000 en 24 minutos a una velocidad de 135 a 140 km/h. En uno de estos aviones el Capitán Laureati realizó un vuelo entre Milán y Londres. Ascendía a 1000 m en 8 minutos y a 3000 m en 45 minutos.

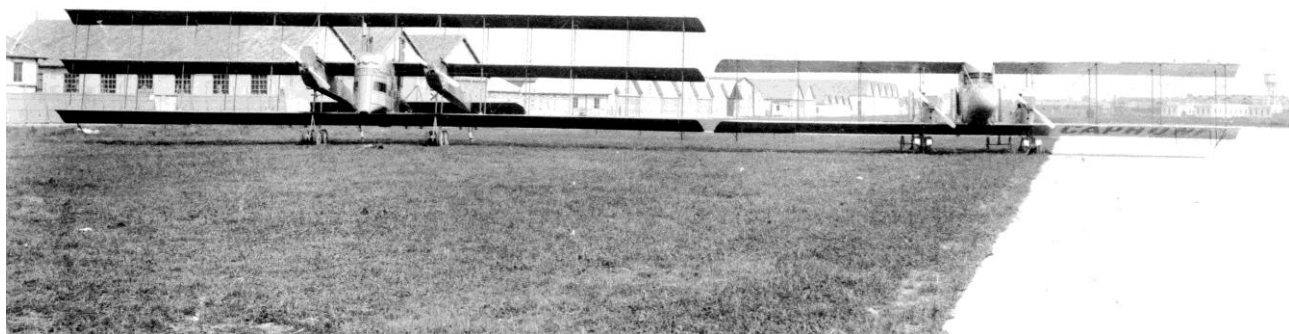
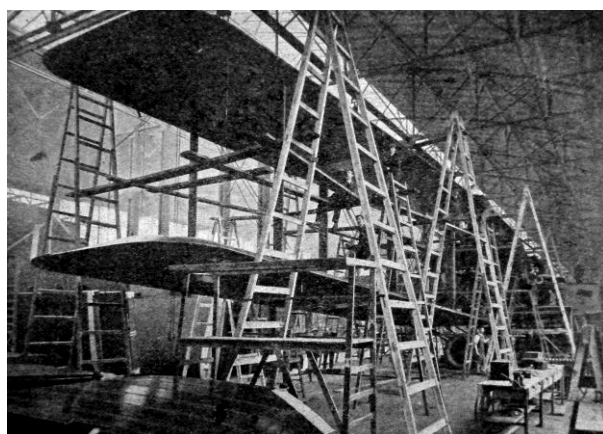
⁴⁴ En las crónicas de la época aparece como Villa Soldati.

participaron los hermanos Ernesto y Atilio Salamano⁴⁵ que habían estado encargados de armar los dos bombarderos militares en El Palomar.

Subsidiariamente se contrató los servicios de los pilotos Giulio Laureati y Giulio Baldi para implementar un ambicioso plan de explotación que incluía toda la extensión del territorio argentino y rutas hacia la República Oriental del Uruguay, Paraguay y Chile. Las rutas programadas para su explotación comprendía todo el país y ciudades limítrofes (Buenos Aires, Gualleguaychú, Concordia, Monte Caseros, General Alvear (Corrientes), Posadas, Asunción (Paraguay), Formosa, Corrientes, Resistencia, Presidente Roca (Formosa), Rivadavia, Embarcación, Bariloche, Malvinas, Ushuaia, Punta Arenas, etc.).

El 10 de marzo de 1923 poco antes de las 17 realizó el vuelo del primer avión que casualmente coincidió con la presentación del Curtiss 17 *Oriole* por parte de los representantes comerciales de la marca: James Honor y Guillermo Hillcoat. Decoló en 100 m con carga completa y realizó un vuelo sobre la ciudad⁴⁶.

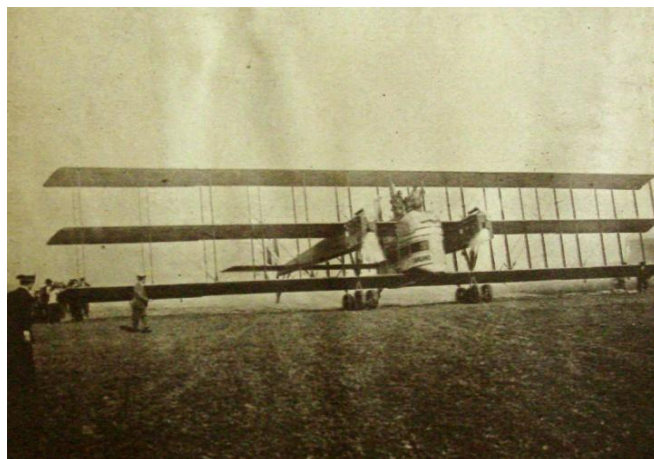
Hangar en Villa Soldatti donde se realizó el montaje del Caproni. Revista *Aviación*



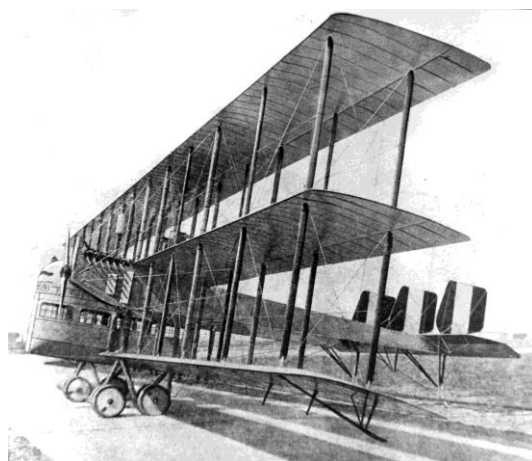
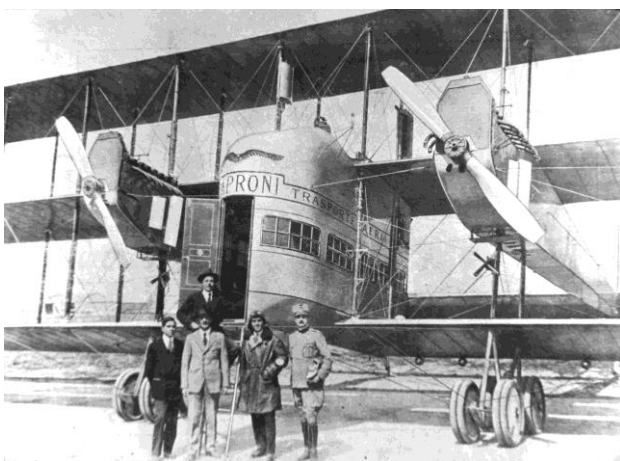
Transportes Caproni. Se aprecian las dos versiones como las utilizadas en argentina. A la izquierda se ve el Ca.48 especialmente traído de Italia. El de la derecha corresponde al bombardero utilizado por la misión militar italiana transformado para transporte de pasajeros

⁴⁵ Diario *El Pueblo* de San Fernando N.º 1374. 24 de agosto de 1919.

⁴⁶ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides* N° 2, 1ª Parte. Enero a junio. Pág. 59.



Izquierda: Los pilotos Giulio Laureati y Giulio Baldi en Villa Lugano. Derecha: el avión ensayado en Villa Lugano. 10 de marzo de 1923



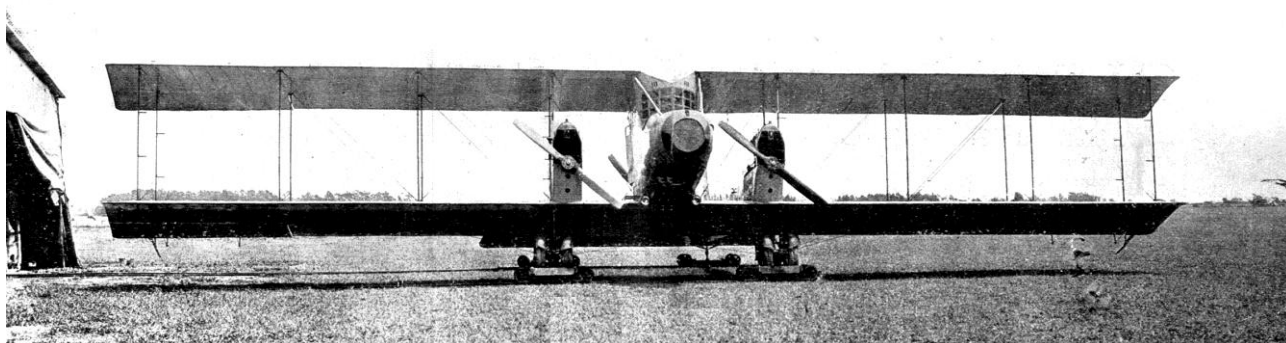
Caproni Ca 5 ASSA con directivos de la empresa y los pilotos Laureati y Baldi (Foto Archivo General de la Nación)

Una vez ensayados los aviones la línea comenzó a operar desde el aeródromo de Castelar, aunque también se evaluaron como probables el campo de aviación de Villa Lugano y otro en Avellaneda. En los primeros días de febrero de 1922 se llevó cabo un vuelo de ensayo del Ca 33 N.º 12010 realizado en Castelar con un sobrevuelo de la Capital Federal al mando de Luis Stach con 12 pasajeros⁴⁷.

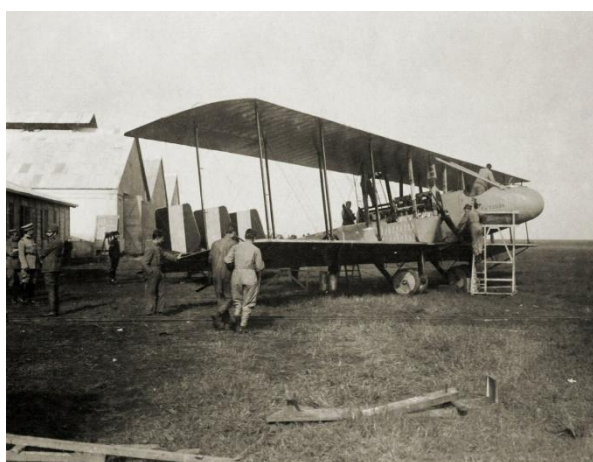
El 10 se llevó a cabo el raid Castelar-Libertad al mando de Stach. Debido al fuerte viento de frente agotó el combustible y realizó un aterrizaje forzoso en Rincón de la Bolsa en el campo del Sr. Calcagno. Al día siguiente se realizó el vuelo Libertad-Montevideo con diez pasajeros. Reabasteció y prosiguió vuelo con nueve pasajeros a Montevideo, al aterrizar debido al fuerte viento tocó el piso con el ala derecha, rompió el tren de aterrizaje y hélices. Los pasajeros resultaron con excoriaciones y Stach con doble fractura de antebrazo derecho. El avión quedó en los talleres de la Escuela de Aviación Militar Uruguaya.

El último vuelo conocido se realizó el 8 de febrero de 1923 al mando de Laureati con dieciséis pasajeros y finalizó en Alsina con el capotaje del avión

⁴⁷ Revista *Aviación* N.º 15. 31 de marzo de 1922.



Caproni Ca 5 en Castelar. 8 de febrero de 1923

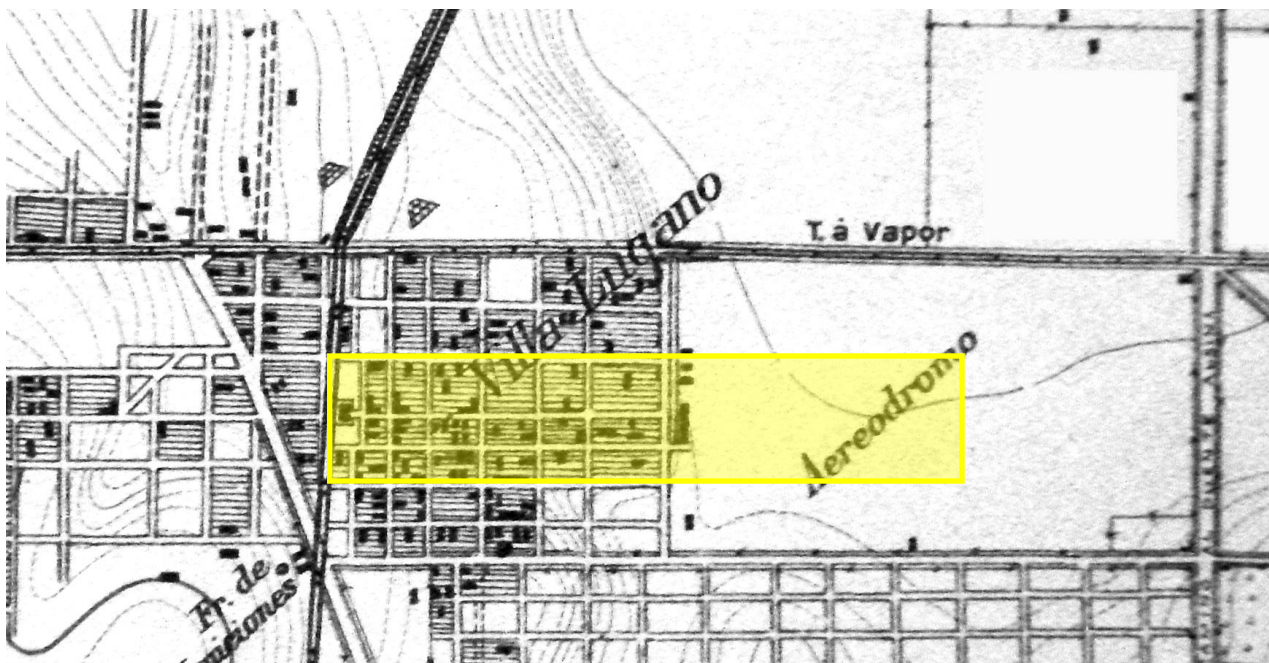


Caproni Ca 5 N/S 12010 (Ex Misión Militar Italiana 3 Issota Fraschini 300 hp). Izquierda: el avión en El Palomar. Derecha: El mismo avión modificado con el piloto Luis Stach minutos antes de partir de Castelar en un vuelo sobre la Capital con 12 pasajeros. 11 de marzo de 1922

Proyecto Aeródromo de Flores

En 1923, la Cámara Argentina de Aeronáutica proyectó la construcción de un aeródromo en la zona de los bañados de Flores prácticamente sobre los mismos terrenos del viejo aeródromo de Villa Lugano.

Ese año la Comisión de Estética Edilicia, especialmente designada por el Intendente Carlos M. Noel determinó una ubicación tentativa sobre los terrenos demarcados por las calles Murguiondo, Tabaré, Pilar y Avenida Gral Francisco Fernández de la Cruz. Este plan quedó truncado cuando en 1935 el Diputado González Maseda oficializó un proyecto de urbanización de la zona, reiterada en 1946 por el diputado Alberto G. Candiotti.



Vista aérea del aeródromo Villa Lugano tomada por un avión del ejército durante el relevamiento aerofotográfico de 1929. El recuadro indica el sector del aeródromo proyectado

El 31 de octubre de 1921 por una disposición del Servicio Aeronáutico del Ejército el campo recibió la letra indicativa "V". La última organización aeronáutica conocida fue la Asociación de Vuelo Jorge Newbery. Se constituyó el 31 de enero de 1931⁴⁸, cuatro años después el aeródromo se cerraron definitivamente las operaciones.

Los últimos vestigios relacionados con el aeródromo desaparecieron por completo en 1969 cuando se comenzó a planificar y construir el complejo habitacional *General de División Manuel Nicolás Savio* popularmente conocido como *Lugano 1 y 2*.

⁴⁸ HALBRITTER, Francisco. (2004) *Historia de la industria aeronáutica argentina*. Tomo I. Biblioteca Nacional de Aeronáutica. Noviembre de 2004. Pág. 154.



Sector aproximado que corresponde a los terrenos ocupados por el Aero Club Argentino. El rectángulo rojo indica la ubicación de los hangares

El ambicioso proyecto fue realizado en conjunto con la Comisión Municipal de la Vivienda, que empleó un equipo de 33 arquitectos, 30 ingenieros, 5 sociólogos, 5 agrimensores, 5 economistas y 76 técnicos. Se desarrolló en tres etapas. La primera comprendida por 1000 viviendas, fue inaugurada el 19 de diciembre de 1970 concluyéndose definitivamente en febrero del año siguiente. La segunda etapa comenzó en agosto de 1971. La tercera conocida como Savio III se llevó a cabo entre 1984 y 1985; comprendió 11 torres de planta baja y 22 pisos, de 136 departamentos cada una. La ejecución de la obra fue encomendada las empresas Calcaterra S.A., Eugenio Grassetto S.A. y Benito Roggio e hijos S.A.⁴⁹. En la actualidad Villa Lugano tiene una superficie de 9.2 km² y cuenta con una población superior a los 114000 habitantes.

Registro de vuelos desarrollados en Villa Lugano en 1910⁵⁰

La siguiente es una reconstrucción cronológica tomada y confrontada entre diversas fuentes de todos los vuelos y operaciones relacionadas, desarrollados ese año en el país. Hemos considerado pertinente referir también los anuncios de vuelos diferidos no confirmados periódicamente o cancelados por problemas meteorológicos u otra cuestión ajena a las intenciones primarias de la organización. Este tipo de particularidades están consignadas con sombreado amarillo. Los otorgamien-

⁴⁹ http://es.wikipedia.org/wiki/Barrio_General_de_Divisi%C3%B3n_Manuel_Nicol%C3%A1s_Savio

⁵⁰ MARTÍN, Eloy. (2009) *Los vuelos del centenario. Crónica de la aviación Argentina en 1910*. Createspace. Estados Unidos de América. Anexo 4.

tos de brevet del 17 de junio podrían haberse dado con un vuelo de inspección desarrollado en esa misma fecha.

Vuelos Aerostáticos a Villa Lugano

Fecha	Globo	Tripulación	Recorrido	Comentarios
25SEP	<i>Huracán</i>	Ernani Mazzoleni	Exposición Ferroviaria, Villa Lugano	Tiempo de vuelo: 1:05.
23SEP	<i>Eduardo Newbery</i>	Jorge Alejandro Newbery	Exposición Ferroviaria, Villa Lugano	Tiempo de vuelo: 2:50.
23SEP	<i>Patriota</i>	Alejandro R. Amoretti	Exposición Ferroviaria, Villa Lugano	Tiempo de vuelo: 2:40.
23OCT	<i>Huracán</i>	Jorge Alejandro Newbery	Exposición Ferroviaria, Villa Lugano	Tiempo de vuelo: 2:50.
23OCT	<i>Patriota</i>	Alejandro R. Amoretti	Exposición Ferroviaria, Villa Lugano	Tiempo de vuelo: 2:40.
20NOV	<i>Buenos Aires</i>	Alberto Roque Mascías	Exposición Ferroviaria, Villa Lugano	Tiempo de vuelo: 1:10. El piloto Bartolomeo Cattáneo lo circundó en vuelo a 600 m con su Bleriot XI.
20NOV	<i>Huracán</i>	Jorge Alejandro Newbery	Exposición Ferroviaria, Villa Lugano	Tiempo de vuelo: 2:00. El piloto Bartolomeo Cattáneo lo circundó en vuelo a 600 m con su Bleriot XI. El globo aterrizó a unos 150 m de distancia del <i>Buenos Aires</i> .

Operaciones con aviones

Fecha	Avión	Tripulación	Recorrido	Comentarios
05MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	Realizó el primer vuelo. Recorrió unos 100 m y se mantuvo a una altura de unos 45 m por espacio de 17 minutos. Fue el primer vuelo de un monoplano en el país.
09MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	Se anunciaron vuelos.
10MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	1.º vuelo. Con fuerte viento, se inició a las 17:28. Duró 4 minutos a 40 m de altura y recorrió unos 3.5 km con una velocidad promedio de 60 km/h.
10MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	2.º vuelo. Se inició a las 18:20. Duró 4:47 minutos a 30 m.
10MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	Inició el montaje y ajuste del segundo Bleriot.
10MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	Realizó un intento de despegue.
10MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	1.º vuelo.
10MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	2.º vuelo.
10MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	3.º vuelo.
10MAR	Voisin	Albert Georges Richet	Villa Lugano	Desembaló el avión y comenzó con las tareas de armado.
11MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	1.º vuelo. Lo realizó a las 17:50 y duró 5:30 minutos recorrió 6 km a 40 m.
11MAR	Bleriot	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	1.º vuelo. Se realizó a las 6 aprovechando la calma reinante. Recorrió una distancia estimada en 4.8 km a unos 30 o 40 m de altura en 4 minutos.
11MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	2.º vuelo. A las 17.52. Duró 5:30 minutos a 10 m.
11MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	3.º vuelo. 5:48 minutos a 150 m, detuvo el motor y descendió en vuelo planeado.
11MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	2.º vuelo. Se realizó a las 12 pero debió aterrizar de inmediato por el viento reinante.

Aeródromo Villa Lugano
© Eloy Martín

11MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	3.º vuelo. Duró unos 8 minutos.
11MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	4.º vuelo. Suspendido por viento
13MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	Voló a 25 metros durante 12 minutos
13MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano, Villa Bungalow, Villa Lugano	Primer vuelo nocturno. Partió de Villa Lugano a las 21 hasta la quinta del Dr. Ernesto Madero ubicada a 2 km de estación Tapiales. A las 23 regreso al aeródromo de partida.
17MAR	Voisin	Henri Louis Brégi Ramos Mejía	Longchamps	5.º vuelo.
17MAR	Voisin	Henri Louis Brégi Louis Faberes	Longchamps	6.º vuelo.
17MAR	Voisin	Henri Louis Brégi Iribarne	Longchamps	7.º vuelo.
17MAR	Voisin	Henri Louis Brégi Enrique Adrián Roger	Longchamps	8.º vuelo. Despegó en 90 m. Lo llevó durante 3 km a 20 m; un kilómetro más adelante el avión tuvo una detención de motor por falta de combustible que Brégi resolvió con solvencia.
17MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano, Villa Bungalow, Villa Lugano	9.º vuelo. Poco antes de las 18 realizó un despegue en solo siete segundos y se mantuvo en el aire a unos 40 m dirigiéndose a la quinta del Dr. Madero (4 km) donde aterrizó. Poco después, emprendió el regreso a Villa Lugano volando a unos 30 m.
17MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	Armado del avión y vuelos de práctica.
20MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	1.º vuelo: Salió a las 17:30, recorrió unos 300 m y despegó en 30 segundos. Voló en línea recta y aterrizó al final del campo.
20MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	2.º vuelo: Recorrió unos 150 m y despegó en 14 segundos pero debió aterrizar en un campo lindero por el fuerte viento transversal al campo.
20MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	3.º vuelo: Despegó del campo adyacente y luego de dos minutos de vuelo aterrizó en el aeródromo.
20MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	Despegó a las 18:14 luego de recorrer unos 70 m, ascendió a 30 m, completó un circuito al campo y a 10 m de altura detuvo el motor y efectuó un aterrizaje planeado.
23MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	1.º vuelo. Realizado por la mañana a 20 m de altura.
23MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	1.º vuelo. A las 18:10 realizó seis vueltas al campo (unos 12 km de recorrido) a 40 m.
23MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	2.º vuelo. Realizado por la mañana a 20 m de altura.
23MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	3.º vuelo. Realizado por la mañana a 20 m de altura.
23MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	4.º vuelo. Realizado por la mañana a 20 m de altura.
23MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	2.º vuelo.
23MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	3.º vuelo.
23MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	5.º vuelo. Lo realizó a las 18:13.
24MAR	Voisin	Albert Georges Richet	Villa Lugano	Primeros ensayos.
24MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	1.º vuelo. Por la mañana un circuito a 20 m de altura.
24MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	2.º vuelo. Por la mañana un circuito a 20 m de altura.
24MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	3.º vuelo. Por la mañana un circuito a 20 m de altura.
24MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	4.º vuelo. Por la mañana un circuito a 20 m de altura.
24MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	5.º vuelo. Por la mañana un circuito a 20 m de altura.
24MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	1.º vuelo. Por la mañana ensayó el segundo Bleriot XI.

Aeródromo Villa Lugano
© Eloy Martín

24MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	2.º vuelo. Por la mañana voló con el primer Bleriot XI.
24MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	3.º vuelo. Por la mañana voló con el primer Bleriot XI.
24MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	4.º vuelo. Con cielo nublado partió a las 17:06. Realizó la primera de seis vueltas al campo (unos 12 km de recorrido) a 15 m de altura en 2:30 minutos. Luego continuó a unos 30 metros de altura.
24MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	6.º vuelo. A las 17:29 realizó una vuelta al aeródromo a una altura de entre 20 y 35 m empleando 2:48 minutos.
24MAR	Voisin	Albert Georges Richet	Villa Lugano	Partió luego del aterrizaje de Pequet pero, luego de varios recorridos, no pudo efectivizar el vuelo por fallas en el motor Antoinette.
24MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	5.º vuelo. Cambió de avión y efectuó una nueva salida.
24MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	6.º vuelo.
25MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	Por la mañana realizó vuelos de ensayo con varios desperfectos en el avión.
27MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	1.º vuelo. Realizado a las 17:25 a 112 m de altura. En el descenso detuvo el motor a 75 m de altura y finalizó el vuelo en planeo.
27MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	2.º vuelo. Duró 5:25 minutos.
28MAR	Voisin	Albert Georges Richet	Villa Lugano	Realizó los ajustes finales para volar su avión, pero diferentes problemas meteorológicos y mecánicos en el motor lo obligaron a desistir de su propósito.
29MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	Realizó los ajustes en los dos aviones.
29MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	Realizó los ajustes finales para volar su avión.
29MAR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	Armó su avión y anunció vuelos con su avión en Villa Lugano.
30MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	1.º vuelo. Poco antes de las 17 en realizó tres circuitos completos en 14 minutos y alcanzó los 110 m de altura que fueron fiscalizados por el Ing. Newbery.
30MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	1.º vuelo. Realizó un vuelo completando tres circuitos a un promedio de 60 km/h, que fueron fiscalizados por el Ing. Newbery.
30MAR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	Poco antes de las 17 voló en Villa Lugano a 25 m de altura. Aunque una fuente periodística consignó que no fue así por encontrarse indis- puesto.
30MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	2.º vuelo. Realizado sobre Lugano a unos 100 m de altura y totalizó 5:10 minutos de vuelo.
30MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	2.º vuelo. Realizado sobre Lugano a unos 100 m de altura y totalizó 5:17 minutos de vuelo.
30MAR	Voisin	Albert Georges Richet	Villa Lugano	Realizó un vuelo con dificultades a raíz del viento. Luego de haber recorrido unos 500 m una ráfaga hizo impactar el ala del avión contra un alambrado causándole serios daños.
31MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	Realizó un vuelo con mal tiempo.
31MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	Realizó un vuelo con mal tiempo.
01ABR			Villa Lugano	Hubo mal tiempo. Se desarrollaron ensayos en tierra. No existen referencias de vuelos, aeronaves o pilotos.
03ABR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	Hubo mal tiempo. Si bien se anunciaron no existen referencias de vuelos.
03ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	Hubo mal tiempo. Si bien se anunciaron no existen referencias de vuelos.
03ABR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	Hubo mal tiempo. Si bien se anunciaron no existen referencias de vuelos.
03ABR	Voisin	Albert Georges Richet	Villa Lugano	Hubo mal tiempo. Si bien se anunciaron no

Aeródromo Villa Lugano
© Eloy Martín

				existen referencias de vuelos.
04ABR			Villa Lugano	Se anunciaron vuelos pero fueron cancelados por meteorología.
05ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	No pudo desarrollar vuelos por problemas meteorológicos.
05ABR	Voisin	Albert Georges Richet	Villa Lugano	No pudo desarrollar vuelos por problemas meteorológicos.
05ABR	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	No pudo desarrollar vuelos por problemas meteorológicos.
05ABR	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	No pudo desarrollar vuelos por problemas meteorológicos.
06ABR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	1.º vuelo. A las 15:51 Pequet sacó del hangar su Voisin con la intención de concretar un vuelo de duración. A las 16:35 lo realizó durante 2:44 minutos.
06ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	1.º vuelo. A las 16:10, luego del vuelo de Pequet, realizó un vuelo en Villa Lugano. Despegó en dirección sur y mantuvo escasos 8 m de altura. Descendió para realizar unos ajustes.
06ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	2.º vuelo. A las 16:46 y realizó once vueltas en 27 minutos a mayor velocidad (60 km/h) que en el primer vuelo.
06ABR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	2.º vuelo. A las 16:57.
06ABR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	3.º vuelo. Lo realizó inmediatamente después del 2.º vuelo.
06ABR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	4.º vuelo. A las 17:17 alcanzó los 50 km/h. Cuando pasaba por la zona de los hangares el viento lo desestabilizó y cayó casi perpendicularmente desde 30 m de altura sin consecuencias físicas para el piloto, a pesar de que el motor impactó sobre la espalda y la base del cráneo del piloto. De inmediato fue auxiliado por los Dres. Pino y Berisso.
06ABR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	Salió luego del tercer vuelo de Pequet y presenció el accidente desde el aire.
06ABR	Voisin	Albert Georges Richet	Villa Lugano	1.º intento de vuelo fallido.
06ABR	Voisin	Albert Georges Richet	Villa Lugano	2.º intento de vuelo fallido.
06ABR	Voisin	Albert Georges Richet	Villa Lugano	3.º intento de vuelo fallido.
06ABR	Voisin	Albert Georges Richet	Villa Lugano	4.º intento de vuelo fallido.
07ABR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	1.º vuelo. Orientó el avión en dirección sur y de inmediato inició la carrera de despegue y ascendió hasta unos 40 m. De este modo completó nueve vueltas en poco más de 21 minutos de vuelo.
07ABR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	2.º vuelo. Tuvo un accidente sin consecuencias al caer desde 30 metros. El avión sufrió serios daños estructurales.
08ABR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	Pequet voló con su segundo Voisin (E.N.V. 50 hp).
08ABR		René Volant	Villa Lugano	Hubo un intento (probablemente en Voisin).
09ABR	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	Inició sus vuelos.
10ABR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano, Villa Bungalow, Villa Lugano	Ida y regreso.
11ABR	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Vuelos de ensayo bajo la supervisión de Aubrun.
11ABR	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Vuelos de ensayo bajo la supervisión de Aubrun.
14ABR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	
14ABR	Voisin	Henri Louis Brégi	Longchamps, Villa Lugano	3.º vuelo Ascendió a poco más de 100 m, sobrevoló Burzaco, Llavallol, Santa Catalina (en ese punto ascendió a unos 250 m), luego descendió a 50 m por una densa humareda por

Aeródromo Villa Lugano
© Eloy Martín

				quema de basurales, estuvo desorientado por momentos y retomó el rumbo hacia Villa Lugano, se dirigió a <i>Villa Bungalow</i> , luego hacia la torre de la iglesia de Villa Lugano y finalmente al aeródromo. Recorrió unos 22 km en 23 minutos a unos 60 km/h. Se adjudicó el premio de 2000 francos instituido por Carlos A. Tornquist.
15ABR	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	1.º vuelo. Práctica de vuelo solo por la mañana a 3 m de altura.
15ABR	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	2.º vuelo. Práctica de vuelo solo por la mañana a 4 m de altura.
15ABR	Voisin	Henri Louis Brégi Enrique A. Roger	Villa Lugano	1.º vuelo. Vuelo de instrucción como acompañante.
15ABR	Voisin	Henri Louis Brégi Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	2.º vuelo. Vuelo de instrucción como acompañante.
15ABR	Voisin	Henri Louis Brégi Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	3.º vuelo. Vuelo de instrucción como acompañante.
15ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	1.º vuelo. Participó de un meeting de beneficencia organizado por la Sociedad de Damas de la Beneficencia local. Despegó poco después de las 16 y realizó cinco vueltas al campo (10 km) a unos 12 m de altura con fuerte viento.
15ABR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	1.º vuelo. Partió a las 16:44 y realizó una vuelta a 50 m de altura pasando sobre las tribunas.
15ABR	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano, Villa Bungalow, Villa Lugano	4.º vuelo. Voló con el <i>Octavie III</i> (Gnôme 50 hp) a unos 100 m de altura durante 24 minutos.
15ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano, Villa Bungalow, Villa Lugano	2.º vuelo. Voló con Brégi hasta la quinta del Dr. Ernesto Madero
15ABR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano, Villa Bungalow, Villa Lugano	2.º vuelo. Partió luego del aterrizaje de Brégi y alcanzó una altura de 60 m. Aterrizó en <i>Villa Bungalow</i> y permaneció 15 minutos despegando luego hacia el aeródromo.
15ABR	Farman C	Alfred Valletón Sergio García Uriburu	Villa Lugano	3.º vuelo. Fue el último vuelo de la tarde.
17ABR	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Realizó su primer vuelo solo por la mañana bajo la supervisión de Aubrun.
17ABR	Voisin	Henri Louis Brégi Enrique A. Roger	Villa Lugano	1.º vuelo. Por la mañana. Utilizó el biplano equipado con motor Gnôme.
17ABR	Voisin	Henri Louis Brégi Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	2.º vuelo. Por la mañana.
17ABR	Voisin	Henri Louis Brégi Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	3.º vuelo. Por la mañana.
17ABR	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	Meeting de beneficencia patrocinado por la Sociedad de Damas de la Misericordia. 4.º vuelo. Por la tarde con el Voisin Gnôme de 50 hp. Despegó en 90 m y se mantuvo a unos 100 m de altura. Realizó una vuelta de 24 minutos fuera del aeródromo a 200 m finalizando en un planeo desde 80 m.
17ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	1.º vuelo. Lo inició a las 16, despegó en 100 m y se mantuvo a 12 m de altura con fuertes ráfagas de viento. Completó cinco vueltas al aeródromo a 12 m de altura en 12:30 minutos con 10 km recorridos.
17ABR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	1.º vuelo. Despegó a las 16:44 con el Bleriot Anzani de 25 hp y dio una vuelta a 50 m de altura.
17ABR	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano, Villa Bungalow, Villa Lugano	5.º vuelo. Despegó en 90 m y ascendió a 100.
17ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano, Villa	2.º vuelo. Despegó en 75 m y se mantuvo entre

Aeródromo Villa Lugano
© Eloy Martín

			Bun-galow, Villa Lugano	25 y 35 m de altura cuando Brégi estaba en el aire. Luego y se dirigió a la quinta del Dr. Madero seguido por el joven piloto.
17ABR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano, Villa Bun-galow, Villa Lugano	2.º vuelo. Duró 15 minutos y permaneció a unos 20 m de altura.
17ABR	Farman C	Alfred Valletón Sergio García Uriburu	Villa Lugano	3.º vuelo. Despegó llevando un pasajero y cerrando las operaciones de la fecha.
18ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	Se realizó un meeting de beneficencia en Villa Lugano, patrocinado por la Sociedad de Damas de la Misericordia. Realizó 2 vueltas a 50 m en 5 minutos.
18ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano, Villa Bun-galow, Villa Lugano	Se realizó un meeting de beneficencia en Villa Lugano, patrocinado por la Sociedad de Damas de la Misericordia. Realizó un vuelo de 15 minutos fuera del aeródromo.
18ABR	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	Se realizó un nuevo meeting de beneficencia en Villa Lugano patrocinado por la Sociedad de Damas de la Misericordia.
19ABR	Voisin	Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	Realizó práctica de vuelo solo. Bajo supervisión de Brégi.
19ABR	Voisin	Enrique A. Roger	Villa Lugano	Realizó práctica de vuelo solo. Bajo supervisión de Brégi.
19ABR	Voisin	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	Realizó práctica de vuelo solo. Bajo supervisión de Brégi.
19ABR	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Realizó práctica de vuelo solo. Bajo supervisión de Aubrun.
23ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	1.º vuelo. Quincena de Aviación.
23ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	2.º vuelo. Quincena de Aviación.
23ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	3.º vuelo. Quincena de Aviación.
24ABR	Voisin	Henri Louis Brégi Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	1.º vuelo. Vuelo de instrucción.
24ABR	Voisin	Henri Louis Brégi Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	2.º vuelo. Vuelo de instrucción.
24ABR	Farman C	Alfred Valletón Francisco Herman Hensch	Villa Lugano	1.º vuelo. Vuelo de instrucción.
24ABR	Farman C	Alfred Valletón Juan Monticelli	Villa Lugano	2.º vuelo. Vuelo de instrucción.
24ABR	Farman C	Alfred Valletón Gustavo Suchard	Villa Lugano	3.º vuelo.
24ABR	Farman C	Alfred Valletón Luis F. Madero	Villa Lugano, Villa Bun-galow, Villa Lugano	4.º vuelo. Voló con desde a a 50 m de altura en ocho minutos.
24ABR	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Realizó varias prácticas de vuelo solo.
28ABR	Voisin	Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	Después de las 18:30 desarrolló vuelos solo a 5 m de altura.
28ABR	Voisin	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	Después de las 18:30 desarrolló vuelos solo a 10 m de altura.
28ABR	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Realizó práctica de vuelo solo.
28ABR	Bleriot XI	Jorge Alejandro Newbery	Villa Lugano	1.º vuelo. Práctica de vuelo solo.
28ABR	Bleriot XI	Jorge Alejandro Newbery	Villa Lugano	2.º vuelo. Práctica de vuelo solo alcanzó los 10 m de altura pero aterrizó bruscamente dañando las alas del avión.
28ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	Desarrolló vuelos de instrucción a sus alumnos.
01MAY	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	Se anunciaron vuelos.
01MAY	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Se anunciaron vuelos.
01MAY	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	Se anunciaron vuelos.
04MAY	Voisin	Ricardo Ponzelli	Villa Lugano	Montaje del avión.
05MAY	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	Ensayo del avión y primera presentación en público.
05MAY	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	
05MAY	Voisin	Henri Louis Brégi Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	

Aeródromo Villa Lugano
© Eloy Martín

05MAY	Voisin	Henri Louis Brégi Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	Voló varios km a 20 m de altura.
06MAY	Voisin	Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	Voló por la mañana unos 400 m a 8 m de altura con el <i>Octavie III</i> .
06MAY	Voisin	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	Voló por la mañana unos 600 m a 8 m de altura con el <i>Octavie III</i> .
06MAY	Farman	Francisco Herman Hensch	Villa Lugano	Realizó un vuelo por la mañana.
06MAY	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Realizó varios vuelos por la tarde.
07MAY	Farman C	Francisco Herman Hensch	Villa Lugano	Alumno de Valletón realizó su primer vuelo solo.
08MAY	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	1.º vuelo. Voló después de las 7:30 y realizó un circuito a 50 m de altura.
08MAY	Farman C	Francisco Herman Hensch	Villa Lugano	Salió después de Valletón.
08MAY	Farman C	Alfred Valletón Juan Monticelli	Villa Lugano	2.º vuelo.
08MAY	Farman C	Juan Monticelli	Villa Lugano	Luego del vuelo de entrenamiento en el Farman de Valletón. Realizó la operación correctamente a 15 m de altura. En el aterrizaje embistió el auto de Carlos Goffre y el piloto fue despedido del avión ocasionándole una fractura de pie y fue atendido por una ambulancia despachada desde Liniers. El avión sufrió daños de consideración. Desde entonces Monticelli se alejó del vuelo.
08MAY	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Realizó vuelos de entrenamiento en línea recta.
08MAY	Voisin	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	1.º vuelo. Voló a las 6:30 a 10 m de altura.
08MAY	Voisin	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	2.º vuelo. Voló unos 9 km en 10 minutos.
08MAY	Voisin	Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	Voló unos 9 km.
08MAY	Voisin	René Volant ⁵¹	Villa Lugano	1.º vuelo. Vuelo de instrucción a las 11:30 a 20 m de altura
08MAY	Voisin	René Volant	Villa Lugano	2.º vuelo. Realizó varios despegues y aterrizajes
08MAY	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	Después de las 17 realizó un vuelo a 35 m de altura. Llegó hasta la iglesia de Villa Lugano y regresó al aeródromo.
15MAY	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	1.º vuelo. Vuelo por la mañana a 150 m.
15MAY	Santos Dumont	Carlos Imscher	Villa Lugano	Accidente durante un intento de despegue.
15MAY	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	2.º vuelo. Los realizó después de las 16.
15MAY	Voisin	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	Voló a 80 m durante unos 20 minutos realizando varias vueltas al campo.
15MAY	Voisin	Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	Voló a 25 m de altura.
15MAY	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Realizó vuelos de entrenamiento.
28MAY	Voisin	Ricardo Ponzelli	Villa Lugano	Ponzelli llevó a cabo cinco circuitos a 40 metros de altura.
28MAY	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	Realizó vuelos en el Voisin de Ponzelli
28MAY	Voisin	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	Realizó en Villa Lugano su primer vuelo solo con el Voisin motor E.N.V. 60 hp. Lo hizo a 80 m durante veinte minutos.
28MAY	Bleriot XI	Pierre Honoré de la Boissière	Villa Lugano	Realizó el vuelo de prueba de su Bleriot XI.
28MAY	Bleriot XI	Jorge Alejandro Newbery	Villa Lugano	Primer vuelo solo.
30MAY	Farman	Alfred Valletón	Villa Lugano	Realizó un solo vuelo cubriendo once vueltas al campo (22 km recorridos) a 20 m de altura.
30MAY	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	1.º vuelo. Recorrió unos 8 km alrededor del campo a 15 m de altura.
30MAY	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	2.º vuelo.
30MAY	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	No voló por fallas en el motor.
30MAY	Voisin	Albert Georges Richet	Villa Lugano	Voló por la mañana, tuvo problemas con el viento y rompió uno de los planos al rozar

⁵¹ Mecánico de Pequet. Inició la instrucción luego de la partida del piloto a Europa. Diario *La Nación*, 9 de mayo de 1910.

Aeródromo Villa Lugano
© Eloy Martín

				contra un alambrado.
30MAY	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	1.º vuelo. Realizó un circuito por la mañana a 30 m de altura
30MAY	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	1.º vuelo. Voló por la mañana.
30MAY	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	1.º vuelo. Despegó a las 16:58 y realizó tres vueltas a una altura aproximada de 60 m.
30MAY	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	2.º vuelo. Voló al mismo tiempo que Aubrun a unos 120 m de altura.
30MAY	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	2.º vuelo. Lo realizó después de las 17.
30MAY	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano, Villa Bun-galow, Villa Lugano	3.º vuelo. Realizó un vuelo nocturno a unos 2 km del aeródromo. Permaneció unos minutos en el lugar y regresó.
31MAY	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	Con fuerte viento despegó en 117 m y voló 4:55 minutos cubriendo 4 km.
01JUN	Voisin	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	1.º vuelo. Despegó a las 16:17 y realizó tres circuitos y medio en 20:09 minutos.
01JUN	Voisin	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	2.º vuelo. Recorrió unos 3.7 km en 4:45 minutos.
01JUN	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	1.º vuelo. Voló a 27 m de altura. Recorrió unos 22 km en 24:35 minutos.
01JUN	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	1.º vuelo. Voló a 55 km/h.
01JUN	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	2.º vuelo. Voló a 55.9 km/h.
01JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	
01JUN	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	2.º vuelo. Recorrió 10 km en 11:18 minutos.
01JUN	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Realizó un circuito a 10 m de altura completando 3.7 km de recorrido a 57.6 km/h.
01JUN	Voisin	Ricardo Ponzelli	Villa Lugano	Realizó varios ensayos que fueron suspendidos por fallas en la hélice.
01JUN	Bleriot XI	Pierre Honoré de la Boissière	Villa Lugano	Intentó realizar vuelos pero luego desistió
02JUN	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	1.º vuelo. Lo inició a las 14:13 y recorrió 24 km en 26:04 minutos.
02JUN	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	1.º vuelo. Lo inició a las 14:18. Realizó diez vueltas al campo (unos 40 km de recorrido) en 45:43 minutos.
02JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	Realizó dos intentos de despegue que fue considerado como partida.
02JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	1.º vuelo. Lo inició a las 14:56. Voló unos 4 km en 4:40 minutos a un promedio de 51.2 km/h.
02JUN	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	2.º vuelo. Lo inició a las 15:21 y cubrió una distancia de 86 km en 1:35 a unos 30 m de altura. Obtuvo los premios de distancia (primer puesto) y decolage.
02JUN	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	2.º vuelo. Lo inició a las 13:32 Voló unos 80 km a 40 m de altura en 1:24 horas de vuelo. Obtuvo el premio de velocidad.
02JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	2.º vuelo. Recorrió unos 10 km en 12:52 minutos a unos 230 m de altura.
02JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	3.º vuelo. Recorrió 4 km en 4:55 minutos.
02JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	4.º vuelo. Recorrió unos 2 km en 2:30 minutos. En este último vuelo cayó fuertemente debido a una brusca maniobra con el timón de profundidad. El piloto no sufrió lesiones pero el avión tuvo daños de cierta consideración.
02JUN	Voisin	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	Recorrió 3.7 km a escasa altura en 5:34 minutos.
02JUN	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	
02JUN	Bleriot XI	Pierre Honoré de la Boissière	Villa Lugano	Realizó vuelos de ensayo.
02JUN	Bleriot XI	Jorge A. Newbery	Villa Lugano	Realizó vuelos de ensayo.
03JUN	Voisin	Leopold Dolphyn	Villa Lugano	1.º intento. Si bien las operaciones comenzaron a partir de las 13, el fuerte viento obligó a postergar los vuelos. Fue el primero en salir. Salió poco después de las 16 pero al llegar al otro extremo del campo desistió del intento.

Aeródromo Villa Lugano
© Eloy Martín

03JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	2.º intento. Realizó carrera de despegue.
03JUN	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	1.º vuelo. A las 14:18, realizó diez circuitos (40 km).
03JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	1.º vuelo. A las 14:56. Fue después del primer vuelo de Brégi cumpliendo tres circuitos a 80 m de altura a un promedio de 51.2 km/h.
03JUN	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	2.º vuelo. A las 15:32 voló a 40 m
03JUN	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	3.º vuelo. Los vuelos estuvieron programados a partir de las 13. Brégi inició las operaciones a las 16:29, se elevó a 48 m y voló a unos 53.6 km/h una distancia estimada de 38 km. Una vez aterrizado realizó ajustes en una de las ruedas del tren principal.
03JUN	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	1.º vuelo. Despegó a las 16:31 y realizó dos circuitos (unos 8 km) a 53.8 km/h con una altura superior a los 25 m.
03JUN	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	2.º vuelo. Despegó a las 16:46 y realizó cuatro circuitos a 60 m de altura unos 8 km en 9:14 minutos con una velocidad promedio de 52 km/h.
03JUN	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	4.º vuelo. Luego de ajustar una rueda del tren principal despegó a las 16:57 y voló entre 15 y 20 m de altura.
03JUN	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Despegó a las 16:55.
03JUN	Bleriot XI	Pierre Honoré de la Boissière	Villa Lugano	Realizó carreras de despegue en el campo y diversos ajustes en su avión.
03JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	2.º vuelo. Recorrió 4 km a 51.4 km/h.
03JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	3.º vuelo. Recorrió 10 km a 230 m de altura.
03JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	4.º vuelo. Recorrió 4 km.
03JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	5.º vuelo. Recorrió 2 km. Sufrió un accidente y fue atendido por el Dr. Valdez.
03JUN	Voisin	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	Práctica de vuelo.
03JUN	Bleriot XI	Jorge Alejandro Newbery	Villa Lugano	Práctica de vuelo.
03JUN	Voisin	Ricardo Ponzelli	Villa Lugano	No pudo participar en la semana del Centenario por problemas en el motor del avión.
05JUN	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	1.º vuelo. Inició los vuelos a las 16:09. Voló 36:56 minutos, recorrió alrededor de 36 km a una velocidad promedio de 52.6 km/h y logró el premio de velocidad alcanzando una altura máxima de 95 m. Logró el 2.º premio de distancia.
05JUN	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	1.º vuelo. Salió inmediatamente después de Brégi y completó tres vueltas al campo (12 km recorridos) a unos 35 m de altura.
05JUN	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Despegó cuatro minutos después que Valletón. Realizó un vuelo breve recorriendo 3 km en 2:33 minutos y aterrizó fuera del campo, generando gran incertidumbre en el público presente.
05JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	1.º vuelo. Protagonizó el cuarto vuelo del día pero un reventón en uno de los neumáticos del tren principal durante el despegue, lo hizo desistir del intento.
05JUN	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	2.º vuelo. Salió inmediatamente después de Dolphyn, recorrió 2 km en 2:21 minutos con un promedio de velocidad de 51 km/h. Al final de la prueba clasificó en el premio de velocidad.
05JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	2.º vuelo. Alcanzó los 230 m de altura.
05JUN	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	2.º vuelo. Voló 3:20 minutos a 45 m de altura.
05JUN	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	3.º vuelo. Voló con el <i>Cóndor 1º</i> (Gnôme de 50 hp), perteneciente al Sr. Roth con la intención de conquistar el premio de altura pero desistió a poco de despegar por la oscuridad.
05JUN	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	Partió poco después de las 17 hs.

Aeródromo Villa Lugano
© Eloy Martín

		Francisco Herman Hensch		
05JUN	Bleriot XI	Jorge A. Newbery	Villa Lugano	
05JUN	Voisin	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	
17JUN	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	Obtuvo el brevet de piloto aviador.
17JUN	Voisin	Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	Obtuvo el brevet de piloto aviador.
17JUN	Voisin	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	Obtuvo el brevet de piloto aviador.
17JUN	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	Obtuvo el brevet de piloto aviador.
17JUN	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Obtuvo el brevet de piloto aviador.
17JUN	Farman C	Francisco Herman Hensch	Villa Lugano	Obtuvo el brevet de piloto aviador.
17JUN	Bleriot XI	Jorge Alejandro Newbery	Villa Lugano	Obtuvo el brevet de piloto aviador.
20JUN	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	Rindió examen ante los jueces del Aero Club Argentino, sobre biplano Voisin (E.N.V. 60 hp) y obtuvo el Brevet N.º 10. Voló a la tarde noche desde Villa Lugano, tuvo problemas con el comando de dirección y aterrizó con las últimas luces de la tarde y con algo de niebla en un corral de la zona.
20JUN	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	Rindió examen para piloto sobre biplano Farman Gnôme 50 hp.
07JUL	Voisin	Ricardo Ponzelli	Villa Lugano	El avión fue trasladado y quedó almacenado en el Hangar N.º 7. 1.º vuelo. Vuelo local.
07JUL	Voisin	Ricardo Ponzelli	Villa Lugano	2.º vuelo. Vuelo local.
07JUL	Voisin	Ricardo Ponzelli	Villa Lugano	3.º vuelo. Vuelo local.
10JUL	Hanriot	Luis de Saint Semmera	Villa Lugano	Se anunció que desde hace unos días se encontraba armando y poniendo a punto un monoplano "que en sus líneas generales recuerdan al Bleriot pero también tienen algo del Antoinette y quizá del Tellier.
06NOV	Bleriot XI	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	A las 16 inició el vuelo. Tuvo una falla durante el despegue ocasionó serios daños en el avión.
08NOV	Bleriot XI	Bartolomeo Cattáneo	Banfield, El Palomar, Villa Lugano	
10NOV	Bleriot XI	Bartolomeo Cattáneo	Villa Lugano	1.º vuelo. Realizó un vuelo y ascendió a unos 1200 m recorrió la zona oeste y regresó al aeródromo luego de 10 minutos.
10NOV	Bleriot XI	Bartolomeo Cattáneo	Villa Lugano	2.º vuelo. Despegó a las 17:55 y voló 15 minutos.
11NOV	Bleriot XI	Bartolomeo Cattáneo	Villa Lugano, Hipódromo Nacional	1.º vuelo. Realizó una exhibición de vuelo con el monoplano 2 bis. Fue saludado personalmente por los doctores R. Sáez Peña y Benito Villanueva.
11NOV	Bleriot XI	Armand Marcel Prevost	Villa Lugano	Realizó vuelos de entrenamiento.
12NOV	Voisin	Bartolomeo Cattáneo	El Palomar, Villa Lugano	Voló por la tarde con el Bleriot N.º 2.
12NOV	Voisin	Bartolomeo Cattáneo	Villa Lugano	
12NOV	Voisin	Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	
12NOV	Bleriot XI	Armand Marcel Prevost	Villa Lugano	Realizó los primeros vuelos con el avión de Aubrun.
12NOV	Bleriot XI	Bartolomeo Cattáneo	Hipódromo Argentino, Buenos Aires, Villa Lugano	1.º vuelo. Utilizó el N.º 2 bis. A las 16: 05 inició el primer vuelo en dirección sudeste y rápidamente alcanzo los 1000 m de altura se internó en el río unos 4 km, sobrevoló Recoleta y Almagro. Luego se dirigió a Villa Lugano donde aterrizó 25 minutos más tarde.
12NOV	Bleriot XI	Bartolomeo Cattáneo Victoria Lepanto	Villa Lugano	Utilizó el N.º 2. Despegó a las 18:07.
12NOV	Bleriot XI	Bartolomeo Cattáneo René Savigny	Villa Lugano	Utilizó el N.º 2. Despegó a las 18:15.
12NOV	Bleriot XI	Armand Marcel Prevost	Villa Lugano	1.º vuelo. Motor Anzani 25 hp.
12NOV	Bleriot XI	Armand Marcel Prevost	Villa Lugano	2.º vuelo. Motor Anzani 25 hp.
12NOV	Voisin	Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	Realizó ensayos en tierra (motor Gnôme 50 hp).
13NOV	Bleriot XI	Bartolomeo Cattáneo	Villa Lugano, Ex-	1.º vuelo. A las 15.30 y tal como había sido

			posición Ferrovia- ria, Hipódromo <i>Argentino</i>	anunciado a unos 800 a 1000 m de altura el italiano sobrevoló la Exposición Ferroviaria.
13NOV	Bleriot XI	Bartolomeo Cattáneo	Hipódromo <i>Argen- tino</i>	2.º vuelo. Despegó a las 16:05. Ascendió a 1000 m y sobrevoló el sector sudeste de la capital y se internó en el Río de la Plata.
20NOV	Bleriot XI	Bartolomeo Cattáneo	Villa Lugano	1.º vuelo. Despegó poco después de las 16:27 sobrevoló las tribunas del Villa Lugano y ater- rizó a las 16:41.
20NOV	Bleriot XI	Bartolomeo Cattáneo	Villa Lugano, So- ciedad Sportiva	2.º vuelo. Despegó poco después y se dirigió hacia Palermo a una altura de entre 80 y 350 m.

Bibliografía y consulta a expertos:

Archivos documentales de la familia Dolphyn

BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides N.º 2*, 1.ª Parte, Enero a Junio

BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1969) *Crónica histórica de la aeronáutica argentina*. Co-
lección Aeroespacial Argentina

Boletines del Aero Club Argentino

CASTELLI, Roberto Carlos, BONVISSUTO, Vicente. (1988) *Jorge Newbery y el legado de su
genio luminoso*. Círculo de Suboficiales de las Fuerzas Armadas. Buenos Aires. Argentina

Colaboración del periodista belga Frans Van Humbeek

CUTOLO, Vicente Osvaldo. (1996) *Historia de los Barrios de Buenos Aires*. Tomo II. Editorial
Elche Buenos Aires

Diario *Democracia*

Diario *El País*

Diario *El Pueblo*

Diario *La Argentina*

Diario *La Nación*

Diario *La Prensa*

Diario *La Razón*

Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea (Colección Alberto Mortz)

Dr. Marcelo W. Miranda

HALBRITTER Francisco. (2004) *Historia de la industria aeronáutica argentina*. Biblioteca Na-
cional de Aeronáutica. Colección de historia aeroespacial. Caligrafix Talleres Gráficos Integrales
S. H. Buenos Aires.

Jane Fred T. (1909) *All the World's Air=Ship. Flying Annual*. Sampson Low Marston & Co. Ltd.
London 1909

Libro de Actas del Aero Club Argentino

LIRONI Julio Víctor. (1971) *Génesis de la aviación argentina 1910-1915. Su historia y sus hom-
bres*. Talleres Gráficos Congreso. 31 de diciembre de 1973. Buenos Aires

LIRONI, Julio Víctor. (1980) *Misiones Aeronáuticas Extranjeras 1919-1924. Beneficios y conse-
cuencias de su proceso en la evolución de la Aviación Militar y Civil de nuestro país*. Instituto Ar-
gentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery. Germanó Artes Gráficas. Buenos Aires. 4 de di-
ciembre de 1980

MARTÍN, Eloy. (2009) *Los vuelos del centenario. Crónica de la aviación Argentina en 1910*.
Createspace. Estados Unidos de América

MARTÍN, Eloy. RODRÍGUEZ, Oscar Luis. (1991) *La Aviación en el Ejército Argentino 1867-
1991. Crónica Histórica y Catálogo*. Talleres NH Impresiones. Buenos Aires.

Revista *La ilustración Sud-Americana*

Revista *Auto Argentina*

Revista *Aviación*
Revista *Caras y Caretas*
Revista *PBT*

Enlaces Web:

<http://barriodetapiales.blogspot.com.ar/2011/10/los-ramos-mejia.html>
<http://barriodetapiales.blogspot.com.ar/2011/10/los-ramos-mejia.html>
<http://earlyaviators.com/LeopoldDolphyn.pdf>
http://es.wikipedia.org/wiki/Barrio_General_de_Divisi%C3%B3n_Manuel_Nicol%C3%A1s_Savio
<http://www.buenosaires.gob.ar/areas/barrios/buscador/ficha.php?id=39>
<http://www.diasdehistoria.com.ar/userfiles/image/francisco-Ramos-Mejia-chacra.jpg>
<http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/DossierVoisin%201907en%20Argentina-EloyMartin.pdf>
<http://www.histarmar.org/AVIACION/EloyMartin/Dolphyn%20Leopold/Dolphyn%20Leopold.pdf>
<https://picasaweb.google.com/113575493921228264877/LibroFundacionalDelAeroclubArgentino>