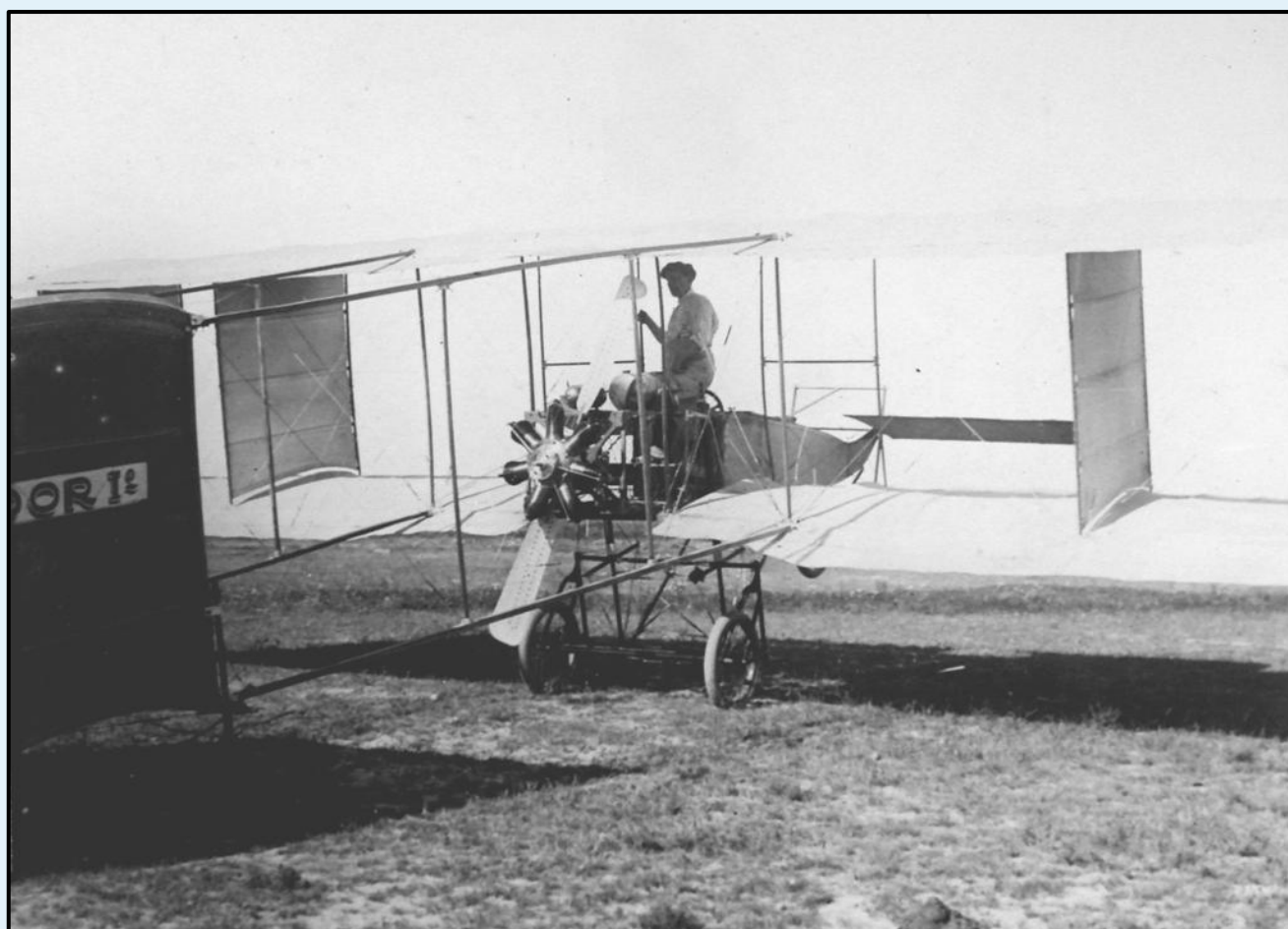


Los biplanos Voisin modelo 1907 en la Argentina



© Eloy Martín
2013

Los biplanos Voisin modelo 1907 en la Argentina

Appareils d'Aviation Les Frères Voisin



En 1906, con la compra de la fábrica de Louis Bleriot en Billancourt se constituyó la razón social *Appareils d'Aviation Les Frères Voisin*. Estableció sus oficinas comerciales en 4 rue de la Ferme y quedó bajo la dirección de los hermanos Gabriel¹ y Charles Voisin².

De inmediato se sumaron a la propuesta Ferdinand Marie Léon Delagrange y el Ing. Louis Gaudart³ quienes utilizaron los primeros biplanos.



Gabriel Voisin (1880-1974)

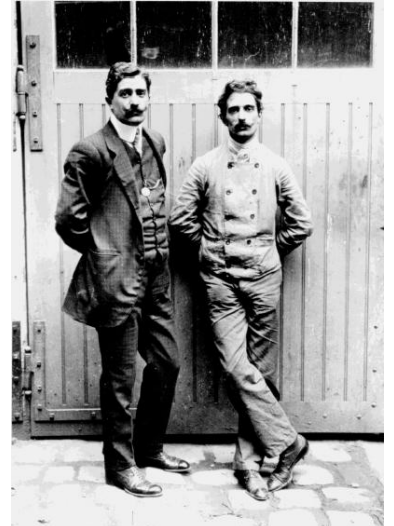


Charles Voisin (1882-1912)

¹ Había sido colaborador y socio de Louis Bleriot.

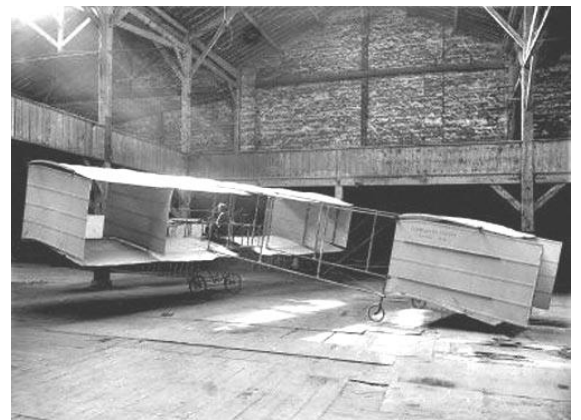
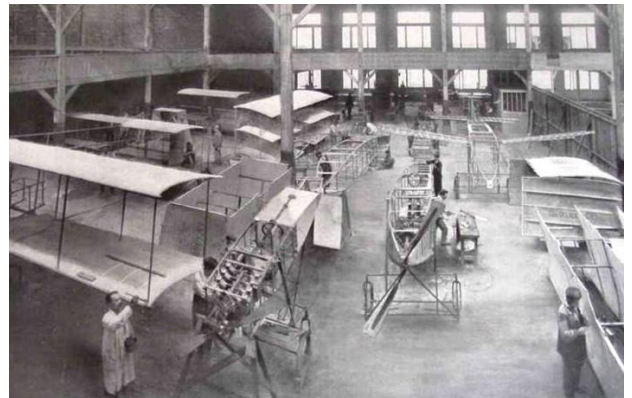
² En 1912 Charles vino a nuestro país como Director Técnico de la delegación de la Queen Aeroplane Company integrada por los pilotos Roland Garrós, Edmond Audemars, René Barrier y dos mecánicos de apellido Hue y Schuck. En febrero llegó a Buenos Aires el material volante procedente de Río de Janeiro a bordo del vapor Verdi y de inmediato fue trasladado para su guarda al aeródromo de Villa Lugano. El sábado 16 se trasladaron los aviones al hipódromo Nacional de Belgrano donde se preparó un pequeño cobertizo para su armado y mantenimiento.

³ Realizó exhibiciones en Francia (Dinard, Port-Aviation, Rouen, Lyon, Bar-le-Duc), Holanda, Bélgica, España (Madrid, Zaragoza, Barcelona), etc. http://fr.wikipedia.org/wiki/Voisin_Fr%C3%A8res

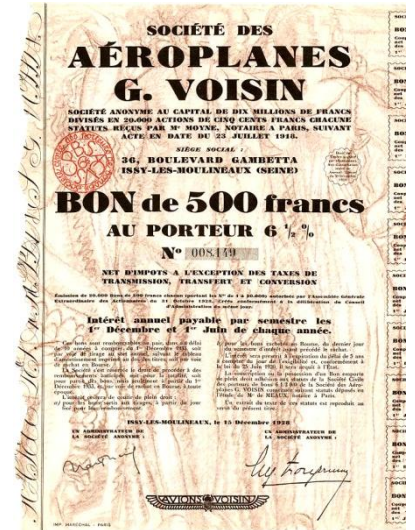
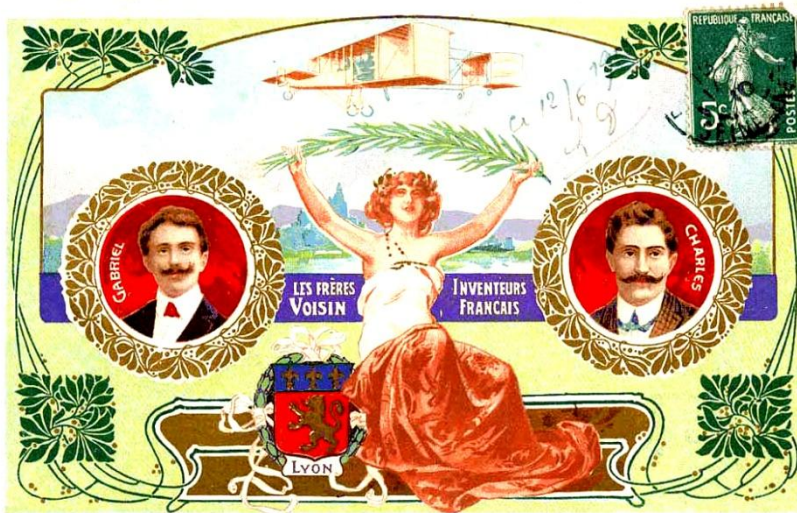


Izquierda: *Appareils d'Aviation Les Frères Voisin* en 4 rue de la Ferme, Billancourt⁴. Derecha: Los hermanos Voisin fotografiados en la fábrica de Billancourt. 1907

Fábrica Voisin en Billancourt 1908



⁴ <http://fr.topic-topos.com/atelier-voisin-boulogne-billancourt>



Tarjeta postal⁵ y acción de la fábrica Appareils d'Aviation Les Frères Voisin⁶



Izquierda: Henri Farman (izquierda) y Gabriel Voisin (derecha) durante el record de vuelo circular de 1 km realizado en Buoy cerca de Châlons. Derecha: Motor E.N.V. 60 hp. Derecha: Hangar de aeroplanos Voisin en Issy-les-Moulineaux⁷.

⁵ http://www.ctie.monash.edu.au/hargrave/images/voisin_colour_card_01_1000.jpg

⁶ http://www.tschoepe.de/auktion47/bilder/frankreich/Aeroplan_Voisin_gross.jpg

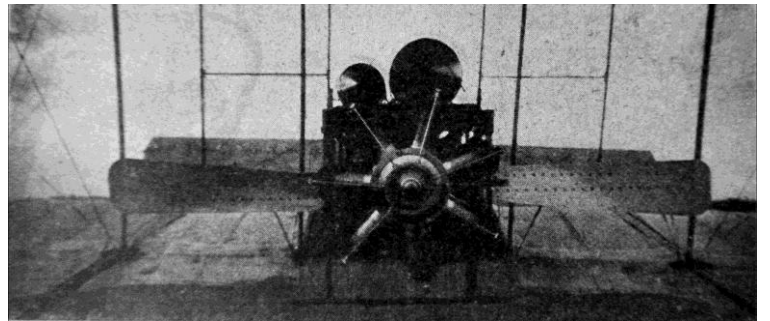
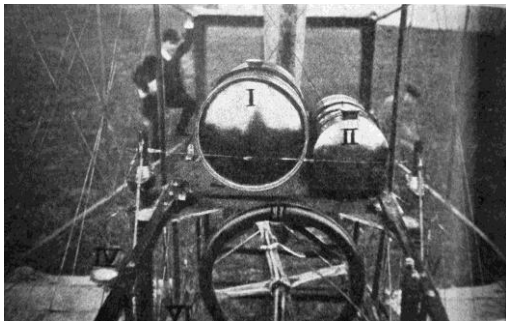
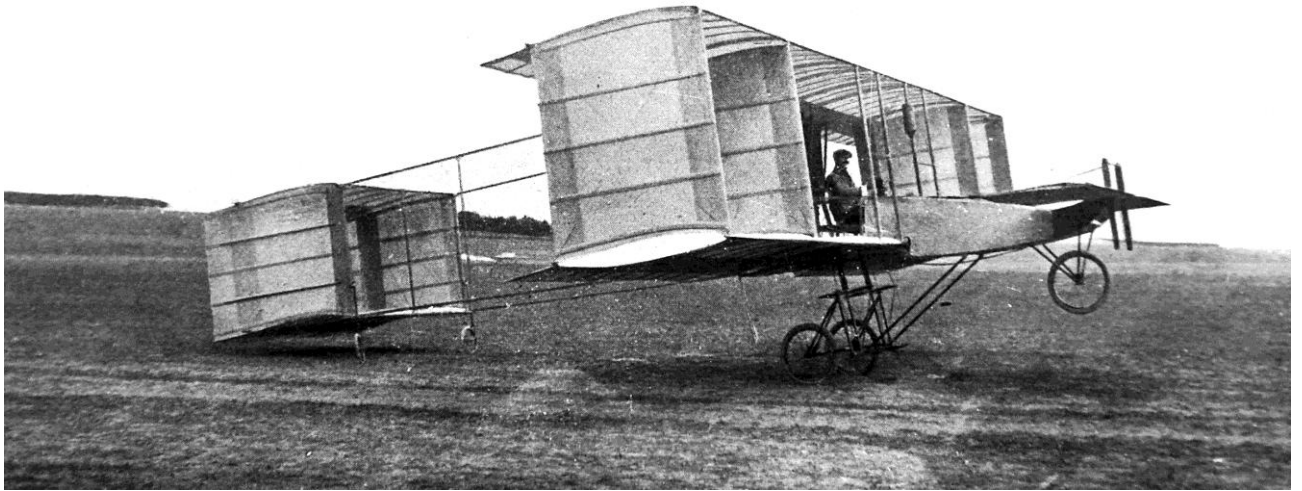
⁷ <http://media.photobucket.com/image/Issy-les-Moulineaux%25252Bantoinette/EnaBatt/269.jpg>

Reproducción de los talleres de los hermanos Voisin realizada por el Museo del Aire y el Espacio, Francia. 22 de febrero de 1913

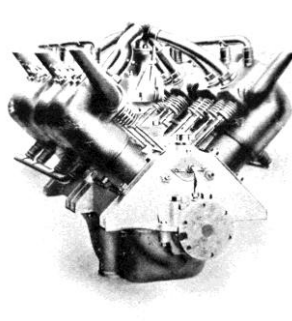
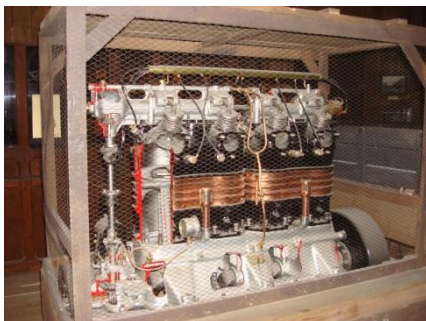


El biplano Voisin

El modelo tenía una estructura construida en fresno y tubos de acero con las superficies revestidas en algodón, y tensores confeccionados con cuerda de bicicleta. Su tren de aterrizaje era sumamente robusto, tenía ruedas orientables y un sistema de amortiguación integrado por pesados resortes de acero. Las plantas de poder eran variadas y su rango de potencia oscilaba entre los 50 y 60 hp. Algunas unidades tenían un motor Antoinette de ocho cilindros en V refrigerado por agua de 60 hp, motor E.N.V. de 50, 60 y 70 hp y el clásico Gnôme rotativo de 50 hp.

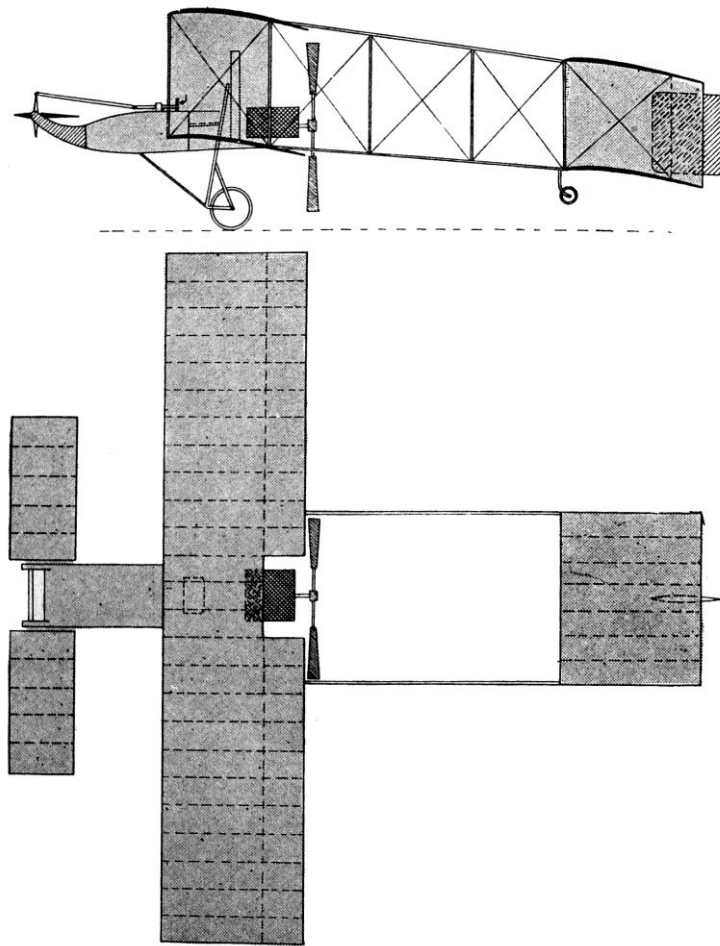


Izquierda: detalle del puesto de piloto. Derecha: Vista del motor Gnôme de 50 hp Revista PBT N.º 278. 19 de marzo de 1910



Izquierda: Motor Antoinette preservado en el Museo del Aire y el Espacio, Francia. Foto del autor 22 de febrero de 1913. Centro: Motor E.N.V. 60 hp. Derecha: Motor Gnôme 50 hp

Estaban provistos de una hélice de 2.30 m de diámetro. Los comandos del avión eran asistidos con un volante similar al de un automóvil que gobernaba los movimientos convencionales: izquierda y derecha mediante rotación en ambos sentidos y verticalmente mediante movimientos adelante y atrás. Tenía escasa estabilidad lateral y en cuanto a la estabilidad longitudinal se comportaba en forma bastante sensible.



El 26 de octubre de 1907 Henri Farman batió el récord de velocidad y distancia al cubrir 770 m en 52 segundos con uno de estos aviones.

La producción

Entre enero de 1910 y diciembre de 1914 se realizaron contratos de fabricación de 280 aviones⁸. En esa época la empresa Avis Co., gestionó una licencia para construir en Italia una serie de biplanos Voisin de las que se construyeron siete unidades de las cuales uno de ellos estaba equipado con motor *Itala*, y otros de la serie con motor Anzani. Hasta octubre de 1910 el total de unidades estuvo distribuido según el siguiente detalle:

Modelos 1908 y 1909:	102
Modelo de carrera 1910:	6
Modelo tipo Paris-Bordeaux:	1
Modelo 1910:	11
Modelos 1908 y 1909 (Avis Co.):	7
Total	127

⁸ JANE Fred T. (1910-1911) *All the World's Airship. Flying Annual*. Sampson Low Marston & Co. Ltd. London. Noviembre de 1910. Pág. 203.

El detalle de los aviones fabricados conocidos hasta fines el 3 de octubre de 1910 fue el siguiente:

N/C	Modelo	Fecha de producción	Motor-hp	Registro	Propietario
	1908-1909				Emile Allar
	1908-1909				Florentin Champel (Bélgica)
	1908-1909				Club de vuelo de Frankfort
	1908-1909				Compagnie Aérienne. Vendido
	1908-1909				César y Félix Copetta (Chile)
	1908-1909				Ferdinand de Baeder
	1908-1909			59	Baronesa Raymonde de Laroche Destruído en accidente
	1908-1909			6	Jean Dufour
	1908-1909			<i>Houdini</i>	Erik Weisz (<i>Harry Houdini</i>)
	1908-1909				Cap. Edward Maitland
	1908-1909				Edouard Nieuport (Francia)
	1908-1909			34 ⁹	Ernest Paul (Francia)
	1908-1909				Ernest Pitman
	1908-1909				Ellery Von Gorrissen (Alemania)
	1908-1909 Paris-Bordeaux			33 ¹⁰	Juan Bielovucic Cavalié (Perú)
	1908-1909				Aero Club Argentino ¹¹
	1908-1909				Antelme
	1908-1909				Assaky
	1908-1909				Barker
	1908-1909			22	Bunau-Varilla
	1908-1909				Cameri
	1908-1909				Campbell
	1908-1909				Eduard Château
	1908-1909				Maurice Colbien
	1908-1909				De Lagne
	1908-1909				De Laval
	1908-1909				De Rider
	1908-1909				Delapage
	1908-1909				M. Efimoff
	1908-1909				August Euler
	1908-1909				Gabriel
	1908-1909				Gentil
	1908-1909				Issaline
	1908-1909				Rose Ithier
	1908-1909				Kimmerling
	1908-1909				Leitch
	1908-1909				Marqués de Nogues
	1908-1909				René Metrot
	1908-1909				Nazarro
	1908-1909				Nervoe
	1908-1909				Albert Niel
	1908-1909				Nigg

⁹ Semana de la Aviación de Bordeaux 11 al 18 de septiembre de 1910.

¹⁰ Semana de la Aviación de Bordeaux 11 al 18 de septiembre de 1910.

¹¹ Encargado por el Ing. Newbery. Diario *La Nación*, 10 de febrero de 1910. En los listados de propietarios hay un avión consignado a nombre del Aero Club Argentino. JANE Fred T. (1910-1911) *All the World's Airship. Flying Annual*. Sampson Low Marston & Co. Ltd. London. Noviembre de 1910. Pág. 203.

	1908-1909				Panwell
	1908-1909				Payell
	1908-1909				Pizzagali
	1908-1909				Poillot
	1908-1909				Victor Rigal
	1908-1909				Rigles
	1908-1909				Riviers
	1908-1909				Ruchonnet
	1908-1909				Suecia
	1908-1909				Von der Scrouf
	1908-1909				W. E. de B. Wittaker
	1908-1909				Zanetti
	1908-1909				Wakalouski
	1908-1909 1910 Racer				Ravetto
001	1907	SEP07	E.N.V.	Henri Farman N° 1 Henri Farman N° 1 Bis	Henri Farman Primer vuelo SEP07. Modificado como triplano y denomi- nado HF 1 Bis
002	1909	JUN09	Anzani 50 E.N.V. 60		Ferdinand Marie León Delagrange (No tenía tren de nariz). Vendido al Conde Von Hedburg. Vendido a Henri Pequet
003	1909		E.N.V. 60	1 ¹² 4 ¹³	Barón Pierre de Caters Adquirido por Benoch Leopold Dolphyn Traído a la Argentina
004	1909		E.N.V.	2 ¹⁴ 17 De Rue 7 ¹⁵	Henri Farman. Modificación del N° 1 ¹⁶ Vendido a Austria Vendido a Ferdinand Ferber (<i>De Rue</i>). Accidentado y reconstruido Vendido a Georges Albert Richet
005	1908-1909 1910 Standard 1910 Racer		E.N.V.	2 ¹⁷ 28 ¹⁸ 11 ¹⁹	Henri Rougier Vendido a Leonino Da Zara (Italia)
006	1909		Gnôme 50	L'Aviation 20 ²⁰ 27 Octavie III 3 ²¹ Cóndor 1°	Isidore Auguste Marie Louis Paulhan Vendido a Henri Louis Brégi Vendido a Juan Alberto Pablo Roth
007	1909		E.N.V.		Zipfel
008	1909		E.N.V.		Mortimer Singer
009	1909		E.N.V.		Alessandro Ambrogio Anzani (Italia)
010	1910 Standard		E.N.V.	27 ²²	Bunau-Varilla

¹² 23 de octubre al 2 de noviembre de 1909: Anvers Aviation Meeting. El número estaba aplicado en el timón de dirección pero es diferente al que se ve en el avión de Caters.

¹³ *Quincena de Aviación* realizado el 23 de marzo de 1910.

¹⁴ Numeración fotografiada en la fábrica.

¹⁵ *Quincena de Aviación* realizado el 23 de marzo de 1910.

¹⁶ http://www.avions-voisin.org/public/article.php3?id_article=32

¹⁷ 23 de octubre al 2 de noviembre de 1909: Anvers Aviation Meeting.

¹⁸ Meeting de Port-Aviation realizado del 3 al 17 de octubre de 1909.

¹⁹ Circuito de Brescia realizado entre el 9 y 20 de septiembre de 1909.

²⁰ Semana de la Aviación de Champagne realizado del 22 al 29 de agosto de 1909.

²¹ *Quincena de Aviación* realizado el 23 de marzo de 1910.

			Gnôme 50		
011	1909		E.N.V.		Salvert
012	1909		E.N.V.	22	Louis Gaudart
013	1909		E.N.V.	5 ²³	Jean Gobron (Francia)
014	1909		E.N.V.		H. Fournier
015	1909		E.N.V.		M. Coilleux
016	1909		E.N.V. 60	Ponzelli	Compagnie Aérienne. Vendido Ricardo Ponzelli (Comprado en Francia) También pueden ser N/C 30 o 31 ²⁴
017	1909		E.N.V.		Albert Braniff
018	1909		E.N.V.	38 ²⁵	Georges Legagneux
019	1909		E.N.V.	37 ²⁶	José Luis Sánchez Besa
020	1909		E.N.V.		Edward Bello
021	1909		E.N.V.		Legrand
022	1909		E.N.V.	Moore-Bravazon Bird of Passage	John Theodore Cuthbert Moore-Brabazon. (No tenía tren de nariz) Vendido a C. Moering Vendido a A. George Vendido a Grace
023	1909		E.N.V.		Florio
024	1909		E.N.V.		Príncipe Antoine Bibesco (Rumania)
025	1909		E.N.V.		Aero Club Odessa
026	1909		E.N.V.		Príncipe Serge Vicent Bolotoff (Bulgaria)
027	1909		E.N.V.		Dadé
028	1909		E.N.V.		August Euler (Alemania)
029	1909		E.N.V.		De Frettes
030	1909		E.N.V.		Compagnie Aérienne
031	1909		E.N.V.		Compagnie Aérienne
032	1909		E.N.V.		Goupy
033	1909		E.N.V.		F. Hansen (Dr.)
034	1909		E.N.V.		Príncipe Mihail R. Stourdza (Rumania)
035	1909		E.N.V.		Seymour
036	1909		E.N.V.		F. R. Simms
037	1909		E.N.V.		Koch
038	1909		E.N.V.		Claude Graham White Vendido
039	1909		E.N.V.		C. Moering
	1909		E.N.V. 70	36 ²⁷	Henri Louis Brégi Vendido a Florencio Bartolomé Paravicini Motor probablemente usado en el Argentino 1°.
	1909		E.N.V. 60	6 ²⁸	Henri Pequet (Probablemente vendi-

²² Semana de la Aviación de Champagne realizado del 22 al 29 de agosto de 1909.

²³ Semana de la Aviación de Champagne realizado del 22 al 29 de agosto de 1909.

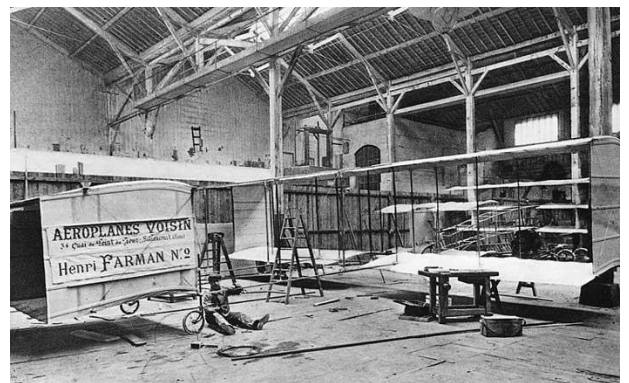
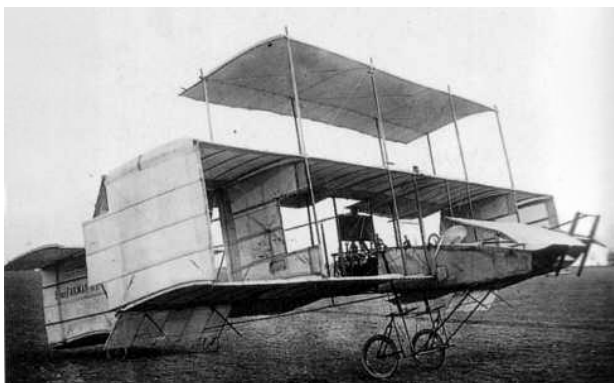
²⁴ Diario *La Argentina* 30 de enero de 1910. La información es confusa y el periódico refiere que era el número 103, pero realizando un análisis de la época de adquisición, seguramente este número corresponda en realidad a la serie de fabricación del motor de ocho cilindros E.N.V. Listado de propietarios al mes de septiembre de 1909. JANE Fred T. (1909) *All the World's Air=Ship. Flying Annual*. Sampson Low Marston & Co. Ltd. London 1909. Pág. 146.

²⁵ Semana de la Aviación de Champagne realizado del 22 al 29 de agosto de 1909.

²⁶ Semana de la Aviación de Champagne realizado del 22 al 29 de agosto de 1909.

²⁷ Semana de la Aviación de Bordeaux 11 al 18 de septiembre de 1910.

				do por la Compagnie Aérienne)
	1910 Standard			Asamanco
	1910 Standard			Tte Benda
	1910 Standard			Carabelli
	1910 Standard			Forest
	1910 Standard			Moriet
	1910 Standard			Raffaloevitch
	1910 Standard			Schatz
	1910 Standard			Singh
	1910 Racer			César ó Félix Copetta
	1910 Racer			René Metrot
	1910 Racer			Paul Ernest
	1910 Racer			Victor Rigal
	?		E.N.V. 70	Adquirido por Brégi a mediados de 1910 29ABR10: Recibido por Brégi ²⁹ .
	?			Argentina. Encargado por Alberto de Ibarra ³⁰
	?		Gnôme 50	Argentina. Encargado por Alejandro R. Amoretti y Manuel A. Masa ³¹ .



Izquierda: Farman triplano N.º 1 (N/C 01). Modificado a triplano por Henri Farman en 1908 y designado HF I Bis³². Derecha: Voisin Farman N.º 2 (N/C 04)³³



Voisin Standard Modelo 1909. Izquierda: Biplano N/C 22 de John Moore Brabazon en Chalons. 1909. Derecha: Biplano N/C 38 del británico Claude Graham White en Reims

²⁸ Quincena de Aviación realizado el 23 de marzo de 1910.

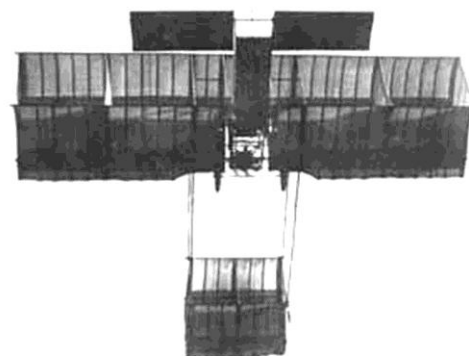
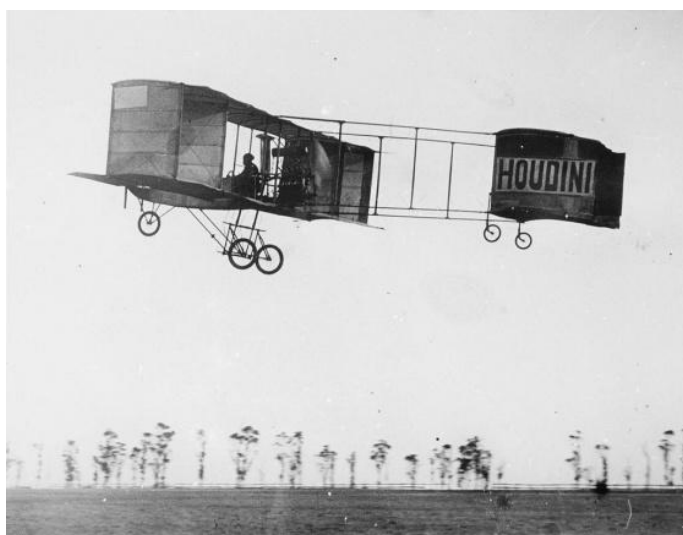
²⁹ El aviador Brégi ha recibido un nuevo biplano Voisin, más poderoso que el anterior; en vez de motor Gnôme tiene motor E.N.V. de 70 caballos. Diario La Nación, 29 de abril de 1910.

³⁰ Diario La Nación, 30 de enero y 10 de febrero de 1910.

³¹ Diario La Nación, 30 de enero de 1910.

³² <http://www.aviafrance.com/henry-farman-iii-aviation-france-7337.htm>

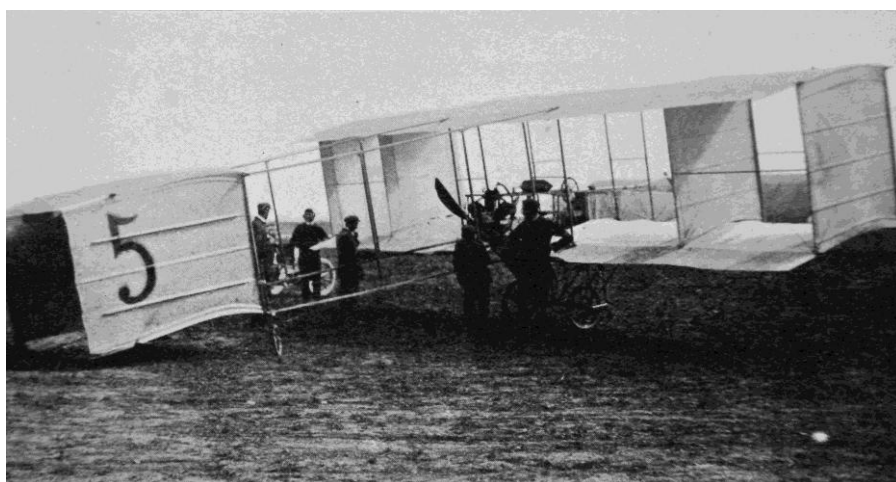
³³ <http://www.avions-voisin.org/public/IMG/015.jpg>



Izquierda: Voisin *Houdini* Derecha: Voisin con motor Gnôme visto desde abajo

Producción de Avis Co. en Italia

N/C	Modelo	Fecha de producción	Motor-hp	Registro	Propietario
001	1910 Standard		Anzani		Avis Co. Florio. Sr. Gloria.
002	1910 Standard		Itala 60	4	Avis Co. Alessandro Umberto Cagno Vendido a Alessandro Bianchi
003	1910 Standard		Anzani 35	5 ³⁴	Avis Co. Italia. Alessandro Ambrogio Anzani
004	1910 Standard		Anzani		Avis Co.
005	1910 Standard		Anzani		Avis Co.
006	1910 Standard		Anzani		Avis Co.
007	1910 Standard		Anzani		Avis Co.



Voisin N/C 9 fotografiado con el aviador Alessandro Ambrogio Anzani antes de su despegue en el circuito de Brescia. Revisa *La ilustración Sud-Americana*

³⁴ Circuito de Brescia.

Los aviones llegados a la Argentina

Los estudios provisionales dan cuenta de para esa época del total de treinta y cinco aviones llegados al país hubieron o se hicieron pedidos un total de once biplanos de la marca Voisin: Henri Louis Brégi (3), Ricardo Ponzelli (1), Henri Pequet (2), Benoch Leopold Dolphyn (1), Georges Albert Richet (1), Aero Club Argentino³⁵ (1), Alberto de Ibarra³⁶ (1), Alejandro R. Amoretti y Manuel A. Masa³⁷ (1) equipado con motor rotativo Gnôme.

Noticias publicadas por *La Nación* el 30 de enero y 11 de febrero consignaron una serie de órdenes de compra argentinas en la casa Voisin por estos biplanos. Entre las que trascendieron figuran una del Ing. Newbery³⁸, un segundo avión por parte del Alberto de Ibarra y un tercer avión equipado con motor Gnôme colocada en la fábrica de Quai du Point du Jour (París) por los señores Alejandro R. Amoretti y Masa³⁹. Se especuló que el avión llegaría en mayo. Al respecto no se puede descartar la posibilidad de que el avión (motor E.N.V. 70 hp)⁴⁰ haya sido en realidad el recibido por Brégi el 29 de abril.

El aviador Ponzelli—

Desde hace algunos días, el aviador italiano don Ricardo Ponzelli tiene completamente reparado su biplano Voisin que, como se sabe, sufrió serios desperfectos en el curso de algunos experimentos.

Según todas las probabilidades, el aviador iniciará sus vuelos esta tarde ó en la madrugada de mañana, en el aeródromo del club de Hurlingham.

Los aviadores argentinos—

Dos nuevos nombres deben agregarse á la lista de los aviadores argentinos.

Los señores Amoretti y Massa, miembros del Aero Club Argentino, encargarán á las fábricas de Quai du Point du Jour, en París, un biplano Voisin, motor Gnovie.

Según cálculos, se cree que para el mes de mayo habrá en Buenos Aires no menos de diez aeroplanos de tipo diferente, para ser piloteados por sportsmen argentinos.

Los aviones que operaron en el país fueron los siguientes:

³⁵ Diario *La Nación*, 10 de febrero de 1910. En los listados de propietarios hay un avión consignado a nombre del Aero Club Argentino. JANE Fred T. (1910-1911) *All the World's Airship. Flying Annual*. Sampson Low Marston & Co. Ltd. London. Noviembre de 1910. Pág. 203.

³⁶ Diario *La Nación*, 30 de enero y 10 de febrero de 1910.

³⁷ Diario *La Nación*, 30 de enero de 1910.

³⁸ Diario *La Nación*, 10 de febrero de 1910. En los listados de propietarios hay un avión consignado a nombre del Aero Club Argentino. JANE Fred T. (1910-1911) *All the World's Airship. Flying Annual*. Sampson Low Marston & Co. Ltd. London. Noviembre de 1910. Pág. 203.

³⁹ Diario *La Nación*, 30 de enero de 1910.

⁴⁰ En ese entonces la producción de motores de 8 cilindros E.N.V. se hacían en Francia y Gran Bretaña y tenían una potencia de 40, 60 y 80 hp. JANE Fred T. (1910-1911) *All the World's Airship. Flying Annual*. Sampson Low Marston & Co. Ltd. London. Noviembre de 1910.

Los biplanos Voisin modelo 1907 en la Argentina
© Eloy Martín

FRENCH AEROPLANES.			
FULL LIST OF OWNERS OF VOISIN BIPLANES. (Corrected to October 3rd, 1910.)			
STANDARD 1908 & 1909 MODELS. Allard, Emile Antelme Anzani Argentine Ae. C. Assaky Barker Bello, Edward Bianchi (ex Cagno) Bielovucic, Jean Bilescu, Prince Bolotoff, Prince Braniff, Alberto Bregi, Henri Bunau-Varilla Cagno (1) (sold to Bianchi) " (2) Cameri Campbell Caters, Baron de Champel, Florentin Chateau, Edouard Cie, Aerienne (1) (sale) " " (2) " " (3) " " (4) Collien, Maurice Copetta Dade De Zara (1) (ex Rougier) " (2) De Baeder, Charles De Frettes De Lagne De Laval Delapage	Delaroche, Baronne R. De Rider Dufour, Jean Efimoff, M. Euler, August (1) " " (2) Farman H. (sold to Austria) late Ferber, Capt. ("De Rue") Florio Fournier, H. Frankfort Flying Club Gabriel Gandart, Louis Gentil George, A. (ex Moore-Brabazon) (sold to Grace) Golron, Jean Goupy Grace (ex George) Graham-White, Cland (sale) Hansen, Dr. F. Hedburg, Graf. (ex Delagrangue) Hodini, Harry Ithier, Mlle Rose Issaline Koch Kimmerling La Ligue Aérienne Lagrand Legagneux Leitch Maitland, Capt. Metrot, René Moering, C. ex Moore-Brabazon (1) (sold to George)	Nazarro Nervoe Niel, Albert Nieuport, E. Nigg Nogues, Marquis de Odessa Ae. C. Panwell Paul, Ernest Paulhan, L. (sold) Payelli Pequet, Henri Pitman, Ernest Pizzagali Poillot Ravetto Rigles Rigal, Victor Riviers Rougier, Henri Ruchonnet Salvert Sanchis-Besa Seymour Simms, F. R. Singer, Mortimer Stourday, Prince Swendsen Von der Scrouf Von Gorrissen Wakalowski Whittaker, W. E. de B. Zanetti Zipfel	1910 RACERS. Copetta Metrot, René Paul, Ernest Ravetto Rigal, Victor Rougier, Henri PARIS-BORDEAUX type. Bielovucic, Jean STANDARD 1910 MODEL. Adamanco Benda, Lieut. Bunau-Varilla Carabelli Cagno Forest Moriot Raffaloevitch Rougier Schatz Singh

*Reported to be under contract to take 280 between January, 1910, and December, 1914.

203

202

Propietarios 1910-1911 (actualizado al 3 de octubre de 1910). Jane Fred T. (1910-1911) *All the World's Airship. Flying Annual*. Sampson Low Marston & Co. Ltd. London. Noviembre de 1910

GRANDS VINS DE CHAMPAGNE
MOËT & CHANDON
La première Marque du MONDE
MAISON FONDÉE EN 1725
AGENTS GÉNÉRAUX:
L. LABADENS & CIA.
802 Avenida de Mayo 802 Buenos Aires

AERO-CLUB ARGENTINO
Gran QUINCENA de AVIACION
23 de Marzo de 1910
Bajo el Patrocinio de Honor de los
Señores Ministro de Guerra, General Racedo, Ministro de Marina, Contralmirante Osorio Belbezer, Intendente Municipal, Don Manuel J. Giraldo y Jefe de Policía, Coronel Luis J. Delapage.

COMITÉ DE HONOR
Ingeniero Jorge Newbery, Barón Antonio de Marchi, Teniente Coronel Arsenio Urbino, Ingeniero Horacio Anagnani, Señor Guillerio G. Dato, Doctor Francisco Rosales, Señor José E. Urbino (hipo), Señor José Pacheco y Anchores, Señor Carlos A. Torquini, Folia Altago (hijo), Doctor Carlos Delcauze, Ingeniero Jorge Ducloux, Señor S. Grandval, Tomás Santa Coloma, Juan Gómez, E. Gode-Graud, Doctor Ernesto Madro.

COMISIÓN SPORTIVA
Sr. Lisandro Billingshurst, Sr. Gerardo Videla Dorna (hijo), Dr. Felipe Madariaga, Sr. Alejandro R. Anorelli, Sr. B. Eduardo Ferrelli, Sr. Julio A. Orosada, Sr. Ricardo Yod Liambi, Ingeniero José Marengo, Ingeniero M. E. V. Kremers, Ingeniero A. C. Sien-Nichols, Ingeniero Paul L. Zimmermann, Ingeniero Augusto Bana, Sr. Marcelo Costa Paz, Sr. Nestor E. Cato, Sr. Luis Castella, Sr. Jorge Labary, Sr. Francisco Marín de Roca, Sr. Alberto de Haritz, Sr. Juan A. Serilla, Sr. A. Tito P. Botta, Capitán Martín Castro Biedma, Sr. G. Alfredo Chier, Sr. R. Gaudillo, L. Landolfo La Serna, Mayor Dalmiro Gámez, Dr. Alfredo L. Palacios, Sr. Severo Vaccaro, Ing. José Duran, Sr. Esteban C. Ferrari, Dr. Juan Fritz-Simón, Sr. Nestor R. French, Sr. Victor Laborde, Dr. Fernando Klapach, Ing. Alberto R. Macías, Ing. Alex. Murray, Sr. Tomás Owen, Sr. Adolfo Pradere, Sr. Julio Serilla, Sr. Eduardo Serilla.

SAN PELLEGRINO
AGUA MINERAL NATURAL
BACTERIOLOGICAMENTE PURA
Antidoto sin rival
Excelente para Mesa

"SAGARDUA"
SIDRA CHAMPAGNE
Tomada helada es deliciosa
Únicos Importadores: **MIGNAUDY & Cia.**

Plano de Ubicación del Aerodomo en Villa Lugano

DINERO
En grandes y pequeñas cantidades sobre alhaja, metales, armas, máquinas, ropas y todo objeto que represente valor, facilito al
"Tesoro Americano"
273 MAIPU 273
ALTA TASACIÓN NO HAY USURA
Abierto de 8 de la mañana a 12 de la noche.
DÍAS FESTIVOS DE 9 A 12 a. m.

AERO-CLUB ARGENTINO
PROGRAMA OFICIAL
Quincena
de
Aviación

Precios de:

0.20	Entrada General	3
	Tribuna con Entrada	3
	Palcos con Entrada	10
	Parque automóviles	3

NEUMATICOS DUNLOP
SON LOS MAS CELEBRES EN EL MUNDO
512 - PASO COLOR - 544

Aviadores Inscriptos

Nombres	Aparatos	Motor	Nacionalidad
1 Aubron	BLEROT	Anzani	Francia
2 Boyer	VOISIN	Anzani	Francia
3 Brigi	VOISIN	Gnome	Francia
4 Dalphy	VOISIN	E. N. V.	Belgica
5 Madariaga	BLEROT	Anzani	R. Argentina
6 Pequet	VOISIN	E. N. V.	Francia
7 Richer	VOISIN	Antoinette	Francia
8 Valentin	FARMAN	Gnome	Francia
9 Videla Dorna	BLEROT	Anzani	R. Argentina
10 Volant	S. DEMONT	Dathell	Francia

BITTER
MARIE BRIZARD
EL MEJOR DEL MUNDO
UNICO AGENTE:
Cia. INTRODUCTORA DE Bs. Aires
SOCIEDAD ANONIMA
Av. de Mayo 1083 Rivadavia 1086

Parte del programa de la Quincena de Aviación realizado el 23 de marzo de 1910 (archivo de la familia Dolphyn vía Frans Van Humbeek)

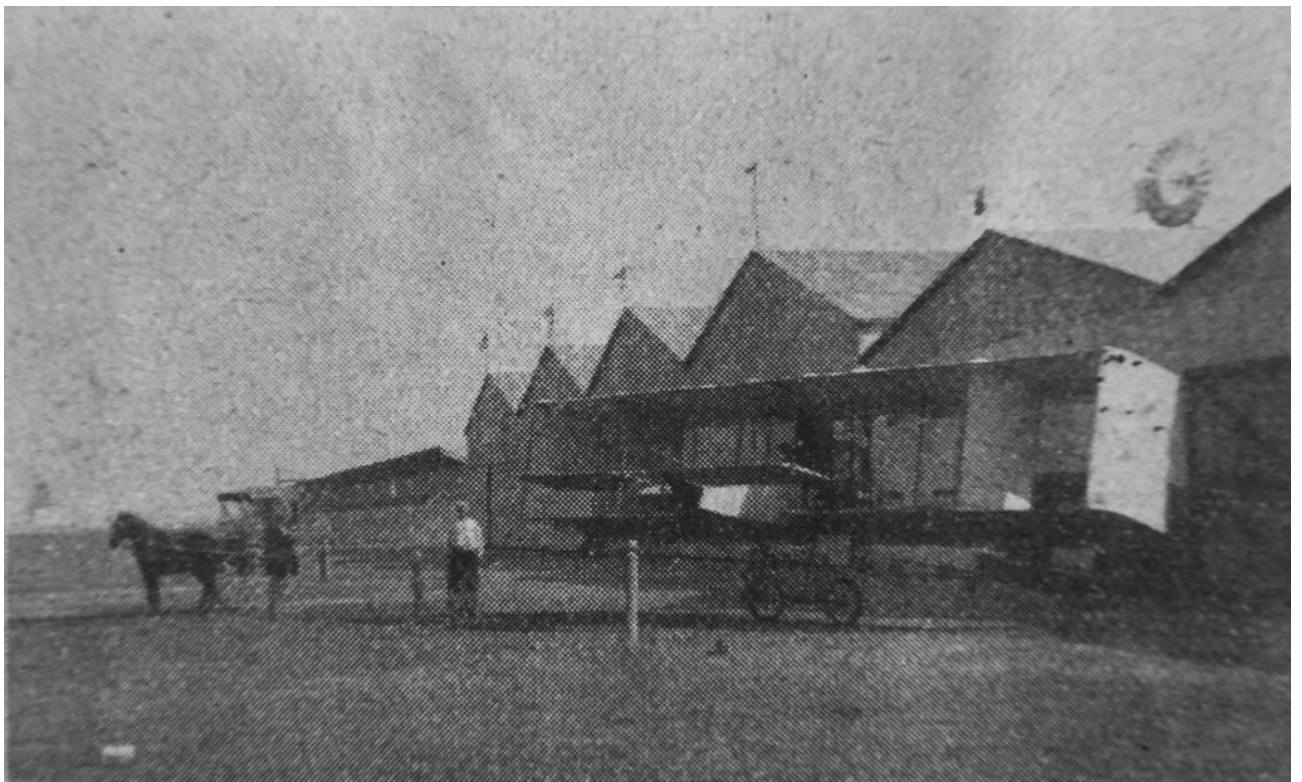


Orden de salida de los aviadores

NÚM.	NOMBRES	TIPO	DISTINTIVOS
1	Leopoldo Dolphyn (francés)	Voisin	1 galletete rojo
2	comte de Boissiere (,,)	Blériot	2 " violeta
3	Hermán Heutsch (,,)	Farman	3 " blanco
4	Jorge Newbery (argentino)	Blériot	4 " blanco, diagonal celeste
5	Carlos Groffré (,,)	"	5 " azul
6	Ricardo Ponzelli (italiano)	Voisin	6 " verde y blanco
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 (foto vía Frans Van Humbeek)

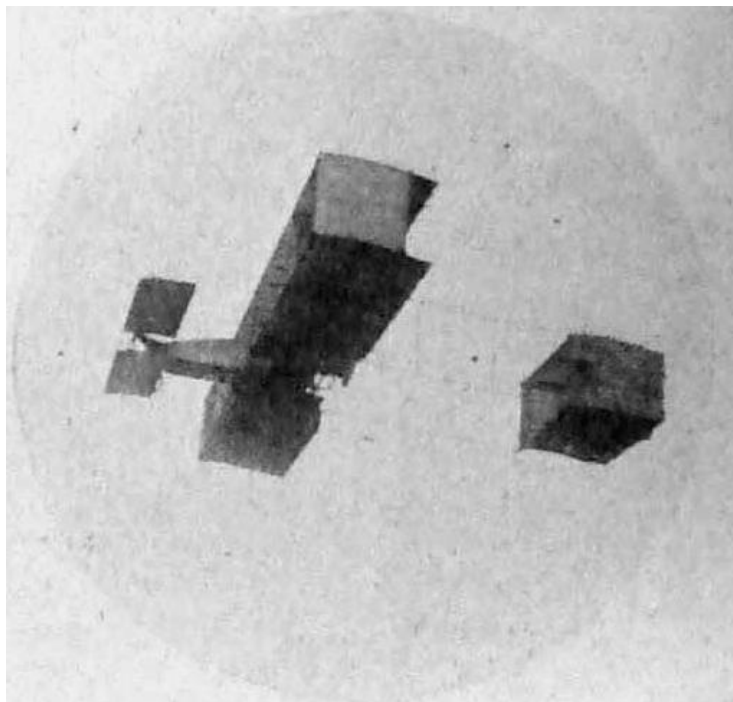


Voisin no identificado frente al hangar N.º 6 del aeródromo de Villa Lugano. Muy probablemente sea el biplano *Ponzelli* ya que para esa época el piloto italiano tenía arrendado ese hangar⁴¹

⁴¹ 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. Argen-

Voisin. Modelo 1909. Número de serie 16. También podría ser 30 ó 31⁴². Motor E.N.V. 60 hp. Dado que eran los únicos aviones producidos con ese motor y consignados para la venta a nombre de la *Compagnie Aérienne*. Fue comprado por 20.000 francos⁴³ y traído por Ricardo Ponzelli el 26 de enero a bordo del vapor *Umbría*⁴⁴.

Voisin de Ponzelli volando en Chalons. Revista *Caras y Caretas* N.º 590



En los primeros días de su tuvo ciertos conflictos con la Aduana por el incumplimiento del pago del avión con la casa matriz y los aforos de importación. Tenía pintado *Ponzelli* en el timón de dirección.

Fue llevado a Villa Lugano y luego a Hurlingham donde realizó los primeros ensayos el 29 de enero. En abril se trasladó nuevamente a Villa Lugano⁴⁵ donde permaneció hasta la partida del italiano.

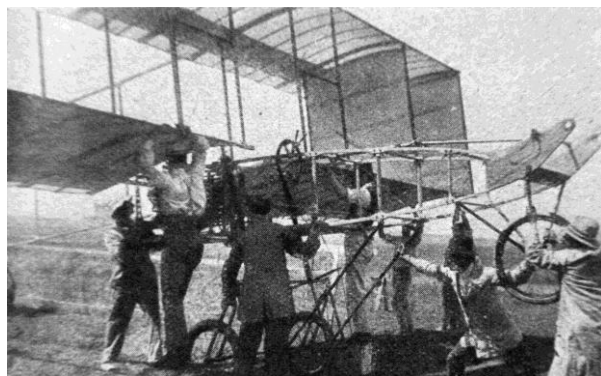
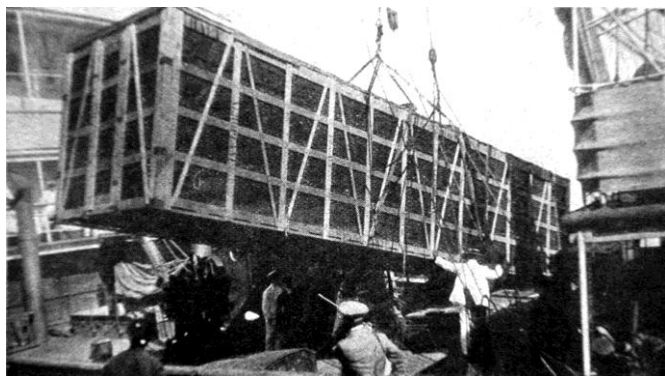
tina. Capítulo LVII. Pág. 262. En la asamblea del 30 de abril la Comisión Directiva del ACA se determinó: *Considerando nuevamente el asunto del Señor Ponzelli, relativo a más instalaciones que levantará en el Aeródromo de Villa Lugano, se resuelve que los talleres que allí construya ocupen un sitio 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).

⁴² Diario *La Argentina* 30 de enero de 1910. La información es confusa y el periódico refiere que era el número 103, pero realizando un análisis de la época de adquisición, seguramente este número corresponda en realidad a la serie de fabricación del motor de ocho cilindros E.N.V. Listado de propietarios al mes de septiembre de 1909. JANE Fred T. (1909) *All the World's Air=Ship. Flying Annual*. Sampson Low Marston & Co. Ltd. London 1909. Pág. 146.

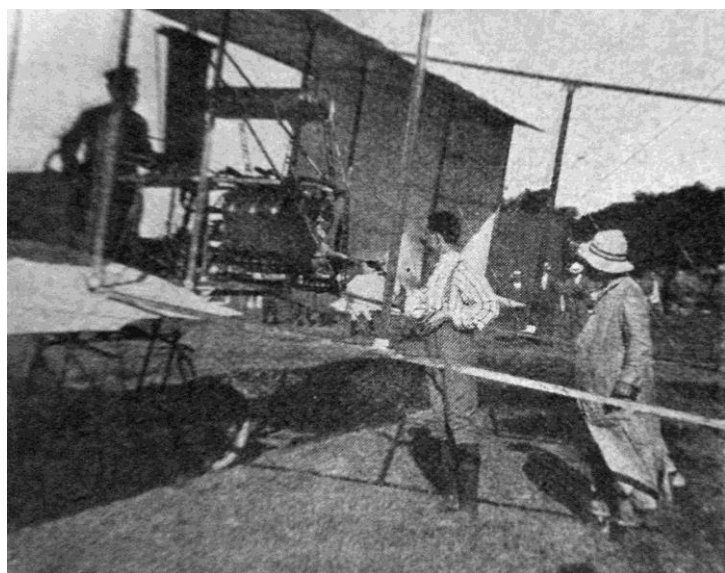
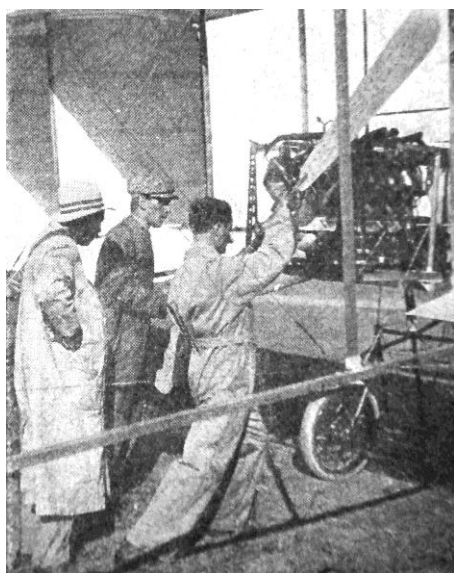
⁴³ Diario *La Argentina*, 27 de febrero de 1910.

⁴⁴ Diarios *La Argentina*, 26 de enero y *El País*, 28 de enero de 1910.

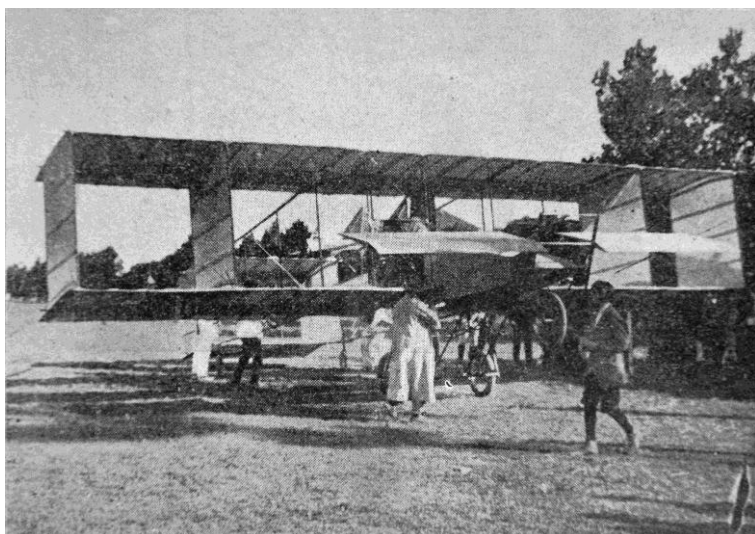
⁴⁵ Diario *La Nación*, 29 de abril de 1910.



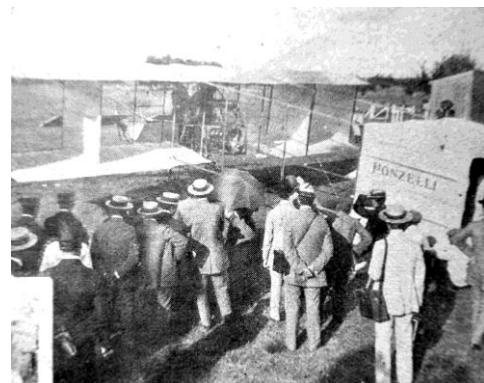
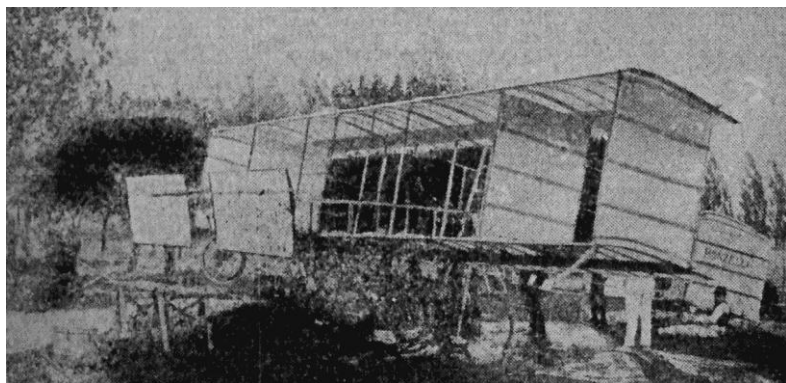
Izquierda: Desembarco del avión del *Umbría* en Dársena Norte. Derecha: Montaje del motor en Hurlingham. Revista Caras y Cartas N.º 582. 5 de febrero de 1910



Montaje avión en Hurlingham. Revista Caras y Cartas N.º 582. 5 de febrero de 1910

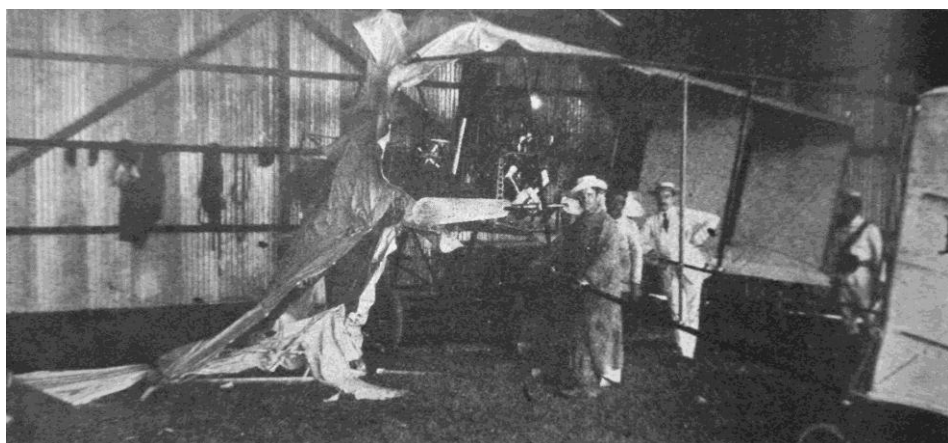


Ponzelli en Hurlingham. Diario *La Nación*. Domingo 30 de enero de 1910



Izquierda: Foto diario *La Prensa*, 29 de enero de 1910, muy probablemente durante el traslado a la Plaza de Tiro en Campo de Mayo. Derecha: Foto revista *Caras y Caretas* N.º 590

Voisin de Ponzelli luego del accidente en Hurlingham. Revista *Caras y Caretas* N.º 590



Ricardo Ponzelli



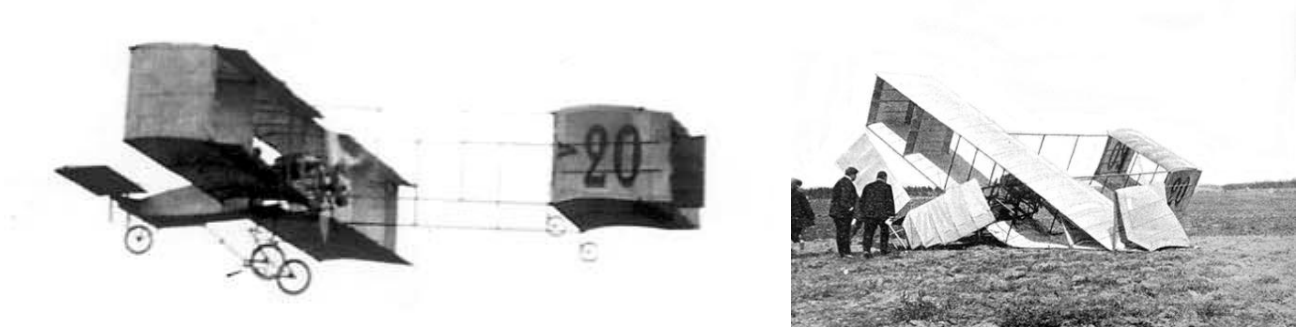
Voisin. Modelo 1908-1909. Número de serie 6⁴⁶. Motor Gnôme 50 hp. El avión perteneció a Louis Paulhan (1883-1963). Bautizado *Octavie III*. Voló con el N.º 20 pintado en los timones de dirección

⁴⁶ JANE Fred T. (1909) *All the World's Air=Ship. Flying Annual*. Sampson Low Marston & Co. Ltd. London 1909. Pág. 146.

durante la Semana de la Aviación de Champagne 22 al 29 de agosto de 1909. En algunos concursos donde participó Brégi voló con el N.º 27 pintado en los timones de dirección. Con este avión Brégi participó en Issy-Les-Moulineaux y obtuvo un triunfo en los concursos desarrollados en Port Aviation⁴⁷.



Voisin de Paulhan. Revista *L'Aérophile*, 15 de julio de 1909



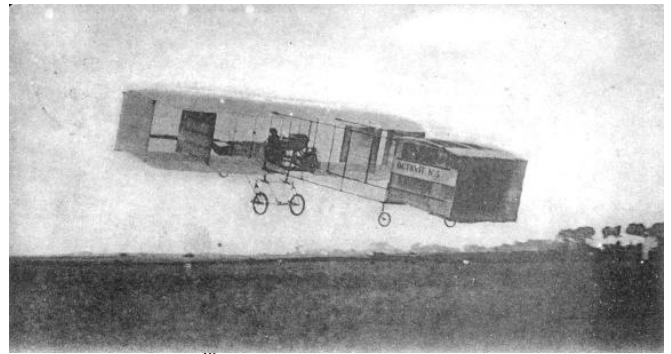
Voisin *Octavie III* con el N.º 20 pintado en los timones de dirección durante la Semana de la Aviación de Champagne 22 al 29 de agosto de 1909. Derecha: Accidente de agosto de 1909⁴⁸



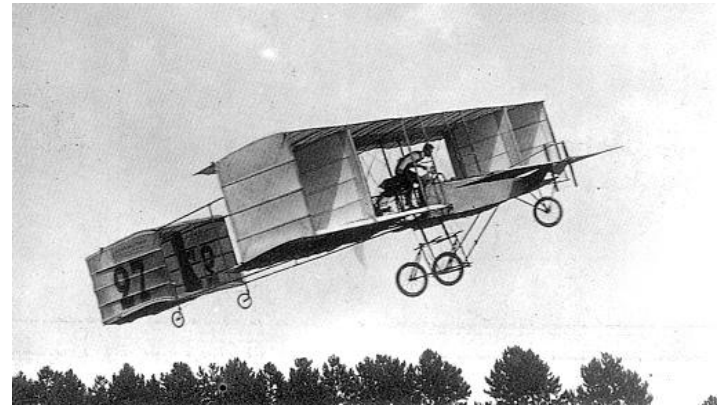
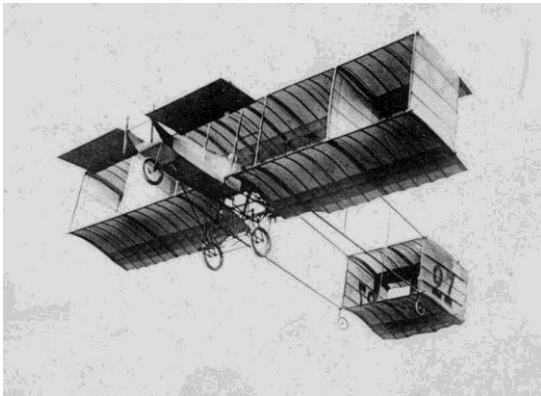
Voisin *Octavie III* con el N.º 20 pintado en los timones de dirección durante la Semana de la Aviación de Champagne 22 al 29 de agosto de 1909. Derecha: Voisin *Octavie III* de Paulhan comprado luego por Brégi

⁴⁷ Diario *La Nación*, 7 de febrero de 1910.

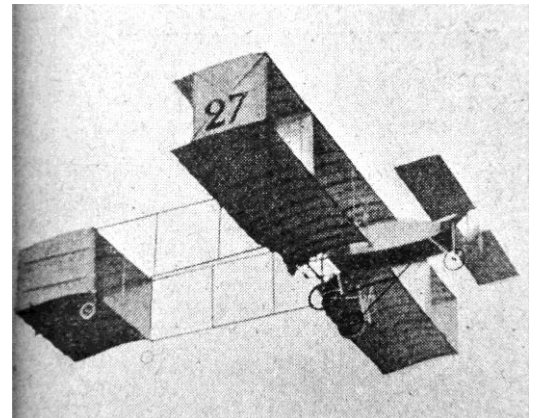
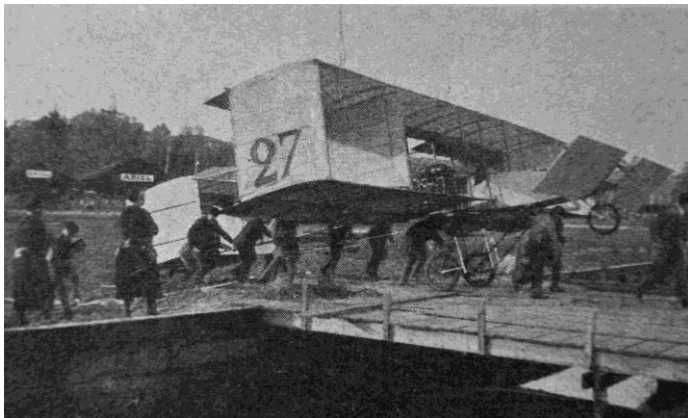
⁴⁸ <http://earlyaviators.com/elathamg.htm>



Voisin Octavie III de Paulhan en Francia⁴⁹



Voisin N.º 27 Octavie III de Paulhan⁵⁰



Semana de la Aviación de Champagne 22 al 29 de agosto de 1909. Derecha: Voisin de Paulham en Francia. 1909. (Revista PBT Año VI N.º 260. 13 de noviembre de 1909)

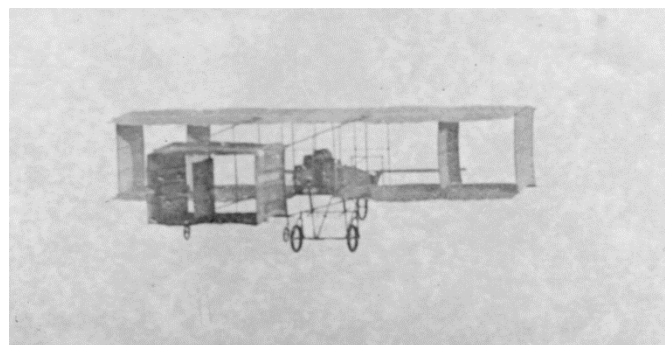
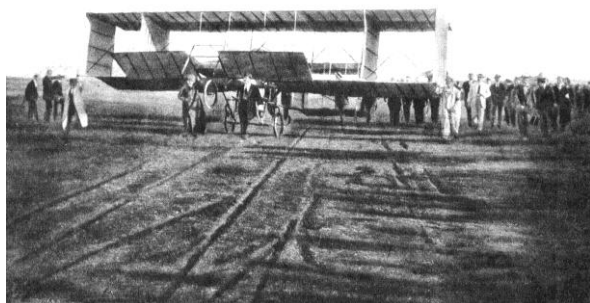
Llegó al país el 8 de enero a bordo del vapor *Paraná*⁵¹. Fue revisado en los talleres de la casa Zimmermann, Noé y Cía., en la ciudad de Buenos Aires y armado en Longchamps con asistencia de Raúl F. Zimmermann. Realizó su primer vuelo en el país el 6 de febrero. Entre el 20 y el 27 del mismo mes realizó exhibiciones en Mar del Plata. En Longchamps desarrolló los primeros vuelos con pasajeros. Llevó el N.º 3 durante la *Quincena de Aviación* realizada el 23 de marzo de 1910.

⁴⁹ <http://www.past-to-present.com/photos.cfm?reference=G19080>

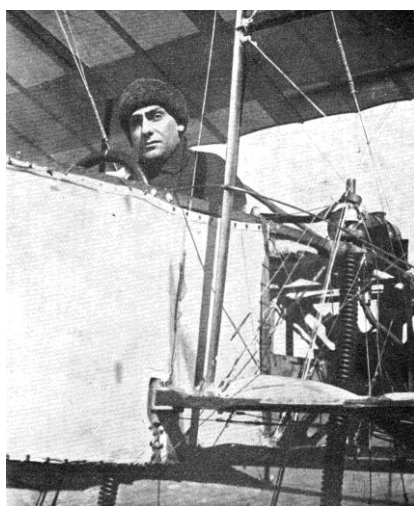
⁵⁰ <http://www.past-to-present.com/photos.cfm?reference=G19080>

⁵¹ Diario *La Nación*, 9 de enero de 1910.

Fue adquirido luego por Juan Alberto Pablo Roth y bautizado *Cóndor 1º*. El motor Gnôme de 50 hp fue vendido por Roth a Juan Alberto Delest para un proyecto de avión desarrollado por éste.



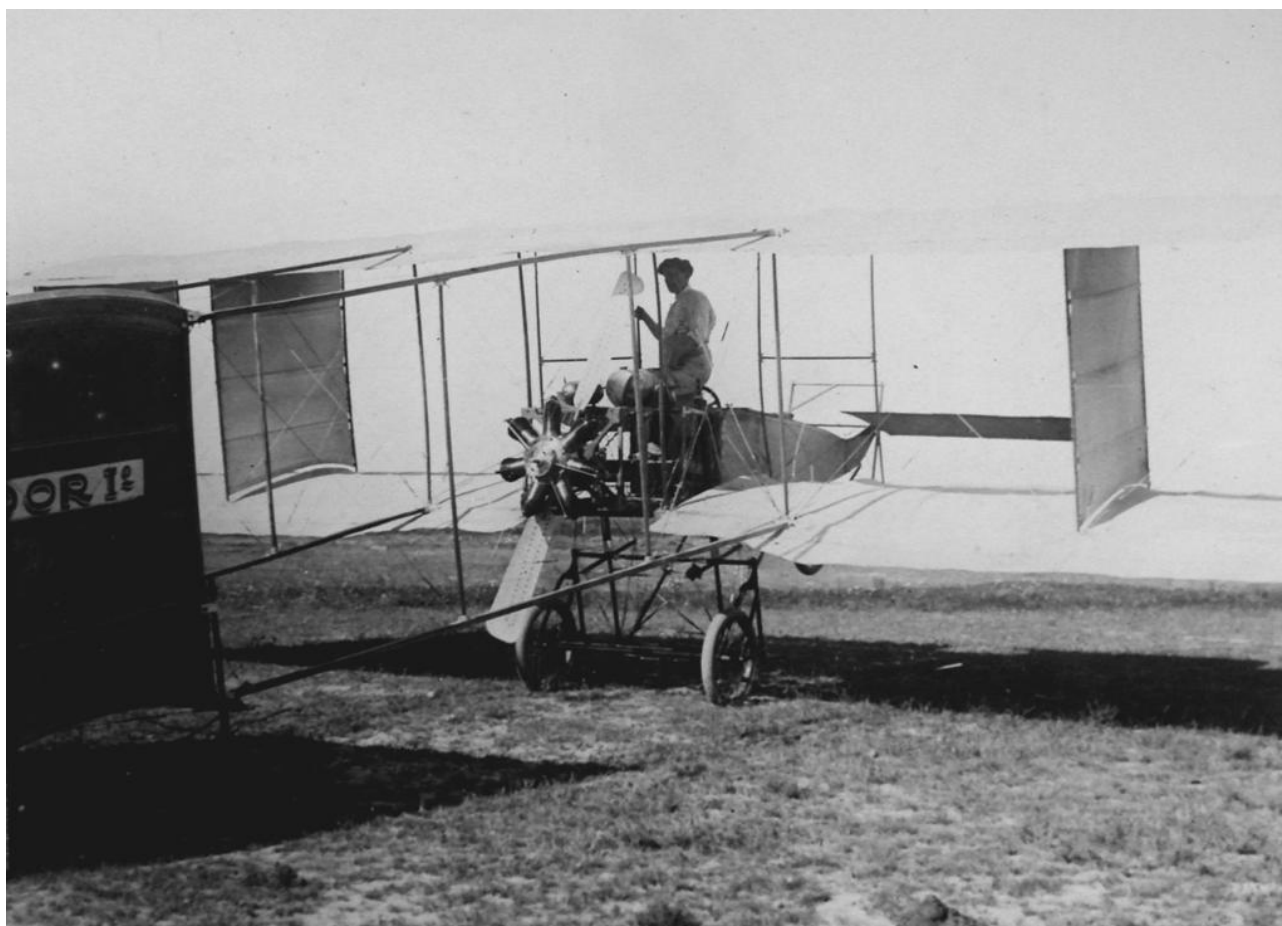
Henri Louis Brégi. Longchamps. Febrero de 1910



Voisin *Condor 1º*. Izquierda: Florencio Bartolomé Parravicini. 1910. Derecha: Enrique Adrián Roger

Henri Louis Brégi. Longchamps. Febrero de 1910



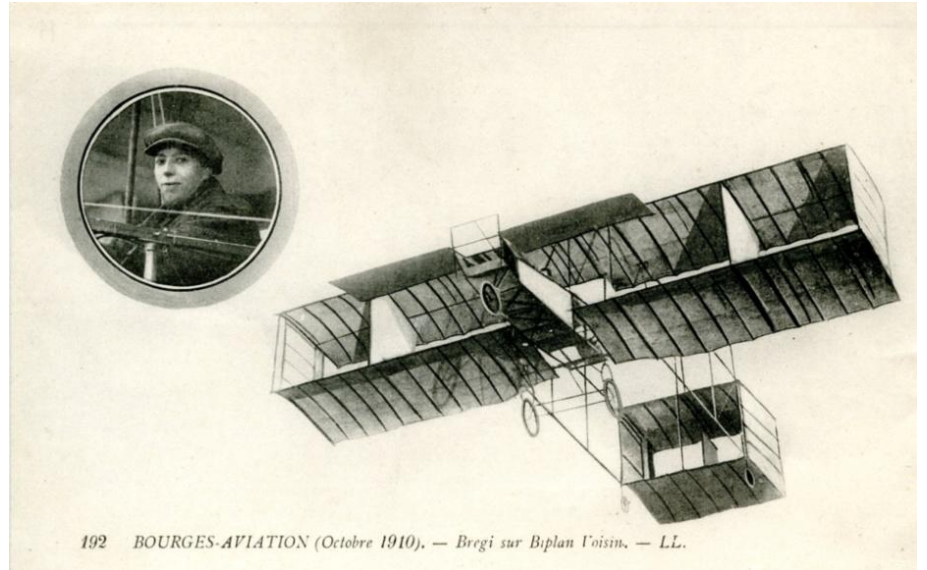


Voisin Cóndor 1  con el actor Florencio Bartolomé Parravicini en Villa Lugano. 1910. Foto colección Borcosque Archivo General de la Nación

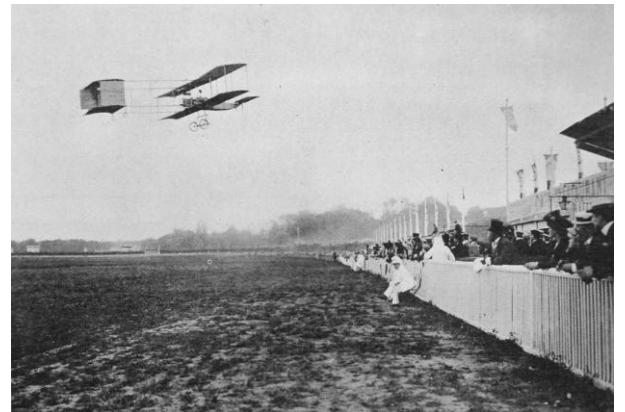
Voisin. Modelo 1908-1909. Motor E.N.V. 60 hp. Traído por Br gi. Llegó al país el 8 de enero a bordo del vapor *Paraná*⁵². Adquirido por Florencio Bartolomé Parravicini.

⁵² La gestión de importación de los biplanos de Br gi fue realizada por el ACA ante el Ministerio de Hacienda. Libro de Actas del Aero Club Argentino. Asamblea del 15 de enero de 1910 Libro I. Acta N.  24 (Folio 61).

Voisin 1909 con Brégi. Octubre de 1910⁵³



Voisin. Número de serie 2⁵⁴. Motor E.N.V. 60 hp. Perteneció a Ferdinand León Delagrangé (1873-1910)⁵⁵, vendido al conde Graf Hedburg⁵⁶. Tenía una cruz blanca sobre fondo azul en el timón de dirección. Traído por Henri Pequet. Basado en Villa Lugano, el 11 de marzo inició los vuelos. Llevó el N.º 6 durante la *Quincena de Aviación* realizada el 23 de marzo de 1910.



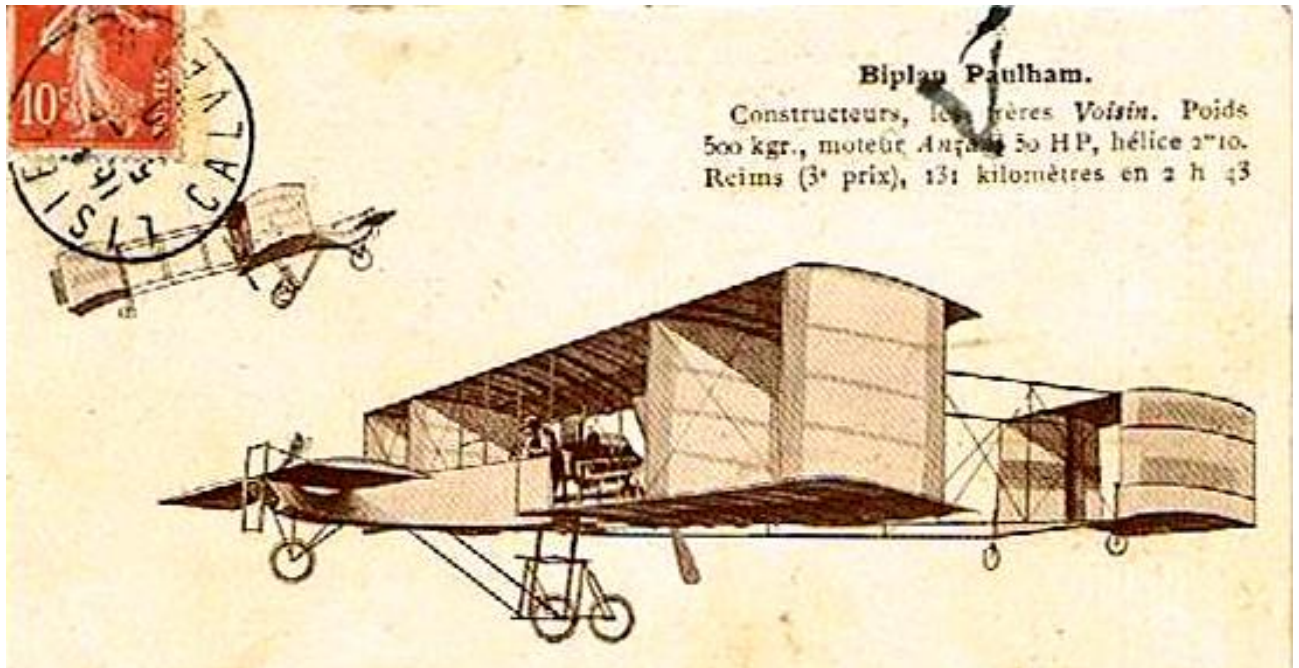
Izquierda: Voisin volado por Delagrangé. Derecha: Delagrangé en Port Aviation. Revista *L'Aérophile*. 15 de junio de 1909

⁵³ <http://www.aeroclub-bourges.com/site/images/meeting/cp%20meeting%201910011.jpg>

⁵⁴ JANE Fred T. (1909) *All the World's Air=Ship. Flying Annual*. Sampson Low Marston & Co. Ltd. London 1909. Pág. 146.

⁵⁵ Diario *La Argentina*, 23 de marzo de 1910. Fallecido el 4 de enero de 1910 en un accidente aéreo en Croix de-Hins.

⁵⁶ En los documentos publicados figuran por separado el vendido a Hedburg y luego a Pequet. JANE Fred T. 1910-1911. *All the World's Airship. Flying Annual*. Sampson Low Marston & Co. Ltd. London. Noviembre de 1910. Pág. 203). No obstante y a la luz de los artículos periodísticos nacionales es probable que exista una superposición de datos.



Voisin volado por Delagrange utilizado en Reims⁵⁷

Voisin. Voisin modelo 1909. Número de serie 3⁵⁸. Motor E.N.V. 60 hp. Comprado por Benoch Leopold Dolphyn al Barón Pierre de Caters. El 9 de abril realizó el primer vuelo en Villa Lugano. Llevó el N.º 4 durante la *Quincena de Aviación* realizada el 23 de marzo de 1910.



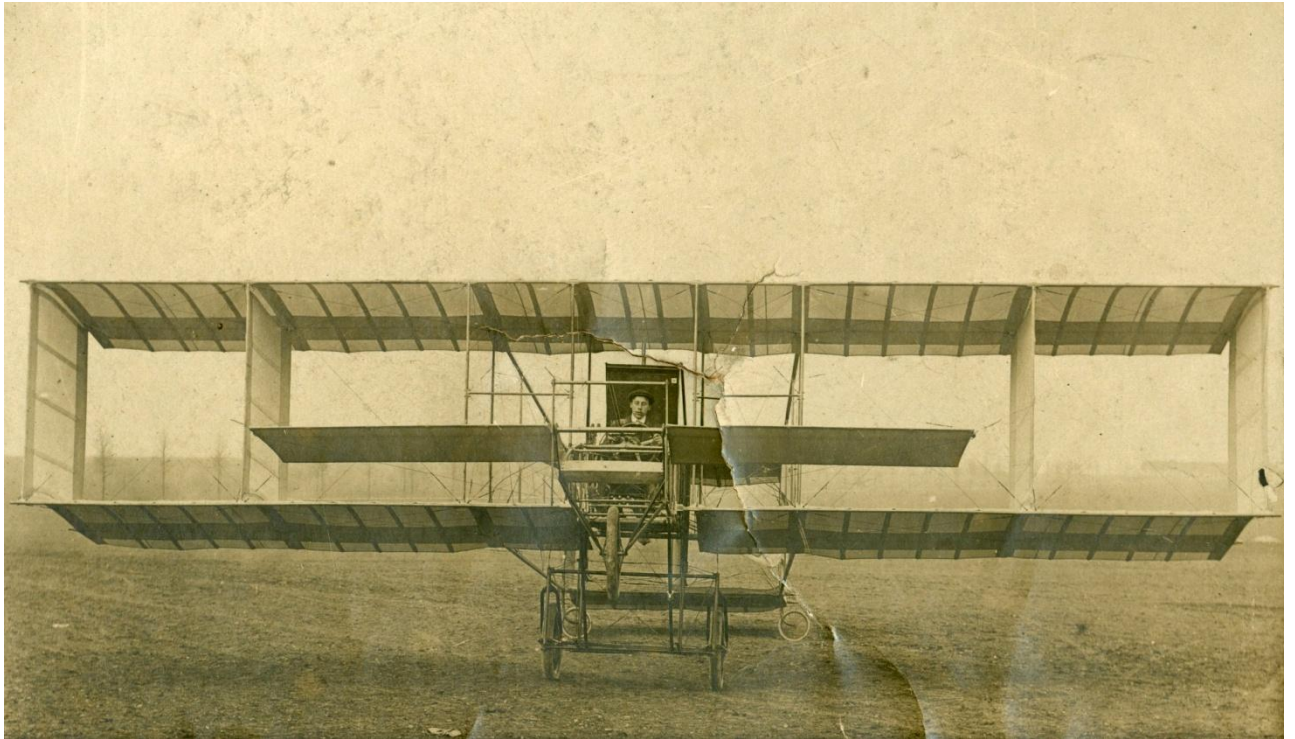
Izquierda: Voisin del Barón Pierre de Caters⁵⁹ Derecha: Voisin del Barón Pierre de Caters en Frankfurt. Agosto de 1909⁶⁰

⁵⁷ http://images-00.delcampe-static.net/img_large/auction/000/215/853/797_001.jpg

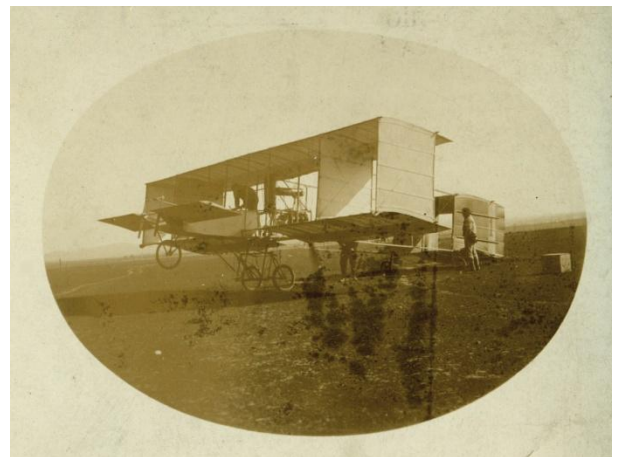
⁵⁸ Esta afirmación se funda en los listados de fabricación de la época y en el esquema de pintura del timón de dirección de ambos aviones. El elemento diferenciador es el N.º 1 aplicado en el avión de Dolphyn que se corresponde con el número asignado al avión para la *Quincena de Aviación* organizada por el Aero Club Argentino entre el 29 de mayo al 5 de junio. Pero además la actividad conocida del Voisin de Caters se habría registrado en la localidad belga de Antwerp entre octubre y noviembre de 1909.

⁵⁹ http://www.vieillestiges.be/uploads/File/Memorial%20Book/decaters08_full.jpg

⁶⁰ http://www.ctie.monash.edu.au/hargrave/images/voisin_factory_4_1908_500.jpg



Voisin de Leopold Dolphyn

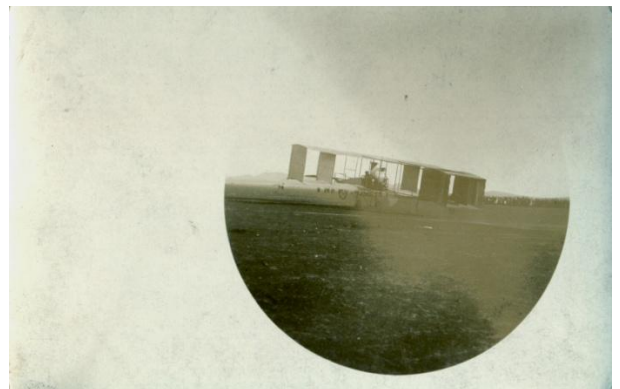
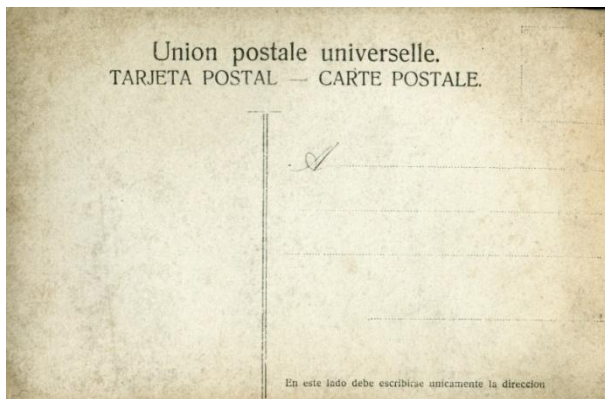


Comparación de los aviones Voisin. Izquierda: biplano del barón de Caters (foto vía Frans Van Humbeek). Derecha: Biplano traído por Dolphyn en Pigüé. Fotografía preservada por la familia Dolphyn. Gentileza Frans Van Humbeek



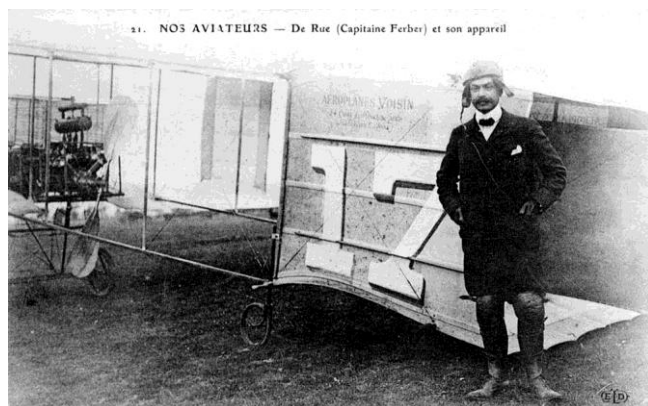
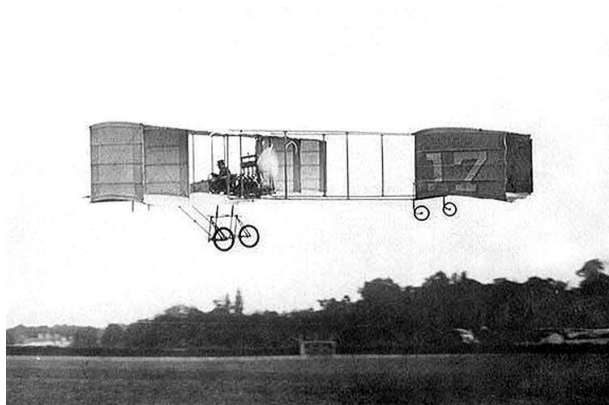
Detalle de la pintura de los timones de dirección de ambos aviones. Debido a la inexistencia de registros de matriculación los esquemas de pintura en esta parte del avión eran muy comunes estableciéndose signos distintivos particulares entre diferentes aviones de un mismo modelo

Voisin de Dolphyn fotografiado en Pigüé



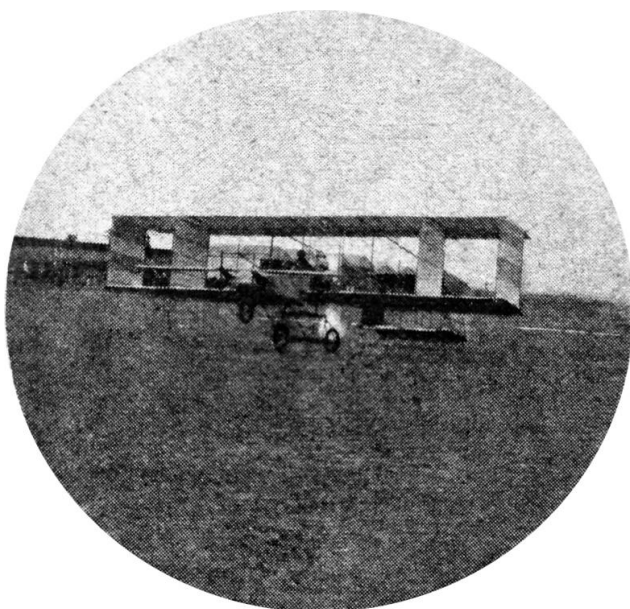
Voisin. Motor Antoinette 8 cilindros en V de 50 hp. Número de serie 4⁶¹. Este avión fue adquirido por Henri Farman, vendido a Austria y posteriormente adquirido por el Capitán de artillería del ejército francés Ferdinand Ferber (1862-1909)⁶². Bautizado *de Rue*.

Como signo distintivo su avión tuvo pintado el N.º 17 en el timón de dirección. Traído por Georges Albert Richet. Fue desembalado el 12 de marzo y basado en Villa Lugano, realizó los primeros vuelos el 24 de marzo. Llevó el N.º 7 durante la *Quincena de Aviación* realizada el 23 de marzo de 1910.



Avión de Ferdinand Ferber

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)



Voisin. Motor E.N.V. 60 hp. Modelo 1908-1909. Traído por Henri Pequet. El motor probablemente fue utilizado para el *Argentino 1.º*.

Voisin. Motor E.N.V. de 70 hp. Recibido por Brégi el 29 de abril de 1910⁶³.

⁶¹ JANE Fred T. (1909) *All the World's Air=Ship. Flying Annual*. Sampson Low Marston & Co. Ltd. London 1909.

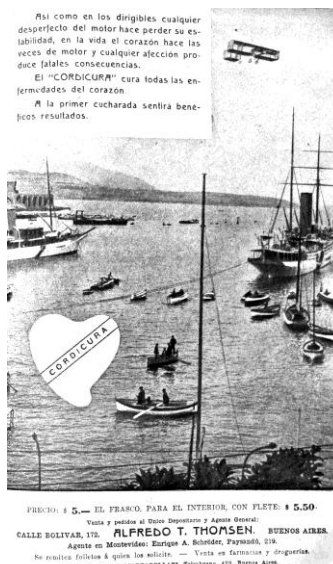
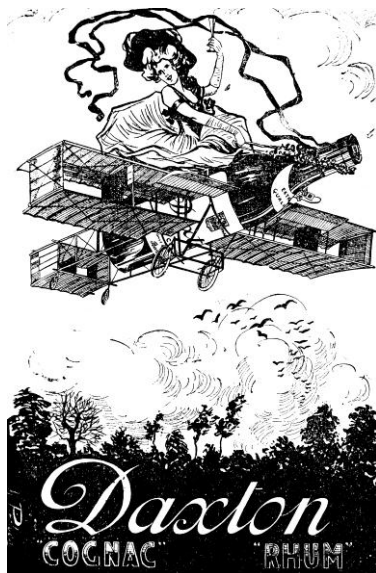
⁶² Diario *La Argentina*, 23 de marzo de 1910. Fallecido el 22 de septiembre de 1909 en Boulogne-Sur-Mer.

⁶³ *El aviador Brégi ha recibido un nuevo biplano Voisin, más poderoso que el anterior; en vez de motor Gnôme tiene motor E.N.V. de 70 caballos*. Diario *La Nación*, 29 de abril de 1910.

Publicidades locales relacionadas con el Voisin



Publicidades con Voisin Revista Caras y Caretas. 1910-1911



Izquierda: Cognac Daxton con Voisin. Diario La Argentina. 2 de marzo de 1910. Centro: Publicidad de Cordicura con Voisin en Montevideo. Revista Caras y Caretas. 2 de julio de 1910. Derecha: Revista PBT N.º 285. 7 de mayo de 1910

RICARDO J. DAVEL & Ca.



VILLA LONGCHAMPS
EXITO COLOSAL

Ante una concurrencia de 5000 personas
Nuestra afirmación ha sido plenamente corroborada por la importancia de la venta, el número de lotes vendidos y el precio obtenido.

Este éxito colosal demuestra acabadamente que Villa Longchamps es la más predilecta e importante de todas las existentes, por el lugar pintoresco en que se encuentra, por la naturalidad de su suelo rico y de sus aguas minerales, por la diversidad de sports que se realizarán allí, con el gran aeródromo de Sud América donde se efectuarán los grandes concursos de aviación del Centenario.

Desde próximamente inaugurará el hipódromo el Lomas Jockey Club.

Con trenes a cada rato; y además en breve tiempo luzarán los tranvías eléctricos. Todo esto significa progreso, valorización rápida, población inmediata, comercio activo en una palabra!!! duplicar el dinero en días!!!

El domingo 17 de abril, a las 2.30 p. m., sobre los mismos terrenos.

Segundo colosal remate de 3500 lotes 3500

sin base, sin interés.
En 48 mensualidades, a tanto el lote. Grandiosa venta liberal. 15 % de descuento a los que pagen al contado.

Datos, condiciones de venta, planos y boletines a Ricardo J. Davel y Ca., Rivadavia 305, a quienes sucesivamente: Pinar, Unión 3453; Castros 2981; La Plata, calle 7 s/n. 2003; Av. Urquiza, Mitre 12. B2284 115

LA NACION - Domingo 24 de Abril de 1910

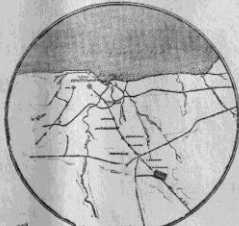
HOY-HOY

VILLA LONGCHAMPS DE FIESTA

¿QUIERE VD. PASEAR GRATIS Y HACER UN BELLLANTE NEGOCIO?

HOY a Longchamps

ULTIMO REMATE
250 valiosos lotes 250
EN 60 MENSUALIDADES



PLANO DE UBICACION



La estación de ferrocarril a Villa Longchamps

AVIACION GRATIS

Tren expreso de Constitución, a la 1.40 p. m., con capacidad para 10.000 personas.

PLANOS Y BOLETINES
Ricardo J. Davel y Ca.
Rivadavia 305

RICARDO J. DAVEL & Ca.



En Villa Longchamps

Ante una concurrencia de 6000 personas.

Colosal éxito del 2º remate

El domingo 24 de abril, remataremos 250 lotes 250.

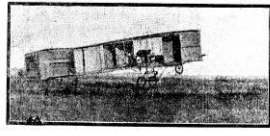
Aprovechen esta venta, los que no hayan comprado en el remate anterior. Vendemos las esquinas más valiosas, sobre la estación del ferrocarril. A 25 minutos de la capital federal. En 60 mensualidades. Sin base y sin interés. Aviación gratis. Trenes de la estación Constitución a disposición del público, a la 1.40 p. m. Planos y boletines, Rivadavia 305. 26380 310

Publicidades del diario La Nación. 1910

A. RODRIGO
SAN MARTIN 92

HOY HOY

ES LA GRAN VENTA
EN VILLA PARIS
Est. LONGCHAMPS F. C. S.
A 25 MINUTOS DE LA CAPITAL
3000 LOTES
Con 1.000.000 de ladrillos gratis, 1.000.000



EL AVIADOR BREGGI
SOBRE LOS TERRENOS QUE VA A PARTICIPAR

VENDO PARTICULARMENTE DESDE 5 \$ POR MES EL LOTE EN 80 MESES
SIN COMISION. SIN INTERES
TITULOS DEFINITIVOS
SOBRE LOS MISMOS TERRENOS

HOY A la 1 p. m. sale el tren gratis de Constitución HOY
Datos completos en SAN MARTIN 92

A. RODRIGO.

Diario La Nación, 5 de junio de 1910

A. RODRIGO
SAN MARTIN 92

EN VILLA PARIS
Estación LONGCHAMPS, F. C. S.
A 25 MINUTOS DE LA CAPITAL
2200 LOTES 2200
Con 1.000.000 de ladrillos gratis



A fin de liquidar rápidamente esta magnífica fracción de tierra he resuelto vender

1200 lotes hasta de 400 varas cuadradas, sin incluir esquinas, a \$ 5 por mes.

1000 lotes hasta 600 varas cuadradas, incluso 300 esquinas, a pesos 7.50 por mes.

Estos precios rigen sólo para la venta particular que se efectuará sobre los mismos terrenos

EL DOMINGO 12 DE JUNIO

Y rigen para cualquier ubicación ya sea frente a Longchamps, a las vías del ferrocarril Sur, ó cerca de la estación Glew.

Los primeros en llegar se llevarán las mejores ubicaciones. Títulos definitivos. Sin comisión. Sin interés.

El domingo 12 tren gratis de Constitución, a la 1.10 p. m.

Venta, datos y planos, todos los días, San Martín 92.

A. RODRIGO.

Diario La Nación, 10 de junio de 1910

Vuelos protagonizados por el Voisin en 1910 en Argentina

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 orga-

nización. Este tipo de particularidades están consignadas con sombreado gris. Los otorgamientos de brevet del 17 de junio podrían haberse dado con un vuelo de inspección desarrollado en esa misma fecha.

Fecha	Tripulación	Lugar	Comentarios
27ENE	Ricardo Ponzelli	Hurlingham	Trasladó el avión a un cobertizo dispuesto en el hipódromo de Hurlingham ⁶⁴ .
29ENE	Ricardo Ponzelli	Hurlingham	Ese sábado realizó los primeros ensayos de vuelo ⁶⁵ , se ajustaron los tensores y se puso a punto el motor. A las 16:30 sacó el avión del cobertizo y de inmediato se abocó a prepararlo para el vuelo ante un reducido público. El Ministro de Guerra, General Rafael M. Aguirre ⁶⁶ que se había trasladado a Campo de Mayo el día anterior, presenció las explicaciones y los ensayos de Ponzelli. Ese domingo realizó dos intentos. 1.º intento. Fue a las 16, con el motor a unas 1200 revoluciones inició el despegue a los 40 km/h, inmediatamente alcanzó los 65 km/h en el aire, pero una falla en el motor lo obligó a aterrizar inmediatamente.
29ENE	Ricardo Ponzelli	Hurlingham	2.º intento. A las 18:30 realizó dos carreteos previos para reconocer la pista y probar la estabilidad del avión luego de su armado. El avión alcanzó los 25 km/h Realizó el ajuste de algunos tensores de alambre y se preparó para el despegue. En la maniobra recorrió 50 m y cayó al impactar el avión con una serie de postes de 1.60 m que habían sido dispuestos y unidos entre sí con sogas para contener el acceso del público a la pista. Rompió el ala y el timón de profundidad izquierdo, tensores, hélice, tubos del tanque de combustible y averías en el motor. Las autoridades presentes regresaron a la capital a las 19:15 ⁶⁷ .
30ENE	Ricardo Ponzelli	Campo de Mayo	Por la mañana trasladó el Voisin al Polígono de Tiro acompañado por un centenar de personas con intención de realizar allí un nuevo vuelo de prueba ⁶⁸ .

⁶⁴ El hipódromo había sido inaugurado el 26 de octubre de 1888. Disponía de pistas para juegos y una principal de 2000 m. Las autoridades de la Sociedad Sportiva habían iniciado gestiones para preparar estas instalaciones con anterioridad a la llegada de Ponzelli. El armado lo realizó con la colaboración del Sr. Politi y la esposa de Ponzelli. Previo acuerdo con la Administración del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico se dispuso un programa especial de traslados hasta Hurlingham⁶⁴ en la tarde de los días 30 de enero, 2, 3 y 5 de febrero, colocando una pizarra en la estación Retiro, para anunciar los vuelos. En el hipódromo se cobró entrada al público⁶⁴ a excepción de los socios de la Sociedad Sportiva que tuvieron acceso libre. Diario *La Nación* y *La Prensa*, 28 de enero de 1910.

⁶⁵ Diarios *El Nacional*, 29 de enero, *La Nación*, *La Argentina* y *La Prensa*, 30 de enero de 1910.

⁶⁶ Diario *La Nación*. 30 de enero de 1910.

⁶⁷ La nota de color del aviador fueron unas cintas tricolores y un pequeño oso de lana trabado entre los tensores del ala izquierda *contra la jettatura*. De este último no ni rastros luego del accidente. Dada la hora y circunstancias el italiano desistió de la idea de trasladarse con la aeronave a Campo de Mayo. Este incidente provocó una postergación del vuelo público para el día miércoles. En estas circunstancias, Ponzelli detuvo el motor y trató de convertir el deslizamiento en planeo, pero al tocar tierra el Voisin sufrió la rotura del tren de aterrizaje y de la cola. El viento reinante era de 25.2 km/h.

⁶⁸ Ese domingo se había dispuesto una pizarra en la estación ferroviaria de Retiro anunciando los vuelos pero aun así, alguna parte del público estimado en unas 500 personas, ignorando la situación concurrió al hipódromo de Hurlingham que había sido cerrado por indicación de las autoridades de la Sociedad Sportiva. Finalizados los ajustes y reglajes

			1.º intento de vuelo. Fue el primero en Campo de Mayo pero resultó accidentado. Se realizó a las 18; cincuenta minutos después llegó el barón Antonio de Marchi llevando autoridades diplomáticas especialmente invitadas a las que luego se sumó el General Rafael M. Aguirre. El italiano, insatisfecho con el rendimiento del avión, continuó con el reglaje y ajuste de los tensores de los controles de la cola.
30ENE	Ricardo Ponzelli	Campo de Mayo	El vuelo fue a las 19:10, en el mismo también realizó dos carreras de despegue y el avión alcanzó los 25 km/h y despegó en 120 m hasta ascender entre unos 6 ó 10 metros de altura con una velocidad de unos 55 km/h y cuando ya había recorrido unos 200 m en vuelo, una ráfaga de viento lo inclinó hacia la izquierda poniéndolo en deslizamiento. En estas circunstancias, Ponzelli detuvo el motor y trató de convertir el deslizamiento en planeo, pero al tocar tierra, el Voisin sufrió la rotura del tren de aterrizaje, la cola y la torcedura de una pala de la hélice al impactar contra una parte irregular del campo, el daño hubiera sido mayor si el piloto no hubiese tenido el tino de cortar el motor antes del aterrizaje. El viento reinante era de 25.2 km/h ⁶⁹ . El accidente fue atribuido a una falla en el reglaje del avión agravado por el viento existente e inmediatamente el avión fue llevado al hipódromo de Hurlingham para desarmar nuevamente el avión y encarar las reparaciones. En esa ocasión el italiano recibió el ofrecimiento de Christian Brégi (hermano del piloto francés) para colaborar con las reparaciones y la invitación a participar en el premio de distancia - 10.000 francos-, instituido por el Aero Club Argentino).
01FEB	Ricardo Ponzelli	Hurlingham	2.º intento. En esa oportunidad recibió la visita de Christian Brégi ⁷⁰ para ofrecerle asistencia en nombre de su hermano. Concurrieron unas trescientas personas que presenciaron el inicio de los vuelos a las 18. En la carrera de despegue cuando alcanzó los 30 km/h el plano izquierdo del avión chocó contra un poste en el límite del campo y Ponzelli salió despedido a unos tres metros del avión y sufrió heridas leves en su pierna izquierda. El Voisin resultó con los planos y el grupo de cola, prácticamente destruidos y la hélice torcida ⁷¹ .
01FEB	Henri Louis Brégi	Longchamps	Traslado del <i>Octavie III</i> desde los talleres de Zimmermann, Noé y Cía. a Longchamps ⁷² .
02FEB	Ricardo Ponzelli	Hurlingham	El italiano programó nuevos vuelos ⁷³ .
03FEB	Henri Louis Brégi	Longchamps	Anuncio de vuelos. Fueron invitados por el Aero Club Argentino los Ministros de Guerra y Marina ⁷⁴ .

previos de la aeronave y con una brisa intermitente de unos siete metros por segundo, realizó dos intentos. Diario *La Razón*. 31 de enero, 2 de febrero de 1910.

⁶⁹ Diarios: *La Nación*, *La Argentina* y *El País*, 31 de enero. *La Argentina*. 1 de febrero de 1910.

⁷⁰ Diario *La Nación*. lunes 31 de enero y *La Prensa*. 2 de febrero de 1910.

⁷¹ Diarios *La Nación*, *La Razón*, *La Prensa* y *El País*. 2 de febrero de 1910.

⁷² Diario *La Nación*. 2 de febrero de 1910.

⁷³ Diario *El Nacional*. 1 de febrero de 1910.

04FEB	Henri Louis Brégi	Longchamps	Ante un centenar de personas, iniciaron los ensayos a las 17 con intenciones de volar, pero se produjo la rotura de dos bielas del motor que debió ser desmontado y trasladado al taller de la casa Zimmermann, Noé y Cía. en Buenos Aires. Los vuelos fueron reprogramados para el día 6 ⁷⁵ .
06FEB	Henri Louis Brégi	Longchamps	Los anuncios se hicieron públicos el miércoles 2 de febrero y fueron especialmente invitados los ministros de Guerra y Marina ⁷⁶ . Ese domingo se organizó un colorido programa. Por el Aero Club Argentino concurrieron el Ing. Jorge Alejandro Newbery, Gervasio Videla Dorna, Jorge Lubary y Dr. Felipe Madariaga. Por la mañana el piloto realizó un minucioso recorrido del campo y regresó a Buenos Aires para almorzar, luego volvió al hipódromo a las 14. Empleó el <i>Octavie III</i> (motor Gnôme de 50 hp). Brégi ocupó el puesto de piloto a las 17:35, recorrió varias veces la pista con un automóvil Dellaunay-Belleville puesto especialmente a disposición por el Sr. Víctor M. Laborde. 1.º vuelo. Se inició a las 17:35 desde el extremo norte de la pista. En 15 segundos el avión recorrió 120 m y despegó a los 40 km/h hasta alcanzar los 15 m de altura. El vuelo recorrió unos 6 km a 50 km/h y demandó 8:17 minutos ⁷⁷ .
06FEB	Henri Louis Brégi	Longchamps	Luego del primer vuelo fue remolcado al punto de despegue por un automóvil. Realizó una carrera de despegue pero lo abortó al comprobar la escasa distancia disponible
06FEB	Henri Louis Brégi	Longchamps	2.º vuelo. Se llevó a cabo a las 18:45. Realizó dos circuitos a 60 m de altura. En su aproximación final, a unos cinco metros, detuvo el motor y completó la maniobra con un suave planeo. Una vez aterrizado el avión fue remolcado hasta el punto de partida y despegó en 15 segundos a los 120 m de carrera: recorrió dos vueltas de pista (7 km) a 60 m de altura y voló 8:45 minutos a 40 km/h ⁷⁸ . El vuelo recorrió unos 7 km a 55 km/h y demandó 8:48 minutos ⁷⁹ .

⁷⁴ Diarios *La Nación*, 1 de febrero de 1910.

⁷⁵ Diarios *La Nación*, *El Nacional*, *El País*, *La Prensa*, *La Razón* y *La Argentina*. 4 y 5 de febrero de 1910.

⁷⁶ Diarios *La Nación* y *La Prensa*, 21, 28 de enero, 2 y 6 de febrero de 1910. La venta de entradas al espectáculo se organizó en el comercio de Víctor M. Laborde y Cía. (Maipú N.º 731), el local de la calle San Martín N.º 561, Hotel *Palace* (25 de Mayo N.º 215) y en el *Lomas Jockey Club* (Rivadavia N.º 631). En esa ocasión se habilitó la estación ferroviaria inaugurada por el Ministro de Obras y Servicios Públicos de la Nación Ezequiel Ramos Mexía recién a partir del 10 de agosto de ese año. Asistieron unas 3500 personas y fueron asignados unos cincuenta agentes de policía. Hubo carreras de automóviles y motocicletas que finalizaron con el vuelo de Brégi. Se disputaron seis competencias: Premio *Anzani*: carrera de motos de 12 km de recorrido. Premio *Touring Club Argentino*: carrera de automóviles sobre un recorrido de 10 km. Premio *Automóvil Club Argentino*: carrera de automóviles de velocidad. Premio *Villa Longchamps*: Carrera de automóviles. Premio *Aero Club Argentino*: consistente en el vuelo de Brégi. Premio *Autódromo Villa Longchamps*: consistente en el vuelo de 5 km de Brégi. (Diario *La Nación*, 28 de enero, 2, 4 y 5 de febrero de 1910). Fue repetido el programa que se había llevado a cabo en el hipódromo *Nacional* para darle más lucimiento a los vuelos del joven piloto francés (Diario *La Argentina*, 7 de febrero de 1910).

⁷⁷ Diarios *La Prensa*, 6 de febrero, *La Argentina*, *El País*, *El Nacional* y *La Nación*, 27, 29 de enero, 7 de febrero de 1910.

⁷⁸ Boletín del Aero Club Argentino. Diarios *La Nación*, y *El País*, 7 de febrero de 1910.

⁷⁹ Diario *La Argentina* y *La Nación*, 7 de febrero de 1910.

07FEB	Henri Louis Brégi	Longchamps	Se organizaron nuevas competencias que comenzaron a las 15 ⁸⁰ . El ferrocarril dispuso de dos servicios adicionales que salieron de la estación Constitución a las 15:45 y a las 16:30 ⁸¹ . A las 17:30 el avión fue sacado del hangar y diez minutos después, tras una carrera de 100 m, despegó a unos 40 km/h y sobrevoló el hipódromo completando cuatro circuitos en 16 minutos a una velocidad promedio de 60 km/h y a unos 50 m de altura ante unos 3000 espectadores ⁸² .
08FEB	Henri Louis Brégi	Longchamps	En consonancia con los programas del día 6 y 7 se programaron las nuevas competencias. Durante el vuelo que cubrió 22 km en tres circuitos con un tiempo de 19:42 minutos a una altura de 50 m. En el último se alejó en dirección a La Plata y en el regreso al hipódromo se rompió el tacómetro del motor ⁸³ .
09FEB	Ricardo Ponzelli	Hurlingham	Vuelos programados en Hurlingham luego de las reparaciones del avión ⁸⁴ .
11FEB	Henri Louis Brégi	Longchamps	Realizó pruebas del avión en tierra y anunció la intención de llevar a cabo un vuelo de distancia de ida y vuelta a la ciudad de La Plata sin descenso ⁸⁵ .
12FEB	Henri Louis Brégi	Longchamps	Como en los eventos anteriores en los días 12 y 13 se dispuso de un servicio especial de trenes desde plaza Constitución ⁸⁶ . Con un fuerte viento de dirección este-sudeste después de las 18:30 voló 1200 m a 15 m de altura unos dos minutos ⁸⁷ . Las condiciones climáticas le impidieron realizar un viraje y luego de recorrer 1200 m provocaron un aterrizaje violento que alarmó a los presentes.
12FEB	Ricardo Ponzelli	Hurlingham	Luego de concluir con las reparaciones del avión, desarrolló pruebas a puertas cerradas.
13FEB	Henri Louis Brégi	Longchamps	Ese domingo poco después de las 18 intentó reali-

⁸⁰ Premios *Jockey Club Lomas de Zamora y Ferrocarril del Sud*: consistente en dos carreras automovilísticas sobre un recorrido de 50 km. Premio *Aero Club Argentino*: consistente en demostraciones de aterrizaje y vuelo en altura a cargo del piloto francés. Premio *Autodromo Villa Longchamps*: consistente en un vuelo de 10 km. El despegue se produjo a las 17:40, se prolongó por 100 m y demandó solo 10 segundos. Realizó 4 vueltas, voló 15 km a unos 40 o 50 m en 16:51 minutos. Diario *La Nación*, 7 de febrero de 1910.

⁸¹ Diario *La Nación*, *El País*, 7 y 8 de febrero de 1910.

⁸² Diario *La Argentina*, *El País*, y *La Nación*, 8 de febrero de 1910.

⁸³ Premios: *Rigal*, *Nazzaro Lancia* y *Laumenschlager*: para carreras de motocicletas y automovilísticas. Premios *Aero Club Argentino*: consistente en demostraciones de vuelo en altura a cargo del francés. Vuelo de 22 km a 80 m en 19:20 minutos en el premio fijado por el Aero Club Argentino. Premio *Autodromo Villa Longchamps*: (10.000 francos) consistente en un vuelo de 15 km. Con la última vuelta del automovilista Meneghetti se ajustaron los últimos detalles previos al vuelo. La carrera de despegue demandó 110 m de recorrido, llevó a cabo tres circuitos a 50 m de altura y recorrió una distancia de 22 km en 19:42 minutos, el último circuito lo cerró con un pasaje a 15 m frente a la tribuna. La medición del campo y todas estas instancias relativas al vuelo, fueron personalmente fiscalizadas por el Ing. Newbery y una comisión del Aero Club. Diario *La Nación*, 10 de febrero de 1910.

⁸⁴ Diario *La Nación*, 6 de febrero de 1910.

⁸⁵ Diarios: *El Nacional*, 9 de febrero y *La Razón*. 12 de febrero de 1910.

⁸⁶ Diario *El Tiempo* N° 4779. 11 de febrero de 1910. Diario *El País*. 12 y 13 de febrero de 1910.

⁸⁷ Se desempeñaron como fiscales de la prueba los señores Newbery, Videla Dorna, Lubary, Quesada y Madariaga. Para este día y el siguiente, el ferrocarril dispuso de dos servicios especiales que salieron de la estación Constitución según el siguiente cronograma⁸⁷: Sábado 12: a las 15:45 y a las 16. Domingo 13: 15:32 y 16:30. El espectáculo comenzó a las 16 y se realizó el siguiente programa: Premio *Giuppone*: consistente en una carrera automovilística. Premio *Aero Club Argentino*: consistente en un récord en altura. Premio *Aeródromo Villa Longchamps*: (10.000 francos) consistente en un vuelo de 20 km. Diarios *La Argentina*, 12 de febrero y *La Nación*, 13 de febrero de 1910.

			zar un vuelo a La Plata, pero desistió por problemas de funcionamiento del motor agravado por el viento de regular intensidad ⁸⁸ .
16FEB	Henri Louis Brégi	Longchamps	Realizó vuelos a partir de las 18:10 realizó cinco vueltas a 100 m de altura. En la última de ellas se alejó en dirección a la ciudad de La Plata. El vuelo cubrió 28 km en 26 minutos ⁸⁹ .
19FEB	Henri Louis Brégi	Longchamps, Buenos Aires	Realizó un vuelo sobre Buenos Aires. Luego viajó a Mar del Plata con el Voisin equipado con motor Gnôme. A su regreso reanudó los vuelos en Longchamps ⁹⁰ .
20FEB	Henri Louis Brégi	Mar del Plata	Hipódromo de Mar del Plata. Los vuelos fueron anunciados en la cartelera de la rambla para llevarse a cabo en el hipódromo local a las 17:30 ⁹¹ .
23FEB	Ricardo Ponzelli	Hurlingham	1.º vuelo. El primer vuelo lo realizó a las 6 de la mañana ante un reducido público, recorrió 700 m a 10 m de altura. Por la tarde repitió los vuelos.
23FEB	Ricardo Ponzelli	Hurlingham	2.º vuelo. Por la tarde recorrió 200 m a 10 m de altura.
23FEB	Ricardo Ponzelli	Hurlingham	3.º vuelo. Una vez alcanzados los 30 m de altura y recorrido aproximadamente un kilómetro, la rotura de una guía en el timón de dirección lo obligó a detener el motor y realizar un descenso accidentado al colisionar contra una mata de cardos ⁹² .
24FEB	Ricardo Ponzelli	Hurlingham	1.º vuelo. Recorrió 1 km a 30 m de altura, aterrizando en el Club Hurlingham por fallas en el motor ⁹³ .
27FEB	Henri Louis Brégi	Mar del Plata	Hipódromo de Mar del Plata.
03MAR	Henri Louis Brégi	Longchamps	Se dedicó al armado, revisión y ajuste del avión luego de su viaje a Mar del Plata.
06MAR	Henri Louis Brégi	Longchamps	Se anunciaron vuelos para las 15:45. El ferrocarril dispuso de dos servicios especiales para las 3:12 y 3.34. Lamentablemente el mal estado del campo

⁸⁸ Diarios *El País* 13 de febrero, *La Prensa*, 12 de febrero y *La Nación*, 14 de febrero de 1910. Todo comenzó a las 15 y, como parte del cronograma se llevaron a cabo los siguientes premios: Premio *Danolti*: carrera de motocicletas sobre un recorrido de 25 km. Premios *Sizaire, Thery y Derknyff*: carreras de automóviles sobre un recorrido de 25 km. Premios *Aero Club Argentino*: consistente en un vuelo de velocidad. Premio *Aeródromo Villa Longchamps*: (10.000 francos) vuelo de 25 km.

⁸⁹ Se anunció además el viaje del francés a Mar del Plata y a Montevideo. A tal efecto se dispuso de un servicio ferroviario a partir de las 16:30 desde la estación Constitución- Diarios: *La Razón*, 15 de febrero de 1919, *El País*, *La Argentina* y *La Nación*, 16 de febrero, *La Prensa* y *La Nación*, 17 de febrero de 1910.

⁹⁰ Diarios *La Nación*, 22 de febrero. *La Razón*, 10 de marzo de 1910.

⁹¹ Las ráfagas de viento postergaron unos 45 minutos el espectáculo. Los alrededores de la pista estaban colmados de público y alrededor de un centenar de carruajes. El despegue se produjo en 18 segundos luego de una carrera de 200 m, bajo la atenta supervisión y cronometraje del Ing. Horacio Anasagasti. Brégi maniobró a unos 10 m de altura con una enorme dificultad a raíz del incesante viento. Debió prolongar el vuelo en línea recta unos 1200 m y aterrizar bruscamente y no con poca dificultad.

⁹² Diarios *El País*, *La Argentina* y *La Nación*. 24 de febrero de 1910.

⁹³ El 2 de marzo el diario *La Prensa*, publicó la noticia respecto de un incidente ocasionado con la Aduana respecto de la introducción del avión del piloto italiano registrando una deuda de 20.000 francos en el Banco de Italia y Río de la Plata. Por el hecho fue notificado el presidente de la Sportiva Antonio de Marchi que se encontraba en Mar del Plata. Inmediatamente dio instrucciones al Sr. Lastra para que gestionara el embargo del avión y el hangar instalado en Hurlingham, impidiendo realizar nuevos vuelos hasta tanto se regularizara la situación. Diario *La Prensa*.

			debido a las recientes lluvias impidió la demostración que quedó diferida para el sábado siguiente ⁹⁴ .
07MAR	Henri Louis Brégi	Longchamps	Se anunciaron vuelos ⁹⁵ .
10MAR	Henri Pequet	Villa Lugano	Realizó un intento de despegue ⁹⁶ .
10MAR	Henri Pequet	Villa Lugano	1.º vuelo.
10MAR	Henri Pequet	Villa Lugano	2.º vuelo.
10MAR	Henri Pequet	Villa Lugano	3.º vuelo.
10MAR	Albert Georges Richet	Villa Lugano	Desembaló el avión y comenzó con las tareas de armado.
11MAR	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	Henri Pequet	Villa Lugano	2.º vuelo. A las 17.52. Duró 5:30 minutos a 10 m.
11MAR	Henri Pequet	Villa Lugano	3.º vuelo. 5:48 minutos a 150 m, detuvo el motor y descendió en vuelo planeado ⁹⁷ .
12MAR	Henri Louis Brégi	Longchamps	1.º vuelo. A las 18 sacó el avión del cobertizo y voló 6 km a 80 m en 7:55 minutos. El espectáculo, cuya entrada popular había sido fijada en sólo 2 pesos, fue precedido por dos carreras de sulkys de 4000 m: los premios <i>Misty Morning</i> y el <i>Milton</i> . Los servicios de trenes partieron de Constitución a las 15:10 y 15:40 ⁹⁸ .
12MAR	Henri Louis Brégi	Longchamps	2.º vuelo. Lo inició a las 18:20 recorrió un amplio circuito a 60 m de altura y realizó un descenso planeado sin motor desde los 12 m que concluyó frente a las tribunas.
13MAR	Henri Louis Brégi	Longchamps	Presenciaron el espectáculo unas 500 personas. 1.º vuelo: A las 16 retiraron el avión del hangar y lo llevaron al extremo de la pista. Veinticinco minutos después ascendía al aparato y comenzaba con los preparativos para el vuelo con un clima de viento arrachado. Recorrió unos 110 m en 10 segundos y ascendió a unos 80 m y permaneció en el aire 3:28 minutos con un recorrido de 8 km ⁹⁹ aterrizando frente al hangar en solo 20 metros de recorrido.
13MAR	Henri Louis Brégi	Longchamps	2.º vuelo: Realizado a las 18:22, con el viento un poco más calmo, inició su segundo recorrido. Recorrió unos 160 m en 15 segundos, alcanzó unos 35 a 40 m de altura y se mantuvo por espacio de 14:11 minutos describiendo cuatro vueltas ¹⁰⁰ . Como era prácticamente la tarde-noche y no había previsto servicio ferroviario para la estación Constitución se realizó sin presencia masiva del público ¹⁰¹ .
13MAR	Henri Pequet	Villa Lugano	Voló a 25 metros durante 12 minutos

⁹⁴ Diarios: *La Argentina*, *La Prensa*, y *La Razón*. 1, 5, 6 y 7 de marzo de 1910. Se organizó un espectáculo a partir de las 15:30 con la realización de carreras hípias: Premios *Misty Morning*, *Unique*, *Milton* y *Lomk Oy*.

⁹⁵ *Ibidem*.

⁹⁶ *Ibidem*.

⁹⁷ Diario *La Prensa*. Sábado 12 de marzo de 1910.

⁹⁸ Diarios *La Argentina*, *La Razón*. 10 de marzo y *La Prensa*. 12 de marzo de 1910.

⁹⁹ Diario *La Nación* y *El Nacional*, 14 de marzo de 1910. Todo comenzó a las 15 y como parte del cronograma se llevaron a cabo los siguientes premios: Premio *Danolti*: carrera de motocicletas sobre un recorrido de 25 km. Premios *Sizaire*, *Thery* y *Derknyff*: carreras de automóviles sobre un recorrido de 25 km. Premios *Aero Club Argentino*: consistente en un vuelo de velocidad. Premio *Aeródromo Villa Longchamps*: (10.000 francos) vuelo de 25 km.

¹⁰⁰ Diario *La Razón* y *El Nacional*. 14 de marzo de 1910.

¹⁰¹ Diario *La Prensa*, 14 de marzo de 1910.

15MAR	Henri Louis Brégi Raúl F. Zimmermann	Longchamps	1.º vuelo. Alrededor de las 7 realizó un vuelo de instrucción que fue de unos 5 km a 20 m de altura en cuatro minutos ¹⁰² .
15MAR	Henri Louis Brégi Dell'Aglio	Longchamps	2.º vuelo. A una altura de 10 m.
15MAR	Henri Louis Brégi Enrique Adrián Roger	Longchamps	3.º vuelo. Fue a escasa altura y aterrizó inmediatamente por no pudo virar debido al fuerte viento.
15MAR	Henri Louis Brégi Enrique Adrián Roger	Longchamps	Con un viento de regular a fuerte realizó un vuelo a lo largo del campo a unos 5 m de altura ¹⁰³ .
15MAR	Henri Louis Brégi Ítalo Eduardo Perotti	Longchamps	4.º vuelo. Se hizo a las 7:45 a una altura de 10 m durante unos 90 m ¹⁰⁴ .
16MAR	Henri Louis Brégi N. Bonno	Longchamps	1.º vuelo. Los vuelos se iniciaron con viento moderado a una altura de 5 m ¹⁰⁵ .
16MAR	Henri Louis Brégi Barón N de Vizelles	Longchamps	2.º vuelo.
16MAR	Henri Louis Brégi Coronel (Francés) L. Mougín	Longchamps	3.º vuelo.
16MAR	Henri Louis Brégi Jorge M. Lubary	Longchamps	4.º vuelo. Desarrolló un vuelo recto de unos 600 m.
16MAR	Henri Louis Brégi Enrique Adrián Roger	Longchamps	5.º vuelo. Cuando se disponía a realizar una salida con Roger, el fuerte viento hizo desistir de su propósito ¹⁰⁶ .
17MAR	Henri Louis Brégi Baronesa de Marignac	Longchamps	1.º vuelo. Se llevó a cabo poco antes de las 17 en línea recta, a unos 5 m de altura ¹⁰⁷ .
17MAR	Henri Louis Brégi Ricardo Jorge Davel	Longchamps	2.º vuelo.
17MAR	Henri Louis Brégi E. J. Pellicier	Longchamps	3.º vuelo.
17MAR	Henri Louis Brégi barón Marignac	Longchamps	4.º vuelo.
17MAR	Henri Louis Brégi Ramos Mejía	Longchamps	5.º vuelo.
17MAR	Henri Louis Brégi Louis Faberes ¹⁰⁸	Longchamps	6.º vuelo.
17MAR	Henri Louis Brégi Iribarne	Longchamps	7.º vuelo.
17MAR	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 ¹⁰⁹ .
17MAR	Henri Pequet	Villa Lugano	Armado del avión y vuelos de práctica
18MAR	Henri Louis Brégi Ítalo Eduardo Perotti	Longchamps	1.º vuelo: lo inició a las 17:15 y despegó en apenas 70 m en un tiempo de 6:50 minutos a 30 m de altura.

¹⁰² Diarios *La Argentina*, *La Nación* y *La Razón*. 15 y 16 de marzo de 1910.

¹⁰³ Diarios *La Argentina*, *La Nación* y *La Razón*. 16 de marzo de 1910.

¹⁰⁴ Diarios *La Argentina*, *La Razón*. 16 de marzo de 1910.

¹⁰⁵ *Ibidem*.

¹⁰⁶ Diarios *La Razón* y *La Nación*. 17 de marzo de 1910.

¹⁰⁷ Diarios *La Razón*, *La Prensa*. 18 de marzo de 1910.

¹⁰⁸ Técnico y primer encargado del depósito de aerostatos del Aero Club Argentino instalado en la casa de la Av. Cabildo N.º 492. Prestó servicios hasta febrero de 1909 siendo separado de su función por una resolución de la Comisión Directiva del ACA. Libro de Actas del Aero Club Argentino I. Asamblea del 19 de febrero de 1910 Acta N.º 27 (Folios 66 y 67).

¹⁰⁹ Diarios *La Prensa* y *La Razón*. 18 de marzo de 1910.

18MAR	Henri Louis Brégi Ítalo Eduardo Perotti	Longchamps	2.º vuelo: Duró 5 minutos y realizó un circuito de 5 km a una altura media de 20 m ¹¹⁰ .
18MAR	Henri Louis Brégi M. Pillivuyt	Longchamps	3.º vuelo: Desarrollado en línea recta prácticamente de noche.
20MAR	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 ¹¹¹ .
20MAR	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 ¹¹² .
20MAR	Henri Pequet	Villa Lugano	3.º vuelo: Despegó del campo adyacente y luego de dos minutos de vuelo aterrizó en el aeródromo ¹¹³ .
22MAR	Henri Louis Brégi Carlos A. Tornquist	Longchamps	Despegó en 150 m, voló una distancia equivalente a 5 km a unos 15 m de altura ¹¹⁴ .
23MAR	Henri Pequet	Villa Lugano	1.º vuelo. Realizado por la mañana a 20 m de altura ¹¹⁵ .
23MAR	Henri Pequet	Villa Lugano	2.º vuelo. Realizado por la mañana a 20 m de altura ¹¹⁶ .
23MAR	Henri Pequet	Villa Lugano	3.º vuelo. Realizado por la mañana a 20 m de altura ¹¹⁷ .
23MAR	Henri Pequet	Villa Lugano	4.º vuelo. Realizado por la mañana a 20 m de altura ¹¹⁸ .
23MAR	Henri Pequet	Villa Lugano	5.º vuelo. Lo realizó a las 18:13 ¹¹⁹ .
24MAR	Albert Georges Richet	Villa Lugano	Primeros ensayos ¹²⁰ .
24MAR	Henri Pequet	Villa Lugano	1.º vuelo. Por la mañana un circuito a 20 m de altura ¹²¹ .
24MAR	Henri Pequet	Villa Lugano	2.º vuelo. Por la mañana un circuito a 20 m de altura.
24MAR	Henri Pequet	Villa Lugano	3.º vuelo. Por la mañana un circuito a 20 m de altura.
24MAR	Henri Pequet	Villa Lugano	4.º vuelo. Por la mañana un circuito a 20 m de altura.
24MAR	Henri Pequet	Villa Lugano	5.º vuelo. Por la mañana un circuito a 20 m de altura.
24MAR	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 ¹²² .
24MAR	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	Henri Louis Brégi	Longchamps	1.º vuelo. Voló a 30 m de altura 10 minutos.

¹¹⁰ Diario *La Prensa*, 19 de marzo de 1910.

¹¹¹ Hubo alrededor de 800 personas. Diario *La Nación*. 21 de marzo de 1910.

¹¹² *Ibidem*.

¹¹³ *Ibidem*.

¹¹⁴ Diario *La Prensa*, 23 de marzo de 1910. A raíz de ese vuelo trascendió periodísticamente que Tornquist tenía intención de adquirir un Voisin e instalar una escuela de vuelo en la zona de Talar de Pacheco. Archivo Mortz, Año 1910. Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

¹¹⁵ Diario *La Nación*, 24 de marzo de 1910.

¹¹⁶ *Ibidem*.

¹¹⁷ *Ibidem*.

¹¹⁸ *Ibidem*.

¹¹⁹ *Ibidem*.

¹²⁰ Diario *La Argentina*, 23 de marzo de 1910.

¹²¹ Diario *La Nación*, 25 de marzo de 1910.

¹²² *Ibidem*.

24MAR	Henri Louis Brégi	Longchamps	2.º vuelo. Voló a 30 m de altura 12 minutos ¹²³ .
25MAR	Henri Pequet	Villa Lugano	Por la mañana realizó vuelos de ensayo con varios desperfectos en el avión ¹²⁴ .
27MAR	Henri Louis Brégi	Longchamps	1.º vuelo. Realizó un vuelo ante un reducido número de espectadores. Despegó luego de una carrera de 100 m y voló unos 22 minutos a 35 m de altura recorriendo una distancia estimada en unos 24 km que debió suspender por fallas en el motor ¹²⁵ .
27MAR	Henri Louis Brégi	Longchamps	2.º vuelo. Abortado por fallas en el motor ¹²⁶ .
27MAR	Albert Georges Richet	Longchamps	Rompió una pala de hélice durante el despegue.
28MAR	Henri Louis Brégi Felipe Madariaga	Longchamps	Voló a partir de las 17 y alcanzó una altura máxima de 15 m. 1.º vuelo. ¹²⁷
28MAR	Henri Louis Brégi Gervasio Videla Dorna	Longchamps	2.º vuelo. ¹²⁸
28MAR	Henri Louis Brégi Alfredo Reynaud	Longchamps	3.º vuelo. ¹²⁹
29MAR	Henri Louis Brégi Carlos Fitte	Longchamps	Recorrió 1000 m a una altura de unos 15 m y debió descender por el incremento del viento ¹³⁰ .
28MAR	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 ¹³¹ .
29MAR	Henri Pequet	Villa Lugano	Realizó los ajustes finales para volar su avión ¹³² .
30MAR	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. Newberry ¹³³ .
30MAR	Henri Pequet	Villa Lugano	2.º vuelo. Realizado sobre Lugano a unos 100 m de altura y totalizó 5:17 minutos de vuelo ¹³⁴ .
30MAR	Henri Louis Brégi	Longchamps	Exhibición de vuelo con pasajero en Longchamps 20 minutos a 160 m de altura.
30MAR	Henri Louis Brégi Fotógrafo de una revista	Longchamps	Voló 21 minutos y se realizaron fotografías aéreas ¹³⁵ .
30MAR	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	Henri Pequet	Villa Lugano	Realizó un vuelo con mal tiempo ¹³⁶ .
03ABR	Henri Pequet	Villa Lugano	Hubo mal tiempo. Si bien se anunciaron no existen referencias de vuelos ¹³⁷ .

¹²³ Con los dos vuelos totalizó unos 20 km de recorrido. Diario *La Nación*, 25 de marzo de 1910.

¹²⁴ Diario *La Razón*. 26 de marzo de 1910.

¹²⁵ Diario *La Prensa*, *La Nación* y *La Argentina*. 28 de marzo de 1910.

¹²⁶ *Ibidem*.

¹²⁷ Diario *La Argentina*. 29 de marzo de 1910.

¹²⁸ *Ibidem*.

¹²⁹ *Ibidem*.

¹³⁰ Diarios *La Argentina* y *La Prensa*, 29 de marzo y *La Nación*. 30 de marzo de 1910.

¹³¹ Diario *La Prensa*. 29 de marzo de 1910.

¹³² *Ibidem*.

¹³³ Diario *El País*, 31 de marzo y *La Nación*. 1 de abril de 1910.

¹³⁴ *Ibidem*.

¹³⁵ Diario *La Nación*, 1 de abril de 1910.

¹³⁶ *Ibidem*.

¹³⁷ Se anunciaron vuelos, también se informó que Aubrun se trasladaría a Rosario para desarrollar vuelos además de que Pequet y Volant regresarían a Europa Diario *La Nación*, 3 y 4 de abril de 1910.

03ABR	Albert Georges Richet	Villa Lugano	Hubo mal tiempo. Si bien se anunciaron no existen referencias de vuelos.
05ABR	Albert Georges Richet	Villa Lugano	No pudo desarrollar vuelos por problemas meteorológicos.
05ABR	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	No pudo desarrollar vuelos por problemas meteorológicos.
05ABR	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	No pudo desarrollar vuelos por problemas meteorológicos.
06ABR	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	Henri Pequet	Villa Lugano	2.º vuelo. A las 16:57.
06ABR	Henri Pequet	Villa Lugano	3.º vuelo. Lo realizó inmediatamente después del 2.º vuelo.
06ABR	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 ¹³⁸ . De inmediato fue auxiliado por los Dres. Pino y Berisso.
06ABR	Albert Georges Richet	Villa Lugano	1.º intento de vuelo fallido.
06ABR	Albert Georges Richet	Villa Lugano	2.º intento de vuelo fallido.
06ABR	Albert Georges Richet	Villa Lugano	3.º intento de vuelo fallido.
06ABR	Albert Georges Richet	Villa Lugano	4.º intento de vuelo fallido.
07ABR	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	Henri Pequet	Villa Lugano	2.º vuelo. Tuvo un accidente sin consecuencias al caer desde 30 metros. El avión sufrió serios daños estructurales ¹³⁹ .
08ABR	Henri Pequet	Villa Lugano	Pequet voló con su segundo Voisin (E.N.V. 50 hp) ¹⁴⁰ .
09ABR	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	Inició sus vuelos ¹⁴¹ .
13ABR	Henri Louis Brégi Florencio Bartolomé Parravicini	Longchamps	Vuelos de instrucción.
13ABR	Henri Louis Brégi Juan Alberto Pablo Roth	Longchamps	Vuelos de instrucción ¹⁴² .
14ABR	Henri Louis Brégi	Longchamps	1.º vuelo. Utilizó el <i>Octavie III</i> . En presencia de Enrique A. Roger y Florencio Bartolomé Parravicini a las 16:38 realizó un vuelo sobre la zona a 80 m.
14ABR	Henri Louis Brégi	Longchamps	2.º vuelo. Repitió el vuelo sobre la línea férrea.
14ABR	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 quema de basurales, estuvo desorientado por momentos y retomó el rumbo hacia Villa Lugano, se dirigió a Villa Bunga-

¹³⁸ Ibídem.

¹³⁹ Ibídem.

¹⁴⁰ El día 9 embarcó con su René Volant para Europa. Diario *La Nación*. 8 de abril de 1910.

¹⁴¹ Diario *La Nación*. 10 de abril de 1910.

¹⁴² Diario *La Nación*. 14 de abril de 1910.

			low, 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 ¹⁴³ .
15ABR	Henri Louis Brégi Enrique A. Roger	Villa Lugano	1.º vuelo. Vuelo de instrucción como acompañante.
15ABR	Henri Louis Brégi Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	2.º vuelo. Vuelo de instrucción como acompañante.
15ABR	Henri Louis Brégi Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	3.º vuelo. Vuelo de instrucción como acompañante.
15ABR	Henri Louis Brégi	Villa Lugano, Villa Bun-galow, Villa Lugano	4.º vuelo. Voló con el <i>Octavie III</i> (Gnôme 50 hp) a unos 100 m de altura durante 24 minutos.
17ABR	Henri Louis Brégi Enrique A. Roger	Villa Lugano	1.º vuelo. Por la mañana. Utilizó el biplano equipado con motor Gnôme ¹⁴⁴ .
17ABR	Henri Louis Brégi Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	2.º vuelo. Por la mañana ¹⁴⁵ .
17ABR	Henri Louis Brégi Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	3.º vuelo. Por la mañana ¹⁴⁶ .
17ABR	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 ¹⁴⁷ .
17ABR	Henri Louis Brégi	Villa Lugano, Villa Bun-galow, Villa Lugano	5.º vuelo. Despegó en 90 m y ascendió a 100 ¹⁴⁸ .
18ABR	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	Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	Realizó práctica de vuelo solo. Bajo supervisión de Brégi ¹⁴⁹ .
19ABR	Enrique A. Roger	Villa Lugano	Realizó práctica de vuelo solo. Bajo supervisión de Brégi.
19ABR	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	Realizó práctica de vuelo solo. Bajo supervisión de Brégi.
24ABR	Henri Louis Brégi Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	1.º vuelo. Vuelo de instrucción.
24ABR	Henri Louis Brégi Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	2.º vuelo. Vuelo de instrucción.
28ABR	Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	Después de las 18:30 desarrolló vuelos solo a 5 m de altura.
28ABR	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	Después de las 18:30 desarrolló vuelos solo a 10 m de altura.

¹⁴³ Diario *La Nación*, 15 de abril de 1910

¹⁴⁴ *Ibidem*

¹⁴⁵ *Ibidem*

¹⁴⁶ *Ibidem*

¹⁴⁷ Diario *La Nación*, 17 de abril de 1910.

¹⁴⁸ Diario *La Nación*, 17 de abril de 1910.

¹⁴⁹ Diario *La Nación*, 20 de abril de 1910.

01MAY	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	Se anunciaron vuelos ¹⁵⁰ .
01MAY	Leopold Dolphyn	Villa Lugano	Se anunciaron vuelos ¹⁵¹ .
04MAY	Ricardo Ponzelli	Villa Lugano	Montaje del avión ¹⁵² .
05MAY	Leopold Dolphyn	Villa Lugano	Ensayo del avión y primera presentación en público.
05MAY	Henri Louis Brégi Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	
05MAY	Henri Louis Brégi Florencio Bartolomé Parravicini	Villa Lugano	Voló varios km a 20 m de altura ¹⁵³ .
06MAY	Florencio Bartolomé Parravicini	Villa Lugano	Voló por la mañana unos 400 m a 8 m de altura con el <i>Octavie III</i> .
06MAY	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	Voló por la mañana unos 600 m a 8 m de altura con el <i>Octavie III</i> .
08MAY	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	1.º vuelo. Voló a las 6:30 a 10 m de altura.
08MAY	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	2.º vuelo. Voló unos 9 km en 10 minutos ¹⁵⁴ .
08MAY	Florencio Bartolomé Parravicini	Villa Lugano	Voló unos 9 km ¹⁵⁵ .
08MAY	René Volant ¹⁵⁶	Villa Lugano	1.º vuelo. Vuelo de instrucción a las 11:30 a 20 m de altura
08MAY	René Volant	Villa Lugano	2.º vuelo. Realizó varios despegues y aterrizajes
08MAY	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 ¹⁵⁷ .
15MAY	Benoch Leopold Dolphyn Florencio Bartolomé Parravicini	Villa Lugano	1.º vuelo. Vuelo por la mañana a 150 m.
15MAY	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	2.º vuelo. Los realizó después de las 16.
15MAY	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	Voló a 80 m durante unos 20 minutos realizando varias vueltas al campo ¹⁵⁸ .
15MAY	Florencio Bartolomé Parravicini	Villa Lugano	Voló a 25 m de altura.
28MAY	Ricardo Ponzelli	Villa Lugano	Ponzelli llevó a cabo cinco circuitos a 40 metros de altura.
28MAY	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	Realizó vuelos en el Voisin de Ponzelli
28MAY	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 ¹⁵⁹ .
30MAY	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	1.º vuelo. Recorrió unos 8 km alrededor del campo a 15 m de altura ¹⁶⁰ .
30MAY	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	2.º vuelo. ¹⁶¹

¹⁵⁰ Diario *La Nación*, 1 de mayo de 1910.

¹⁵¹ *Ibidem*.

¹⁵² Diario *La Nación*, 4 de mayo de 1910.

¹⁵³ Para los vuelos de Parravicini y Roth fueron designados como cronometristas el Ing. Horacio Anasagasti y Jorge Duclout. Libro de Actas del Aero Club Argentino I. Asamblea del 4 de mayo de 1910. Acta N.º 33 (Folio 79).

¹⁵⁴ Diario *La Nación*, 9 de mayo de 1910.

¹⁵⁵ Voló en el *Octavie III*. Todos los vuelos del día 8 fueron seguidos por los integrantes del Aero Club Argentino Jorge Duclout y Horacio Anasagasti. Diario *La Nación*, 9 de mayo de 1910.

¹⁵⁶ Mecánico de Pequet. Inició la instrucción luego de la partida del piloto a Europa. Diario *La Nación*, 9 de mayo de 1910.

¹⁵⁷ Diario *La Nación*, 9 de mayo de 1910.

¹⁵⁸ Diario *La Nación*, 16 de mayo de 1910.

¹⁵⁹ BIEDMA RECALDE Antonio María. (1935) *Efemérides N.º 2*, 1.ª Parte, Enero a Junio. Pág. 127. Se desempeñaron como fiscalizadores de los vuelos los socios Duclout, Anasagasti y Amoretti. Diario *La Nación*, 29 de mayo de 1910

¹⁶⁰ Diario *La Nación*, 31 de mayo de 1910.

30MAY	Benoch Leopold Dolphyn ¹⁶²	Villa Lugano	No voló por fallas en el motor ¹⁶³
30MAY	Henri Louis Brégi Enrique Thompson.	Longchamps	1.º vuelo.
30MAY	Henri Louis Brégi Enrique Lacomette.	Longchamps	2.º vuelo.
30MAY	Henri Louis Brégi	Longchamps	3.º vuelo. Voló a 160 m de altura y recorrió unos 20 km ¹⁶⁴ .
30MAY	Albert Georges Richet	Villa Lugano	Voló por la mañana, tuvo problemas con el viento y rompió uno de los planos al rozar contra un alambrado ¹⁶⁵ .
30MAY	Henri Pequet	Villa Lugano	1.º vuelo. Despegó a las 16:58 y realizó tres vueltas a una altura aproximada de 60 m ¹⁶⁶ .
30MAY	Henri Pequet	Villa Lugano	2.º vuelo. Voló al mismo tiempo que Aubrun a unos 120 m de altura ¹⁶⁷ .
01JUN	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	1.º vuelo. Despegó a las 16:17 y realizó tres circuitos y medio en 20:09 minutos ¹⁶⁸ .
01JUN	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	2.º vuelo. Recorrió unos 3.7 km en 4:45 minutos ¹⁶⁹ .
01JUN	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	1.º vuelo. Voló a 55 km/h.
01JUN	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	2.º vuelo. Voló a 55.9 km/h.
01JUN	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	
01JUN	Ricardo Ponzelli	Villa Lugano	Realizó varios ensayos que fueron suspendidos por fallas en la hélice ¹⁷⁰ .
02JUN	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 ¹⁷¹ .
02JUN	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	Realizó dos intentos de despegue que fue considerado como partida.
02JUN	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 ¹⁷² .
02JUN	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 ¹⁷³ . Obtuvo el premio de velocidad.
02JUN	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	2.º vuelo. Recorrió unos 10 km en 12:52 minutos a unos 230 m de altura ¹⁷⁴ .
02JUN	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	3.º vuelo. Recorrió 4 km en 4:55 minutos ¹⁷⁵ .
02JUN	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

¹⁶¹ Ibídem.

¹⁶² Participó del torneo Semana de Aviación del Centenario.

¹⁶³ Diario *La Nación*, 31 de mayo de 1910.

¹⁶⁴ Ibídem.

¹⁶⁵ Ibídem.

¹⁶⁶ Ibídem.

¹⁶⁷ Ibídem.

¹⁶⁸ Diario *La Nación*, 2 de junio de 1910.

¹⁶⁹ Ibídem.

¹⁷⁰ Ibídem.

¹⁷¹ Ibídem.

¹⁷² Ibídem. Realizó dos intentos previos de despegue.

¹⁷³ Ibídem.

¹⁷⁴ Ibídem.

¹⁷⁵ Dolphyn obtuvo el premio de altura (230 m). Diario *La Nación*, 3 de junio de 1910.

			brusca maniobra con el timón de profundidad. El piloto no sufrió lesiones ¹⁷⁶ pero el avión tuvo daños de cierta consideración ¹⁷⁷ .
02JUN	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	Recorrió 3.7 km a escasa altura en 5:34 minutos.
03JUN	Benoch 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.
03JUN	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	2.º intento. Realizó carrera de despegue.
03JUN	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	1.º vuelo. A las 14:18, realizó diez circuitos (40 km).
03JUN	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 ¹⁷⁸ .
03JUN	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	2.º vuelo. A las 15:32 voló a 40 m
03JUN	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 ¹⁷⁹ una distancia estimada de 38 km. Una vez aterrizado realizó ajustes en una de las ruedas del tren principal.
03JUN	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	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	2.º vuelo. Recorrió 4 km a 51.4 km/h ¹⁸⁰ .
03JUN	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	3.º vuelo. Recorrió 10 km a 230 m de altura ¹⁸¹ .
03JUN	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	4.º vuelo. Recorrió 4 km ¹⁸² .
03JUN	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	5.º vuelo. Recorrió 2 km ¹⁸³ . Sufrió un accidente y fue atendido por el Dr. Valdez.
03JUN	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	Práctica de vuelo.
03JUN	Ricardo Ponzelli	Villa Lugano	No pudo participar en la semana del Centenario por problemas en el motor del avión ¹⁸⁴ .
05JUN	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 ¹⁸⁵ . Logró el 2.º premio de distancia.
05JUN	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 ¹⁸⁶ .
05JUN	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	2.º vuelo. Alcanzó los 230 m de altura.
05JUN	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	2.º vuelo. Voló 3:20 minutos a 45 m de altura.

¹⁷⁶ Fue inmediatamente atendido por el Dr. Valdés.

¹⁷⁷ Diario *La Nación*, 3 de junio de 1910.

¹⁷⁸ Diario *La Nación*, 3 de junio de 1910.

¹⁷⁹ Diario *La Nación*, 4 de junio de 1910.

¹⁸⁰ Diario *La Nación*, 3 de junio de 1910.

¹⁸¹ *Ibidem*.

¹⁸² *Ibidem*.

¹⁸³ *Ibidem*.

¹⁸⁴ Diario *La Prensa*, 7 de junio de 1910.

¹⁸⁵ El juez responsable de los vuelos era Alejandro R. Amoretti. Diario *La Nación*, 6 de junio de 1910.

¹⁸⁶ *Ibidem*.

05JUN	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	3.º vuelo. Voló con el <i>Cóndor 1º</i> (Gnôme de 50 hp), perteneciente al Sr. Roth ¹⁸⁷ con la intención de conquistar el premio de altura pero desistió a poco de despegar por la oscuridad.
05JUN	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	
17JUN	Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	Obtuvo el brevet de piloto aviador.
17JUN	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	Obtuvo el brevet de piloto aviador.
20JUN	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.
07JUL	Ricardo Ponzelli	Villa Lugano	El avión fue trasladado y quedó almacenado en el Hangar N.º 7 ¹⁸⁸ . 1.º vuelo. Vuelo local.
07JUL	Ricardo Ponzelli	Villa Lugano	2.º vuelo. Vuelo local.
07JUL	Ricardo Ponzelli	Villa Lugano	3.º vuelo. Vuelo local.
10JUL	Benoch Leopold Dolphyn	Pigüé	Ese día arribaron Dolphyn y Berretau con el avión, a fin de desarrollar vuelos de exhibición entre los días 13 y 15. Fueron recibido por una comisión del Aero Club Local integrada por Juan Coussat (Presidente), Alberto Alric (Secretario), Eduardo Gely (Tesorero), Juan Pedro Harriot (Vocal), Cristóbal Petrocelli (Vocal) ¹⁸⁹ , Enrique Frayssinet, Vicente Ferraz, E. M. Simón, Pedro Jaureguiberry, Basilio Panissal, René Monroe, Emilio Bras, Abraham Solomonoff ¹⁹⁰ .
13JUL	Benoch Leopold Dolphyn	Pigüé	Anuncio de vuelos locales desde un campo vecino a la ciudad ¹⁹¹ .
14JUL	Benoch Leopold Dolphyn	Pigüé	Anuncio de vuelos locales.
15JUL	Benoch Leopold Dolphyn	Pigüé	Anuncio de vuelos locales.
12NOV	Bartolomeo Cattáneo	Hipódromo Nacional, El Palomar	
12NOV	Bartolomeo Cattáneo	El Palomar, Villa Lugano	Voló por la tarde con el Bleriot N.º 2.
12NOV	Bartolomeo Cattáneo	Villa Lugano	
12NOV	Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	
12NOV	Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	Realizó ensayos en tierra (motor Gnôme 50 hp).

¹⁸⁷ Ibídem.

¹⁸⁸ Boletín del Aero Club Argentino Año V N.º 34, 10 de agosto de 1915.

¹⁸⁹ Fue la primera comisión constituida del Aero Club Pigüé. Diario *La Nación*, 11 de julio de 1910.

¹⁹⁰ Diario *La Nación*, 7, 9 11 y 13 de julio de 1910. Participó público de las localidades vecinas de Puán, Saavedra, Arroyo Corto y Coronel Suárez; en esta última localidad una comisión conformada por Juan Hanriot, René Monroe, Emilio Bras y Abraham Solomonoff gestionaron un tren especial dispuesto para el día 14 con el objeto de favorecer la afluencia de público. Las entradas constaban \$ 3 para la tribuna y \$ 1 la popular.

¹⁹¹ Diario *La Nación*, 7 de julio de 1910.



Tarjeta y entero postal emitido por el Correo Argentino el 6 de febrero de 2010 con motivo del centenario del vuelo mecánico en Argentina

Bibliografía y consulta a expertos:

BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides N.º 2*, 1.ª Parte, Enero a Junio
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
Diario La Argentina
Diario La Nación
Diario La Prensa
Diario La Razón
Frans Van Humbeek (Bélgica)
Giovanni Giorgietti (Italia)
Jane Fred T. (1909) *All the World's Air=Ship. Flying Annual*. Sampson Low Marston & Co. Ltd. London 1909
Jane Fred T. (1910-1911) *All the World's Airship. Flying Annual*. Sampson Low Marston & Co. Ltd. London. Noviembre de 1910
Libro de Actas del Aero Club Argentino
MARTÍN, Eloy. (2009) *Los vuelos del centenario. Crónica de la aviación Argentina en 1910*. Createspace. Estados Unidos de América
Revisa La ilustración Sud-Americana
Revista Caras y Caretas
Revista PBT

Enlaces Web:

<http://1000aircraftphotos.com/Contributions/GermanPostcards/3664.jpg>
<http://fr.topic-topos.com/atelier-voisin-boulogne-billancourt>
http://images-00.delcampe-static.net/img_large/auction/000/215/853/797_001.jpg
<http://www.aeroclub-bourges.com/site/images/meeting/cp%20meeting%201910011.jpg>
http://www.aeroplanedetouraine.fr/brevets_AeCFb.htm
<http://www.aviafrance.com/henry-farman-iii-aviation-france-7337.htm>
<http://www.avions-voisin.org/>
<http://www.avions-voisin.org/public/IMG/015.jpg>
<http://www.bamfbamrs.be/Bamrs/voisin-en.htm>
http://www.ctie.monash.edu.au/hargrave/images/voisin_colour_card_01_1000.jpg
http://www.ctie.monash.edu.au/hargrave/images/voisin_factory_4_1908_500.jpg
<http://www.past-to-present.com/photos.cfm?reference=G19080>
<http://www.past-to-present.com/photos.cfm?reference=Z0056>
http://www.tschoepe.de/auktion47/bilder/frankreich/Aeroplan_Voisin_gross.jpg
http://www.vieillestiges.be/uploads/File/Memorial%20Book/decaters08_full.jpg
http://www.avions-voisin.org/public/article.php3?id_article=32