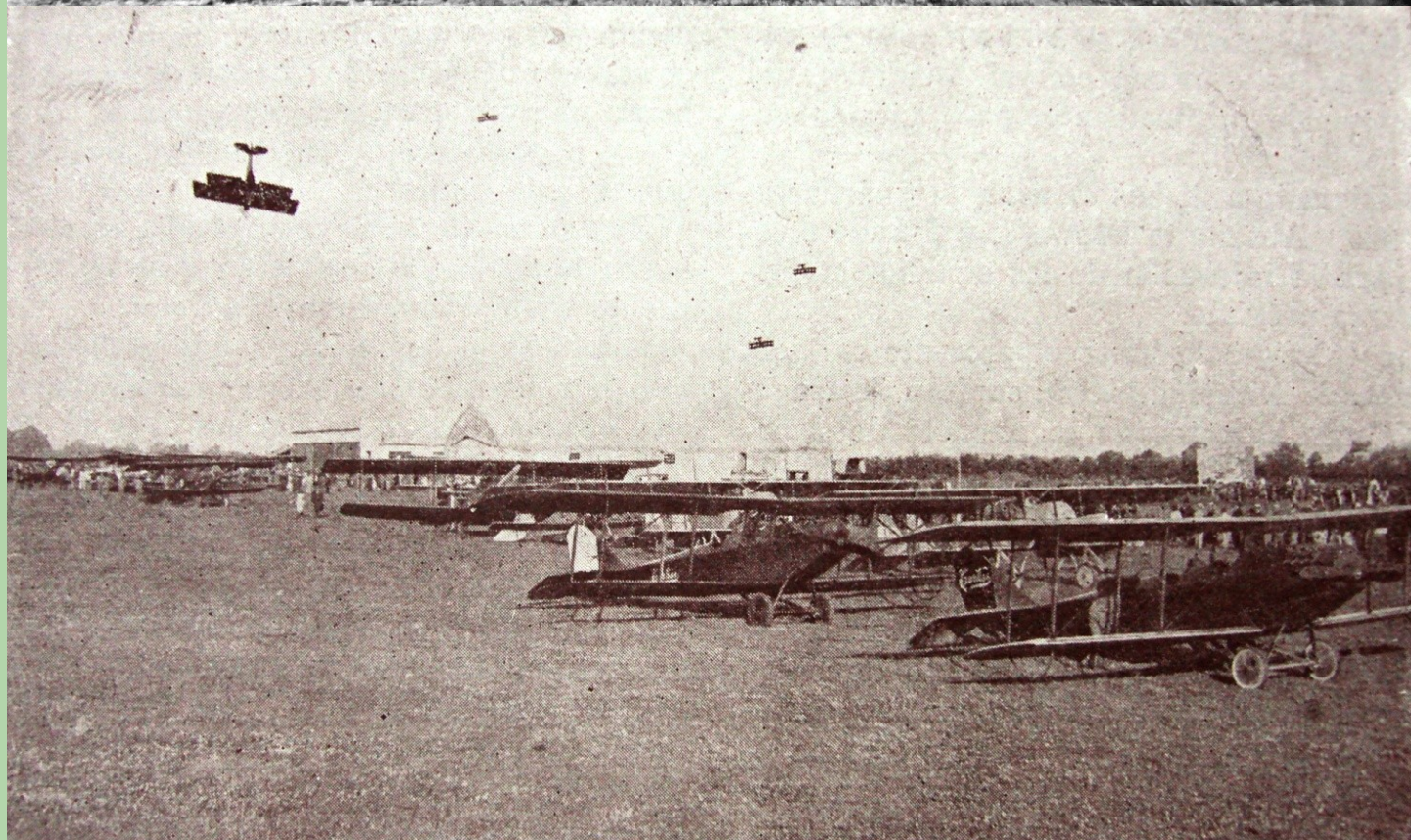


Aeródromo San Isidro



© Eloy Martín
2016

Aeródromo San Isidro

Antecedentes

El 18 de enero de 1916¹, por iniciativa del Director de la Escuela de Aviación Militar, Teniente coronel de Artillería Ingeniero Alejandro Pastor Obligado (1877-1940), se implementó la Reglamentación para el régimen interno de los aeródromos y establecimientos civiles establecidos en jurisdicción militar. Al respecto el Poder Ejecutivo promulgó un decreto con instrucciones y recomendaciones respecto de las inspecciones prevuelo, reuniones con el instructor (antes durante y después del vuelo), práctica de vuelo, transporte de pasajeros, vuelos nocturnos y de travesía², vestuario de vuelo, condiciones para la intervención de misiones aeronáuticas extranjeras mediante el establecimiento de líneas aéreas en el territorio nacional, inspección técnica de aeroplanos, etc. Pero además dejaba abierta la posibilidad de concentrar ensayos aeronáuticos en el aeródromo de El Palomar³.



Probablemente ese fue uno de los principales motivos por el cual además de los hangares del Aero Club Argentino ubicados desde 1912, se instalaron las diferentes misiones extranjeras llegadas al país en 1919. Los objetivos primarios de estas delegaciones fueron vender material excedente de la guerra, promover la actividad aérea, instruir al personal involucrado con la actividad (aeronavegante y de apoyo en tierra), generar una infraestructura aeroportuaria de magnitud y suficientemente racionalizada como para asegurar una expansión descentralizada desde el punto de vista de la actividad privada; pero ajustada, homogeneizada y controlada en cuando a los estándares de capacitación del personal y la seguridad, incrementando así confiabilidad del medio aéreo en la población.

Cuando comenzaron a llegar las delegaciones a principios de 1919 en El Palomar operaba poco más de una veintena de aeronaves del ejército y una cantidad menor del Aero Club Argentino; pero rápidamente sufrió importantes complicaciones operativas debido a la significativa concentración de personal y material llegadas al país desde marzo⁴. Allí se crearon compañías mixtas que desarrollaron vuelos militares, de escuela y transporte de pasajeros que generaron dificultades con el tránsito aéreo.

En esta dirección la militar francesa el 4 de noviembre de 1919 inauguró los vuelos con pasajeros desde El Palomar con un Farman F-50P al mando del Subteniente Gustav Grillón.

¹ Boletín Militar N.º 1064, 2ª Parte. 18 de enero de 1916.

² Entonces denominado a través de la campaña.

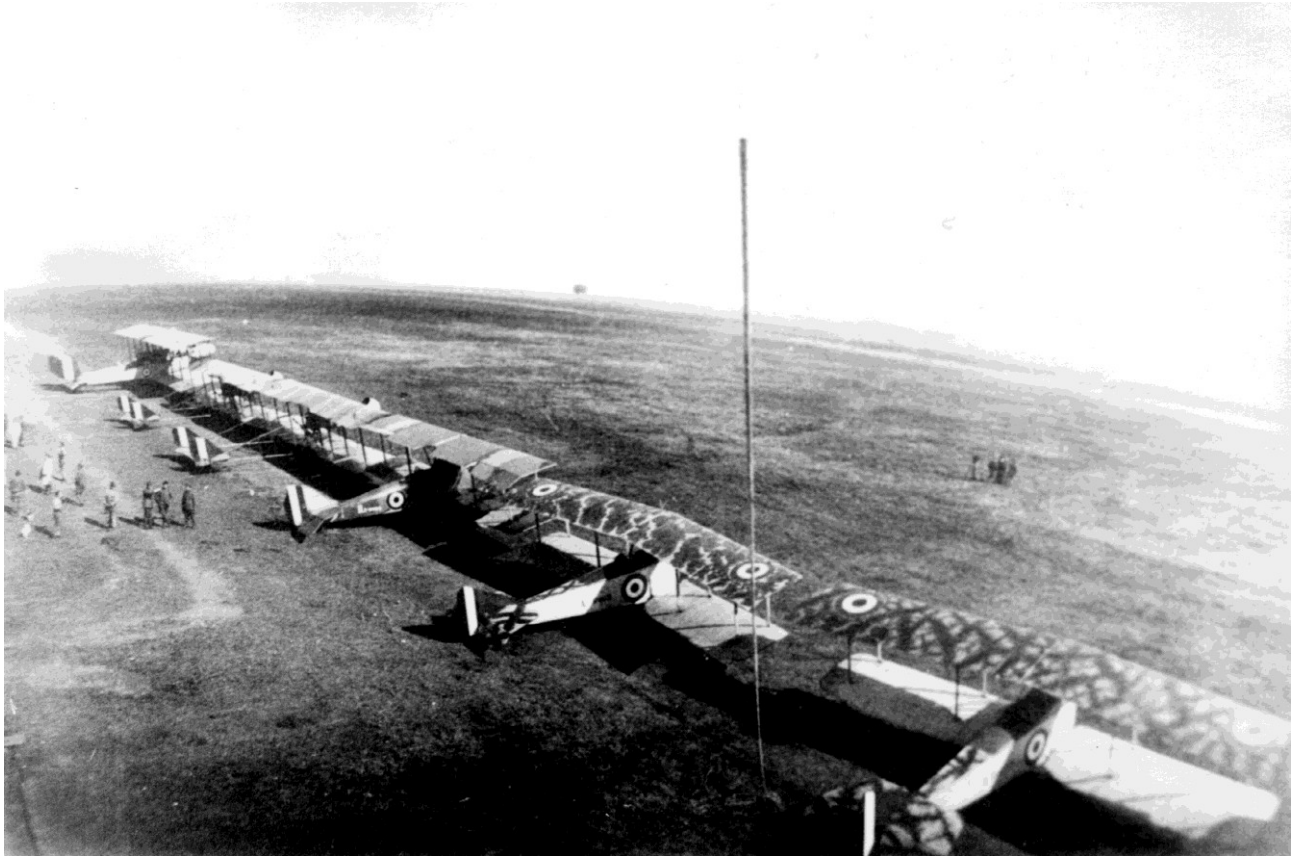
³ Autorización para permitir a los propietarios de aeródromos establecidos o a establecerse en la República y a los fabricantes de cualquier clase de material aeronáutico, para erigir hangares, talleres, efectuar vuelos, ejercitar y preparar alumnos y personal, o hacer experiencias en aparatos y dispositivos aeronáuticos, en El Palomar. BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1969) *Crónica histórica de la aeronáutica argentina*. Colección Aeroespacial Argentina. Tomo 2. Pág. 169.

⁴ Las delegaciones: italiana, francesa y británica (Handley Page Aviation Ltd.) concentraron en El Palomar alrededor de 70 aeronaves.

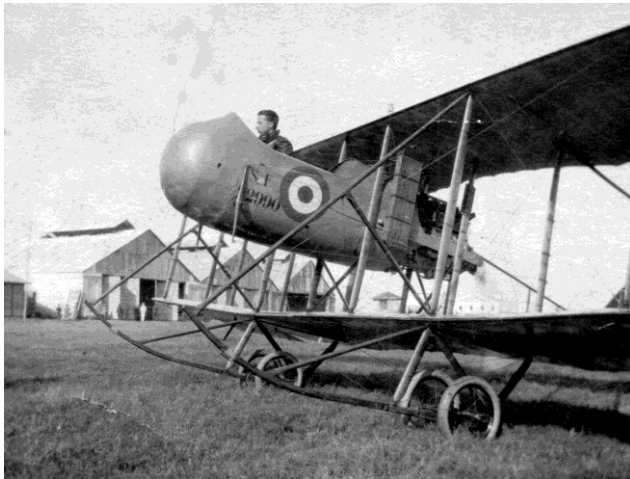


En primer plano se aprecian los hangares de la Misión Militar Francesa y de manera contigua a los tres hangares argentino se ven otros cuatro de la Misión Militar Italiana





Las imágenes muestran la concentración aeronáutica producida en la plataforma del aeródromo militar El Palomar. A la izquierda pueden verse prolijamente alineados parte de la flota de la misión italiana. Se aprecian dos Ansaldo SVA, un Fiat R-2, dos Savoia Farman SF-40 y al final el bombardero Caproni



Misión Militar Italiana. Izquierda: Savoia Farman 40. Derecha: Caproni SIA-14b N/S 12010 en El Palomar⁵

En noviembre de 1919 llegó al aeródromo militar la Handley Page Limited, representada en nuestro país por Alberto Hinds. Los aviadores militares británicos: Mayor M. Hodgson y el Teniente Harry J. Hussey. El propósito comercial de la empresa era estimular la compra de aviones excedentes de guerra y establecer una línea aerocomercial para unir Pernambuco, Río Gallegos y Santiago de Chile. Al mes siguiente llegó el Brigadier General Guy Livingston acreditado como representante de

⁵ Colección Carlos Saavedra

Vickers Limited y del Aircraft Disposal Company Limited (ADC)⁶. Las oficinas comerciales se encontraban en la sede de Percy Grant & Co. Limited en Paseo Colón N.º 185. Livingston había sido el progenitor del proyecto británico para establecer la referida línea aérea que en principio contaría con los bombarderos pesados Vickers FB-27 *Vimy* reconvertidos a la versión *Vernon* para transporte de pasajeros y carga. En este proyecto colaboró el Ingeniero Eduardo Bradley⁷.

Publicidades británicas de Vickers Limited, Percy Grant & Co Ltd.

La Revista de
Aviación
Automovilismo

Publicada por los Editores de
La Revista de las Industrias Eléctricas y Mecánicas

PRECIO 0.50

VICKERS LIMITED

VICKERS' "VIMY"
AEROPLANO A DOS MOTORES
PARA USO COMERCIAL

ESTE ES EL TIPO DE AEROPLANO QUE CRUZÓ EL ATLÁNTICO EL DÍA 15 DE JUNIO

VICKERS LIMITED

REPRESENTANTES EN LA REPÚBLICA ARGENTINA

25 de MAYO 1930 PERCY GRANT & CO LTD BUENOS AIRES

Ver página 37.

Vickers' Vimy Commercial

VICKERS LIMITED

NUESTROS PRECIOS

AEROPLANOS PARA ENTREGA INMEDIATA

Marca	Motor	Precio \$ m. s.
Armstrong Whitworth	Boardsman	160 HP. 12.000,—
Avro	Le Rhone	130 HP. 13.500,—
Avro	Sonnet	100 HP. 14.500,—
British Fighter	Hispano Suiza	200 HP. 15.000,—
De Havilland G	Siddeley Puma	230 HP. 16.000,—
De Havilland G	Liberty	400 HP. 16.000,—
Martinside	Hispano Suiza	300 HP. 14.500,—
S. E. S.	Hispano Suiza	220 HP. 12.000,—

A pedido enviaremos a quien los solicite, detalles y precios de los Aeroplanos "VICKERS"

Percy Grant y Cia. Ltda.

(Sección Aviación)

PASEO COLON 185 BUENOS AIRES

Vickers' Vimy Amphibian

Imp. BORRERO y BULLIANT, CORDOBA 5135

Izquierda: Publicidad del Vickers *Vernon*⁸. Derecha: Vickers Limited⁹

⁶ En marzo de 1920 Frederick Handley Page conformó el ADC con oficinas en Regent House, 89 Kingsway London WC2. Compró todo el stock disponible de los motores y repuestos de aeronaves excedentes, incluyendo 10000 fuselajes y 30000 motores por un importe de 1000000 £. Muchos de estos aviones excedentes de guerra fueron vendidos para uso en organizaciones militares y de aviación civil. La empresa luego cambió su nombre por: *The Imperial & Foreign Corporation Ltd.* que funcionó como tal hasta 1930.

⁷ En septiembre de 1919 Bradley había presentado un proyecto de líneas aéreas al sur con la finalidad de transportar pasajeros y correspondencia entre Bahía Blanca y Río Gallegos con una eventual extensión a Punta Arenas. El proyecto luego lo tomó el Servicio Aeronáutico del Ejército y el 17 de agosto de 1922 lo remitió al Congreso Nacional. Este trámite se complementó con un libro publicado en 1924 por el Teniente coronel Jorge Bartolomé Crespo titulado *El Problema de la Aeronáutica en el País (como factor económico y de la defensa nacional)*.

⁸ Tapa de la revista *Aviación y Automovilismo*. Agosto de 1919.

⁹ Revista *Aviación* N.º 21. Enero de 1923



Vickers Vernon¹⁰

VICKERS LIMITED

SECCION AVIACION

IR A VICKERS ES COMO IR A JAUJA

Aeroplanos e Hidroaviones para usos comerciales, militares y navales
Nuestra larga experiencia en la organización del transporte aéreo
está a su disposición: GRATIS.

APARATOS DISPONIBLES para PRONTA ENTREGA:		Costo por km. de recorrido
Capacidad: 5 Pasajeros	Motor: Napier Lion 450 HP. "VICKERS VIKING"	18 cts.
Capacidad: 15 Pasajeros	Motors: Rolls Royce 375 HP. "VICKERS VIMY"	55 "
Capacidad: 3 Pasajeros	Motor: Hispano Suiza 300 HP. "BRISTOL FIGHTER"	20 "
Capacidad: 3 Pasajeros	Motor: Beardmore 160 HP. "ARMSTRONG WHITWORTH"	18 "
Capacidad: 2 Pasajeros	Motor: Siddeley 250 HP. "DE HAVILLAND 9"	17 "
Capacidad: 4 Pasajeros	Motor: Liberty 400 HP. "DE HAVILLAND 9A"	25 "
Capacidad: 2 Pasajeros	Motor: Renault 90 HP. "AVRO"	16 "
Capacidad: 2 Pasajeros	Motor: Le Rhone 110 HP. "AVRO"	19 "
Capacidad: Piloto solo	Motor: Hispano Suiza 200 HP. "MARTINSYDE"	19 "
Capacidad: Piloto solo	Motor: Hispano Suiza 200 HP. "S. E. 5"	18 "
Aparato tipo Sport		
Motor: Hispano Suiza 200 HP.		

Unicos Agentes en la Republica Argentina de la:

Aircraft Disposal Company, Limited, Londres

Existencias en Buenos Aires de Materiales en general para la Aeronáutica y para Aeródromos:

Alas, Hélices, Trénes de aterrizaje, Ejes, Ruedas, Cámaras de aire, Cuerteras, Parabrisas, Teja, Cable de Acero, Aerón, Pernos,	ACEITES "CASTROL" Bujías, Indicadores Aceite, Presión, Velocidad, Tensores, Mantantes, Patines, Relojers para aviación, Madera especiales, Transmisiones,	Cámaras fotográficas para aviones, Magnetos, Termómetros, Amortiguadores, Tornillos y Tuercas especiales, Cable de Goma, Resortes, Altimetros, Inclinómetros, Instalaciones de Luz, Abrazaderas, Grilletes.
--	---	---

REPARACIONES.—Efectuamos reparaciones de cualquier marca de aparato con nuestros propios mecánicos, quienes han sido instruidos en las fábricas europeas más renombradas.

PERCY GRANT & Co. Ltd.

PASEO COLON 185 (Sección Aviación) BUENOS AIRES

VICKERS

LIMITED

Materiales y Accesorios en General
para la Aeronáutica

Tenemos el stock permanente mas importante en
Sud América de:

TELA, BARNIZ (Dope incoloro y de color) BUJIAS, INSTRUMENTOS, CABLES DE ACERO, AMORTIGUADOR, REPUESTOS PARA MOTORES Y AVIONES, BULONES, RUEDAS, NEUMATICOS, ETC, ETC, ETC.

WAKEFIELD



Castrol

MOTOR OIL

Pidan nuestra nueva lista de precios con los descuentos
especiales para Aero Clubs y Escuelas de Aviación

PASEO COLON 185
BUENOS AIRES

U. T. 1793 Avenida (33) Direcc. Teleg. Vickers Buenos Aires

Izquierda: Vickers Limited, Percy Grant & Co Ltd. Circa 1921. Derecha: Vickers Limited y Castrol¹¹

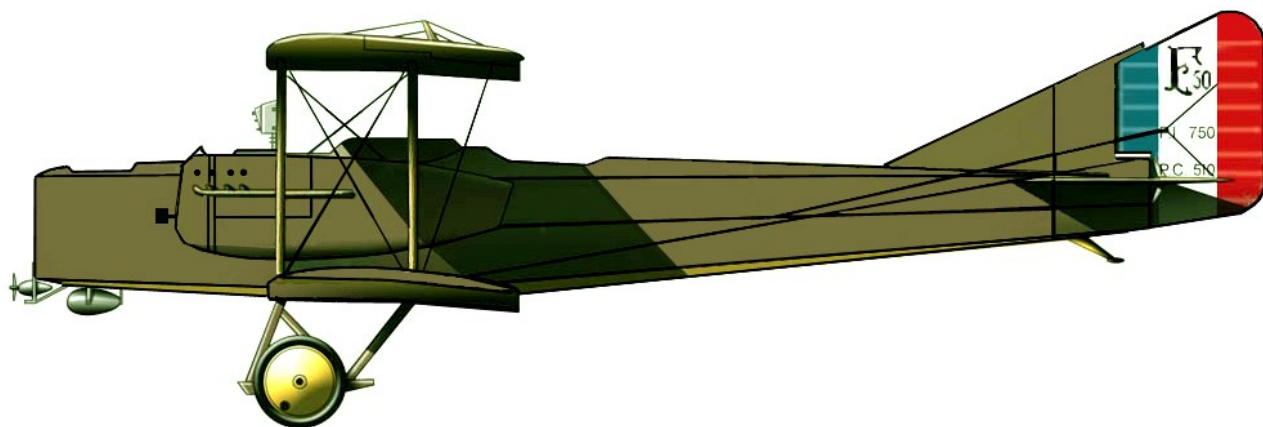
El 13 de enero de 1920 la misión aeronáutica francesa inauguró, con carácter experimental, el servicio aéreo regular entre El Palomar y Mendoza con un SPAD XIII (Capitán Vicente Almandos Almonacid) y un Breguet XIV (Teniente Fernando Prieur).

¹⁰ http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/66/Vickers_Vernon_palestine.jpg
<http://img.photobucket.com/albums/v405/Aeroclub/VickersVernonXmasday1925.jpg>

¹¹ Anuario Guía de la Aeronáutica. Alberto A. Mortz, 1926



Inauguración de los vuelos desde El Palomar con el Farman 50¹²



Farman 50



Breguet XIV Limousine *San Luis* de la Misión Militar Francesa durante una escala en la provincia¹³

¹² Revistas *Caras y Caretas* N.º 1102. 15 de noviembre de 1919 y *Atlántida* del 5 de diciembre de 1919

¹³ <http://www.archivohistorico.net/>

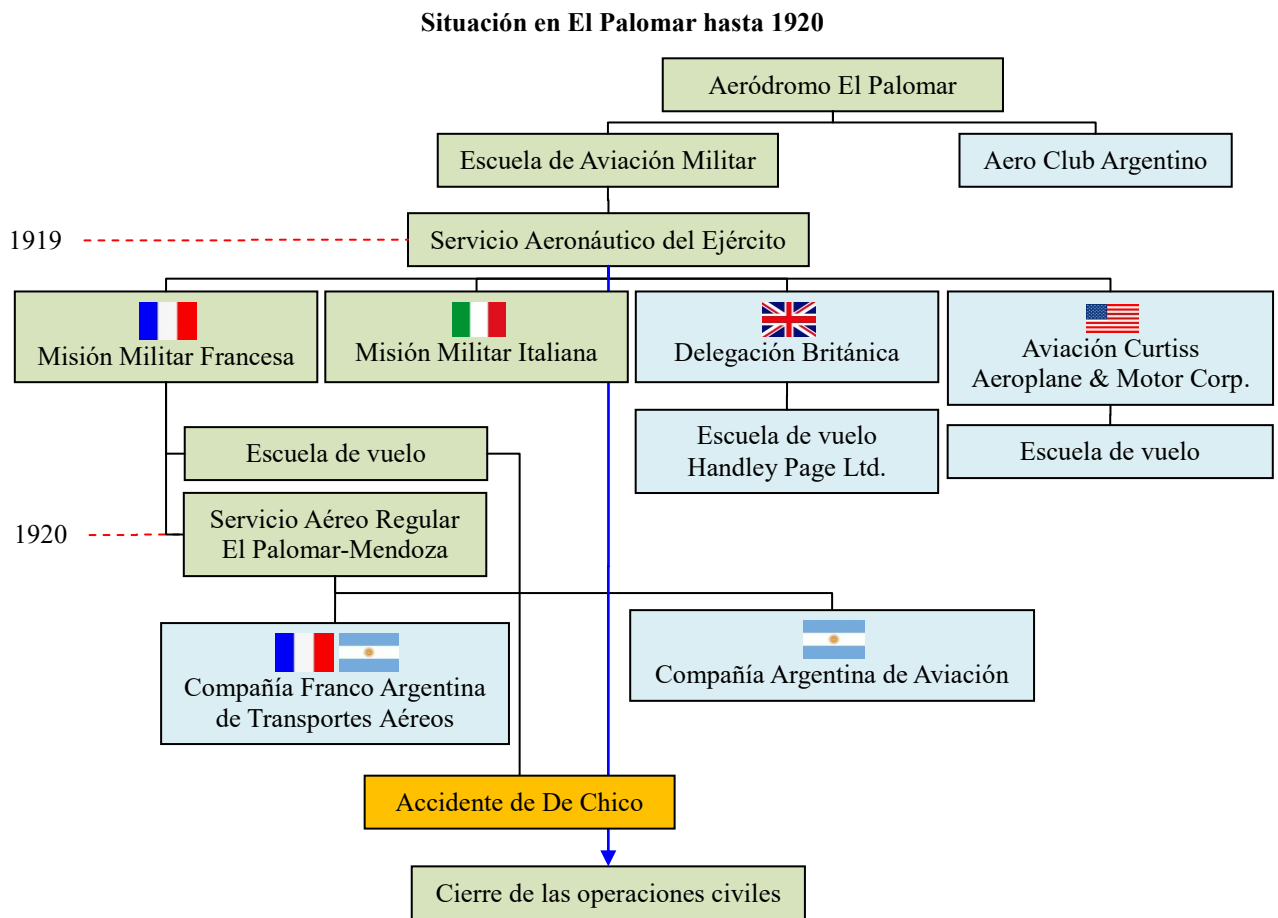


Izquierda: Breguet XIV Limousine *San Luis* con Enrique Rottjer. Nótese el sistema de calefacción de cabina con un ducto de ventilación que sale del motor, el tanque complementario subalar para vuelos de larga duración y en su fuselaje la misma caricatura del gallo francés utilizado. Derecha: Bleriot-SPAD XIII aerofotógrafo con Vicente Almandos Almonacid en San Luis¹⁴



DH.4A de la Handley Page Ltd. en El Palomar

¹⁴ <http://www.archivohistorico.net/>



Cierre de las operaciones en El Palomar y reubicación de las delegaciones y el material

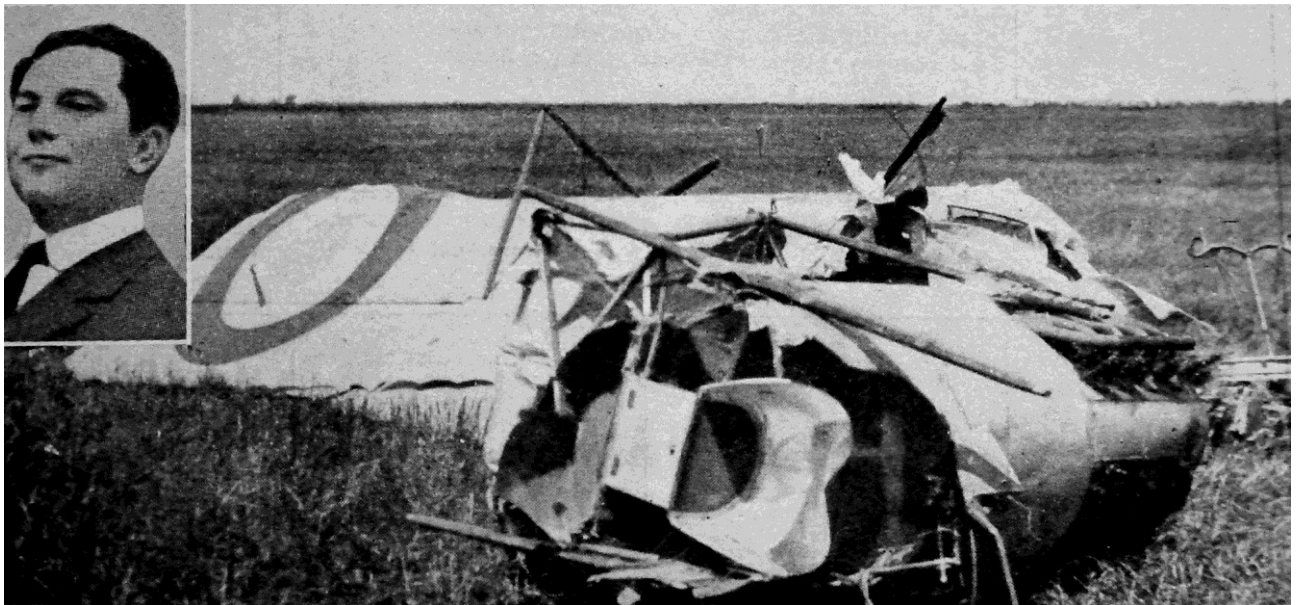
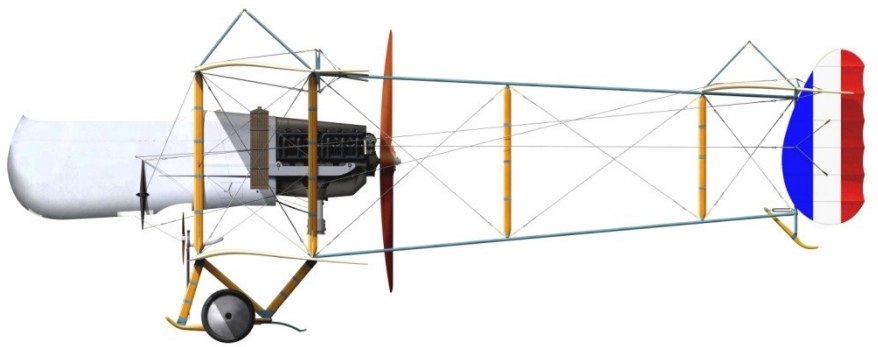
El punto de inflexión se produjo el 24 de enero de 1920 con el accidente fatal del alumno piloto de la misión francesa José María De Chico a bordo de un Farman F.40 de la escuela de pilotaje organizada por la misión militar francesa.

Fue así que con el fin de ordenar las operaciones, el 20 de febrero¹⁵ el Teniente coronel Obligado dispuso la cancelación de las operaciones civiles instaladas en El Palomar para efectuar vuelos de carácter comercial¹⁶ obligándolas a trasladarse fuera del aeródromo militar y rápidamente se inició la preparación del aeródromo de San Isidro. La Compañía Argentina de Aviación se estableció en Villa Lugano, la escuela de vuelo Handley Page se reubicó transitoriamente en el Hurlingham Club.

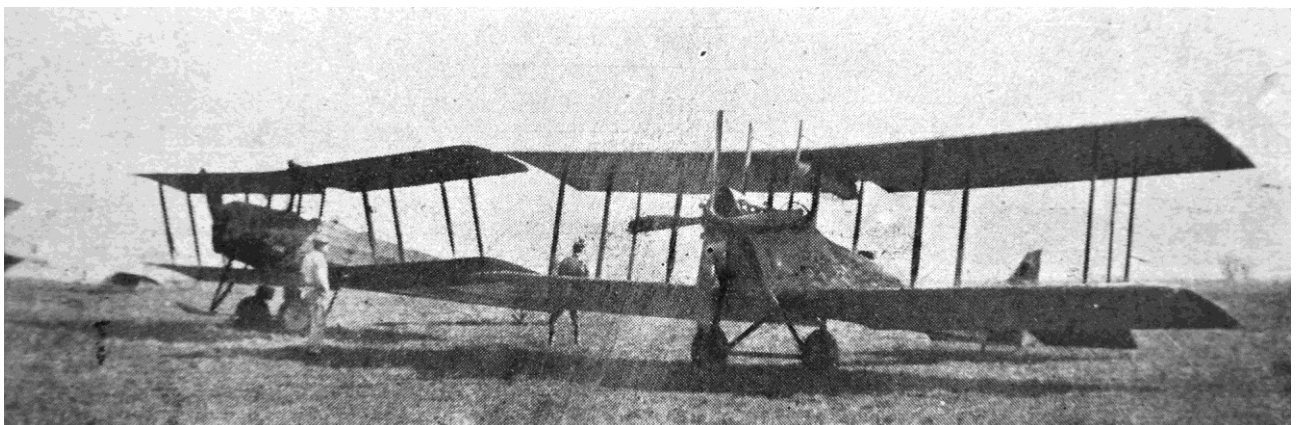
¹⁵ LIRONI, Julio Víctor. (1980) *Misiones Aeronáuticas Extranjeras 1919-1924. Beneficios y consecuencias de su proceso en la evolución de la aviación militar y civil en nuestro país*. Instituto Argentino de Historia Aeronáutica. Jorge Newbery. Germanó Artes Gráficas. 4 de diciembre de 1980. Buenos Aires. Pág. 11.

¹⁶ Boletín Militar N.º 1457, 2ª Parte. Resolución N.º 7119. 20 de febrero de 1920.

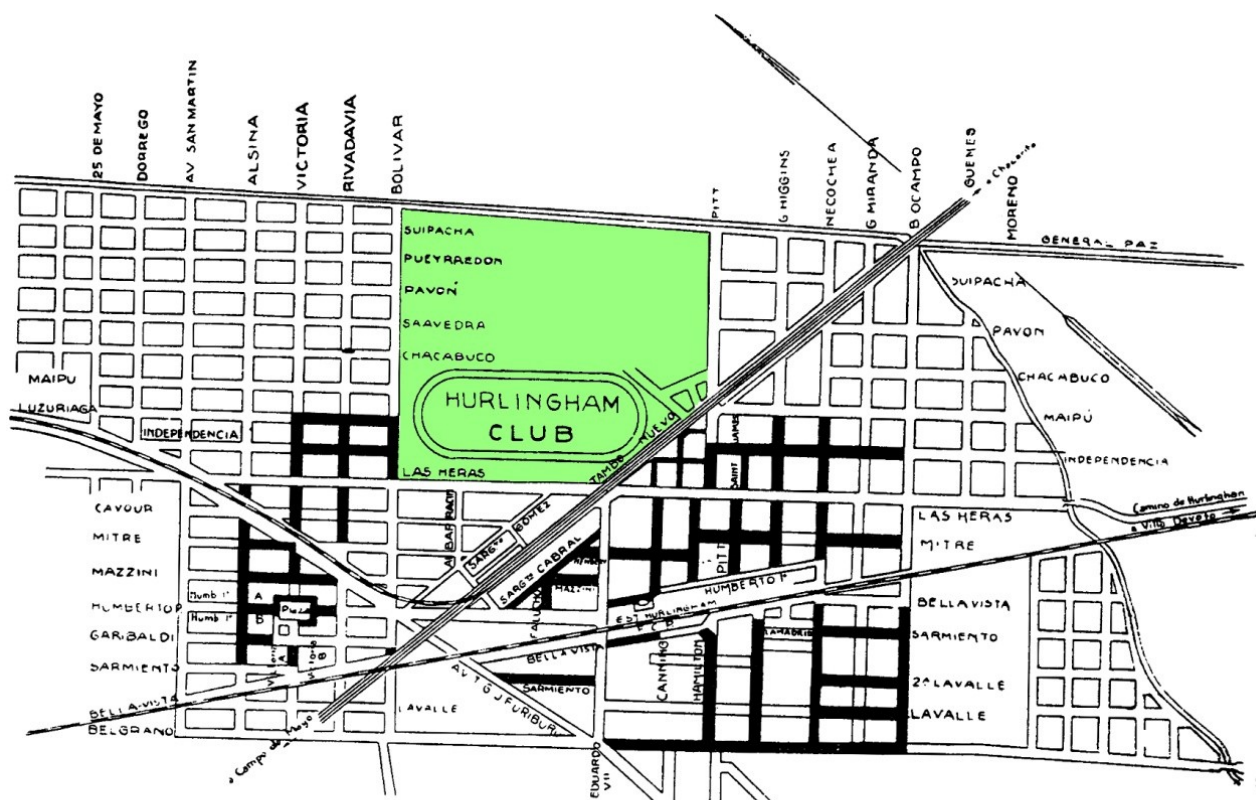
Farman F-40



Restos del Farman 40 tripulado por José De Chico (Revista *Caras y Caretas* N.º 1113. 31 de enero de 1920)



Aviones de la Handley Page en el aeródromo de Hurlingham que funcionó transitoriamente donde actualmente se encuentra el Hurlingham Club. A la izquierda se aprecia un AVRO 504K Standard y un De Havilland Airco DH.6 de la empresa



PARTIDO DE 6 DE SETIEMBRE. -HURLINGHAM

Ubicación del aeródromo en el Club Hurlingham

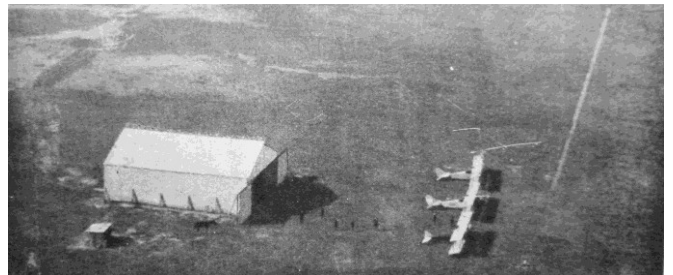
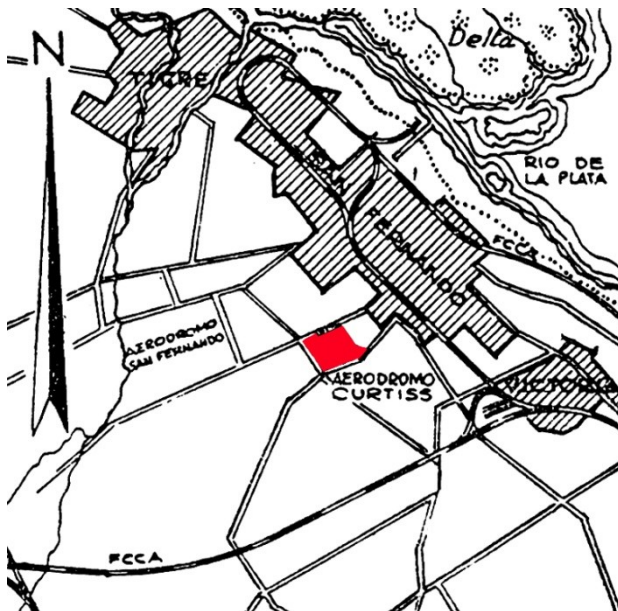


De Havilland *Airco* DH.6 con publicidad de Piccardo Ltda. con Patricio Hasset (centro) y Sanginer (izquierda) y otro no identificado en una de las giras de publicitada probablemente iniciadas desde Hurlingham en 1921

En agosto de 1919 Lawrence de León (representante comercial de Curtiss Export Co) había constituido la *Escuela de Aviación Curtiss Aeroplane and Motor Corporation* y a raíz de las medidas tomadas por el ejército organizó un campo de aterrizaje de 500 m x 500 m en San Fernando que inició sus operaciones en marzo de 1920. Estaba ubicado a unos pocos cientos de metros del aeródromo actual donde entonces funcionaba la Escuela de Aviación Paillette-Fels y a quince cuadras de la población local.



Izquierda: Lawrence de León (1889-1965). Derecha: Curtis JN-4D *Jenny* de la Aviación Curtiss Aeroplane & Motor Corporation en el Palomar



La Misión Militar Italiana apoyó la formación de la Sociedad de Aeronáutica Italiana Argentina bajo la dirección de Hernani Mazzoleni y se trasladaron a Castelar¹⁷. El personal y material de la Misión Militar Francesa y el Aero Club Argentino permanecieron a la espera de la habilitación del

¹⁷ Sociedad de Aeronáutica Italiana Argentina, luego Sociedad Base Aérea Italiana.

aeródromo en San Isidro y la Compañía Argentina de Aviación se trasladó al aeródromo Villa Lugano.



Instalación del aeródromo

Se arrendó el terreno conocido como la *Chacra de los Aguirre*, *Chacra del Bosque Alegre* o *Tierras de la facción Pirán*. Los terrenos correspondían a tres suertes de 400 varas de frene cada una, delimitadas por Juan de Garay en 1580 donde vivían los indios Querandíes. Luego pasaron a formar parte del francés Juan Martín de Pueyrredón (padre del prócer homónimo) establecido en nuestro país a mediados del siglo XVIII y fue utilizada como residencia de verano. Cuando en 1815 su hijo se casó con María Calixta, hija de Francisco de Telechea esas tierras fueron heredadas por su hijo Prilidiano Pueyrredón, quien el 9 de enero de 1856 las vendió a Manuel Alejandro Aguirre.

Casa de campo de Juan Martín de Pueyrredón en los terrenos de San Isidro donde luego se instaló el aeródromo y el hipódromo¹⁸



A su fallecimiento, sus herederos dividieron estas tierras y se le adjudicó la fracción donde se instaló el aeródromo a Rosa Aguirre viuda de José González Balcarce. Esta fracción perfectamente individualizada en el plano que reproducimos y que se incluye en el libro del Presbítero Dr. Fran-

¹⁸ NEWTON, Jorge. (1970) *Jockey Club de Bs. As. y campo de deportes de San Isidro*. Talleres gráficos Jockey Club de Buenos Aires.

cisco C. Actis: *Historia de la Parroquia de San Isidro y su Santo Patrono 1730-1930*. Este plano no está fechado pero se estima que fue confeccionado a comienzos de la década de 1920 y en el mismo, la fracción de Rosa Aguirre aparece ya ocupada en parte por el aeródromo y en parte por el Golf Club San Isidro. Conforme referencias periodísticas de la época, el terreno arrendado para el aeródromo medía 700 m por 700 m, aunque del plano citado surge claramente que su forma no era cuadrada sino rectangular. Otras fuentes indican que la superficie del aeródromo era de 60 hectáreas, lo que parece ser más correcto.

Un dato colateral interesante es que en ese sector, avenida Bernabé José Márquez¹⁹ de por medio, en el siglo XIX funcionó la Fábrica de Ladrillos San Isidro establecida por el Capitán británico *P. Ramsay* en 1871 y en 1874 fue adquirida por el Estado Nacional para proveer material a los planes de obras del gobierno. Las instalaciones ocupaban 129 hectáreas, contrataba a cientos de obreros locales y tenía una capacidad de producción anual de cinco millones de ladrillos²⁰. En los 14 años que estuvo supervisada se amplió el terreno afectado a la elaboración en 56 hectáreas, se construyeron tres hornos Hoffman y un secadero.

En 1888 fue transferida a la empresa arrendataria para obras de salubridad y en 1893 volvió al control de gobierno que amplió la producción anual a 175 millones de ladrillos. El material para la producción se extraía del lugar conocido como *La Cava* donde actualmente se asienta un populoso barrio carenciado. Esta fábrica abasteció de ladrillos a una importante cantidad de obras públicas en la ciudad de Buenos Aires. Aún hoy se lo pueden apreciar en los remozados edificios de Puerto Madero y en las veredas de Barrancas de Belgrano.



Veredas de Barrancas de Belgrano. 20 de junio de 2010

Organización del aeródromo

Se preparó un campo de 700 m x 700 m sobre los terrenos que hoy ocupa el hipódromo de San Isidro que comenzó a operar en abril de 1920 y se inauguró oficialmente de mayo. Estaba situado dos kilómetros al Oeste de la Avenida Centenario, del centro histórico de San Isidro y de la estación del Ferrocarril Central Argentino (FCCA). Según crónicas de la época el aeródromo estaba comunicado, por dos caminos (calles Márquez y Alfaro) y una línea de tranvías de trocha angosta de la Municipalidad de San Isidro, inicialmente arrastrados por mulas y luego por un tractor. Esta línea de

¹⁹ Bernabé José Márquez (1789-1882) fue un importante terrateniente local.

²⁰ Memoria del Ministerio de Obras Públicas presentada al Honorable Congreso de la Nación. 1915

tranvías estaba trazada en la Calle Alfaro y conectaba la estación con Las Lomas. El campo está actualmente ocupado por parte de la pista de vaneo y las canchas de polo y de pato del Jockey Club de Buenos Aires.

Allí se llevaron las operaciones la River Plate Aviation Co., Compañía Argentina de Aviación²¹, Compañía Franco Argentina de Transportes Aéreos y el Aero Club Argentino. Todas estas empresas, desarrollaron vuelos comerciales, formación de pilotos en sus escuelas y además vendían material de origen de sus respectivos países, realizaban tareas como escuelas de vuelo y transporte aéreo.

El 30 de octubre de 1921 el Servicio Aeronáutico del Ejército dictó una resolución²² por la cual se resolvió que los campos de aviación, propiedad del gobierno nacional, dependientes del Ministerio de Guerra, fueran señalizados con un indicativo de hasta tres letras en la parte central del mismo, con la parte superior del referido indicativo orientado hacia el norte con el objeto de facilitar su identificación desde el aire. Con esta medida el aeródromo recibió el indicativo "I". Este aeródromo, de existencia efímera, fue el punto de transición entre El Palomar y el aeropuerto *Presidente Rivadavia*²³ y el aeródromo *General Pacheco* establecido en la localidad homónima.



Vista actual del sector utilizado por las instalaciones del aeródromo. El rectángulo rojo indica la ubicación relativa del hangar de la River Plate Aviation Co. El rectángulo amarillo indica la ubicación del hangar del Aero Club Argentino. Los rectángulos naranja indican la ubicación de las instalaciones de la Compañía Franco Argentina de Transportes Aéreos

Inauguración

Aunque las operaciones comenzaron en abril, el acto de inauguración oficial se llevó a cabo el 23 de mayo²⁴ por la tarde. Los actos comenzaron poco después de las 14, asistieron al acto el Intendente

²¹ Se trasladó desde el aeródromo Villa Lugano para fusionarse para crear la Compañía Río Platense de Aviación S.A.

²² Boletín Militar N.º 1583, 2ª Parte. Resolución N.º 7294. 10 de noviembre de 1921

²³ Organizado por el ejército en Morón a partir del decreto promulgado por el Poder Ejecutivo el 29 de diciembre de 1925

²⁴ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N.º 2, 1ª Parte, enero a junio. Pág. 122.

del pueblo Domingo S. Repetto (foto de la derecha) y sus instalaciones fueron bendecidas por el Obispo de Cuyo José Américo Orzali (1863-1939). Se congregaron unas dieciséis aeronaves.



El ejército destacó la banda de música del Regimiento N.º 3 de Infantería y una escuadrilla de aviones conformada por un Nieuport 28C1 N6339 al mando del Capitán Antonio Parodi²⁵, Bleriot SPAD VII al mando del Capitán Alberto González Albarracín y seis Caudron G-3EP2 tripulados por los Sargentos 1º Luis A. Barrufaldi, Pedro Méndez, Dante Ferrari, José Ángel Sabbatto, Juan Carlos Goggi y Próspero Sianja, quienes transportaban como pasajeros al Coronel Enrique Carlos Alberto Mosconi (Director del Servicio Aeronáutico del Ejército), Capitán de Navío José Gregores (Director de la Escuela de Aviación Naval) y al Teniente coronel Jorge Bartolomé Crespo (Director de la Escuela de Aviación Militar) Teniente del Ejército Argentino Teodoro Vadelá Orito y al Guardiamarina Ismael H. Montoya (Armada del Perú).

Integrantes de la escuadrilla del ejército



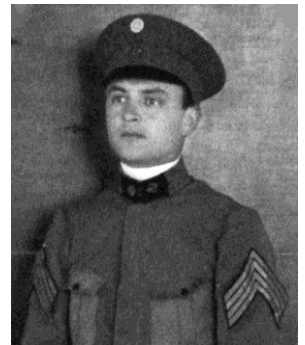
Cap Antonio Parodi



Cap Alberto G. Albarracín



Sarg 1º Luis A. Barrufaldi



Sarg 1º Pedro Méndez



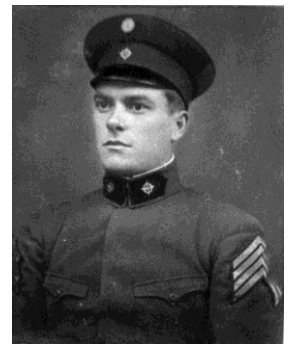
Sarg 1º Dante Ferrari



Sarg 1º José A. Sabbatto



Sarg 1º Juan Carlos Goggi



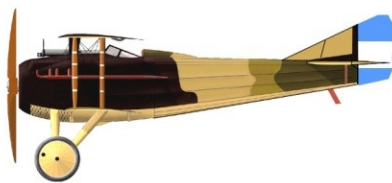
Sarg 1º Próspero Sianja

²⁵ Al regresar a la base de El Palomar realizó maniobras acrobáticas.

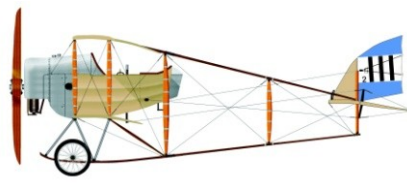
Aviones enviados por el Ejército



Nieuport 28C1

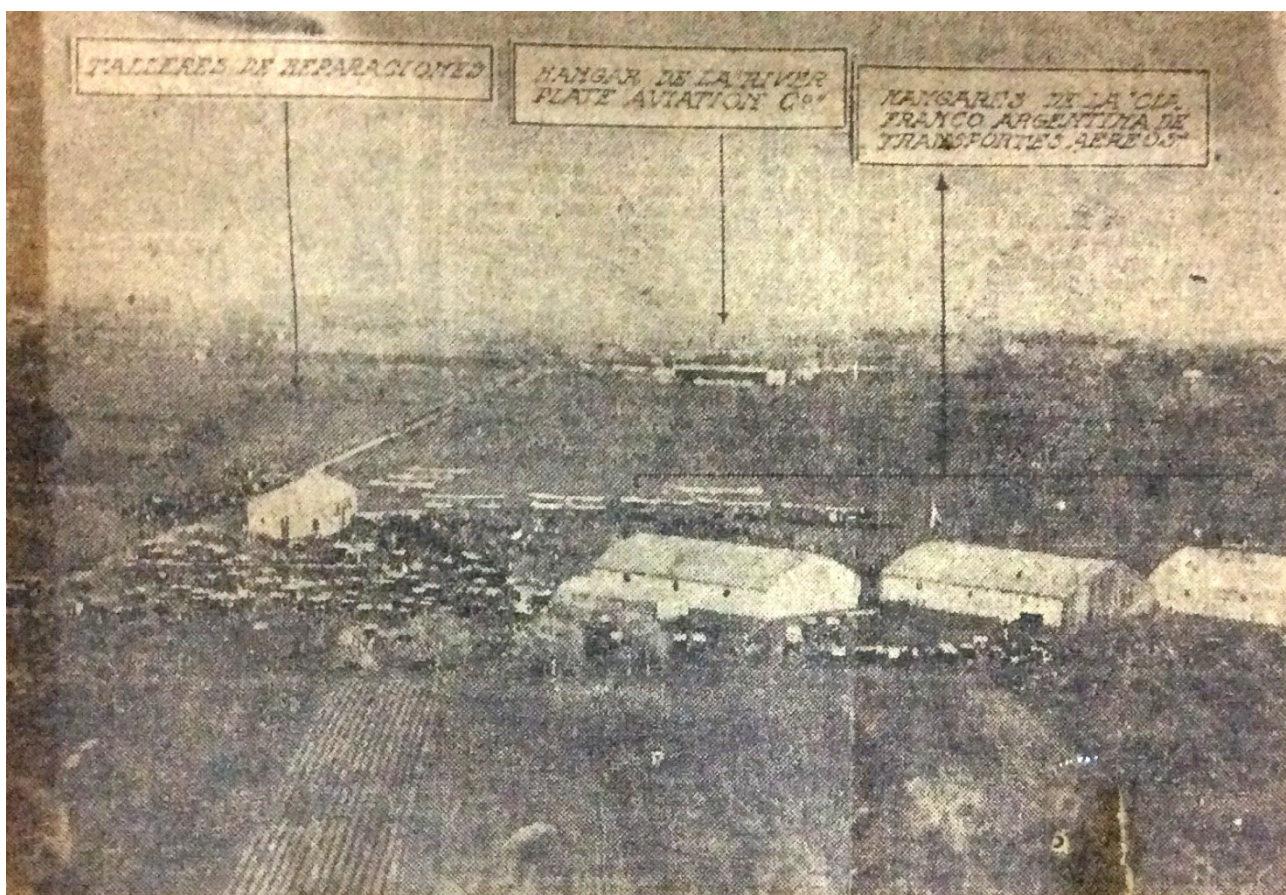


Bleriot-SPAD VII



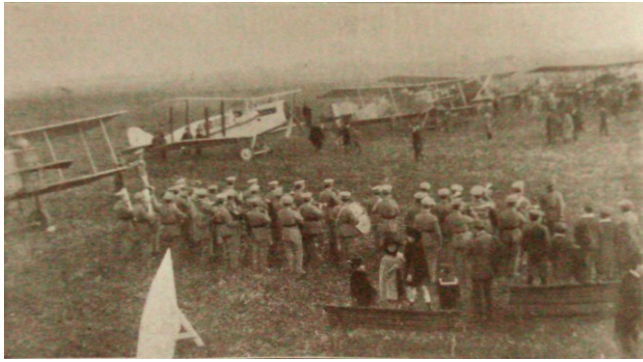
Caudron G-3EP2

A estas aeronaves se agregaron después un AVRO 504 civil que arribó desde el Aeródromo de Hurlingham piloteado por el inglés James Fraser Bremner y un Farman F.50 de la empresa francesa que que había despegado a las 14:05 de Gualeguaychú y aterrizó a las 15:10 piloteado por el Subteniente francés Gustave Grillon.



Fotografía aérea tomada por el Teniente Charles León Hiltenbrand donde se aprecia la ubicación de los hangares de la River Plate Aviation Co. y la Compañía Franco Argentina de Transportes Aéreos. 30 de mayo de 1920²⁶

²⁶ Diario *La Nación*. 30 de mayo de 1920.



Izquierda: Banda de música del Regimiento N.º 3 de Infantería. Derecha: Inauguración del aeródromo San Isidro. Sobre los integrantes de la banda de música del Regimiento 3 de Infantería se ven claramente un Breguet XIV, un Bristol F-2B civil y un F.50P²⁷



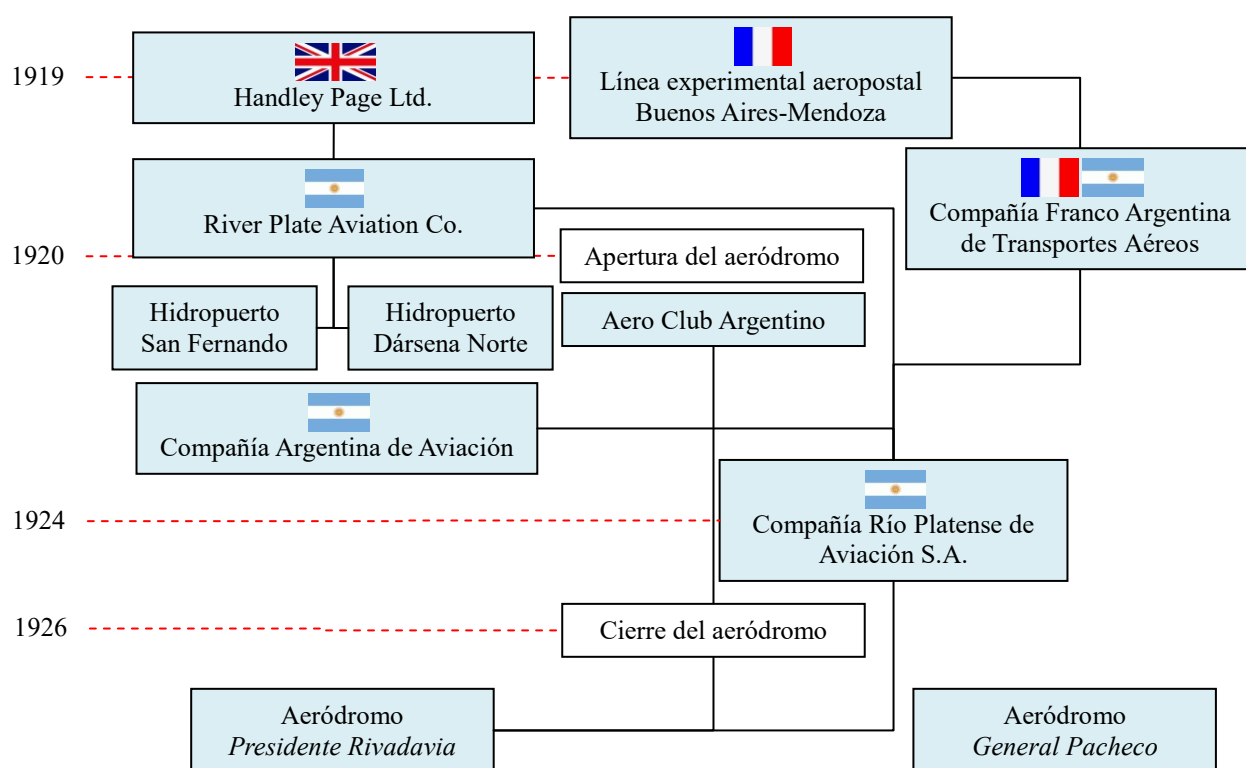
El Obispo de Cuyo José Américo Orzali rodeado de autoridades y pilotos del ejército durante la inauguración del aeródromo San Isidro. Mayo de 1920

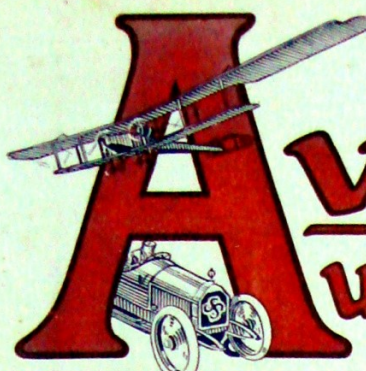
²⁷ Revista *Aviación y Automovilismo* N.º 11. 1920.



Parte del público y autoridades asistentes al acto delante de un Farman F-50

Evolución de las líneas aéreas en San Isidro





La Revista de Aviación y Automovilismo

Publicada por los Editores de
La Revista de las Industrias Eléctricas y Mecánicas

PRECIO: 0.50
-- N.º 4 --
Noviembre 30
-- de 1919 --
SUBSCRIPCIÓN
POR AÑO \$ 5.-





El Avión para el Estanciero!

Un aeroplano rápido, seguro y económico
con el que puede USTED aprender a volar
EN CUATRO HORAS
Le enseñaremos gratis.

El AIRCO 6 pone a su alcance fácil los puestos
más distantes de su campo.

El AIRCO es el aparato que ha probado poseer las
más altas condiciones de seguridad en la Argentina.

El AIRCO 6 cuesta menos en operación y mante-
nimiento que un automóvil de igual poder y Vd.
puede aprender a volar con él en cuatro horas.

Gustosamente le facilitaremos todos los detalles
y especificaciones del AIRCO 6 si Vd. nos escribe.

Le mostraremos una máquina en su propia estan-
cia, si Vd. se interesa.

The River Plate Aviation Co.
LAVALLE 341 BUENOS AIRES

VER PÁGINA 77)

Publicidad de la revista *Aviación y Automovilismo*. 30 de noviembre de 1919

CENTRO
PRO - AVIACIÓN CIVIL

SECRETARIA:
URUGUAY 1093
BUENOS AIRES

ESTADISTICA DE VUELOS MENSUALES

Efectuados por *THE RIVER PLATE AVIATION COMP.*

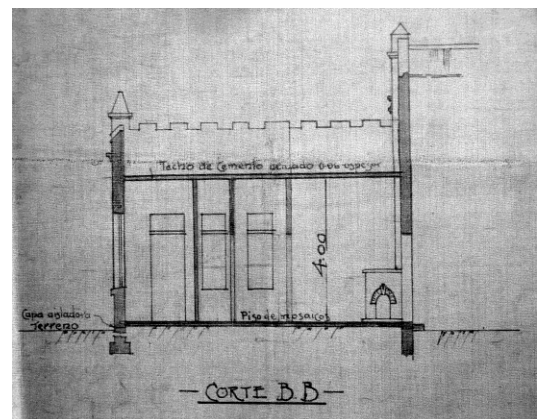
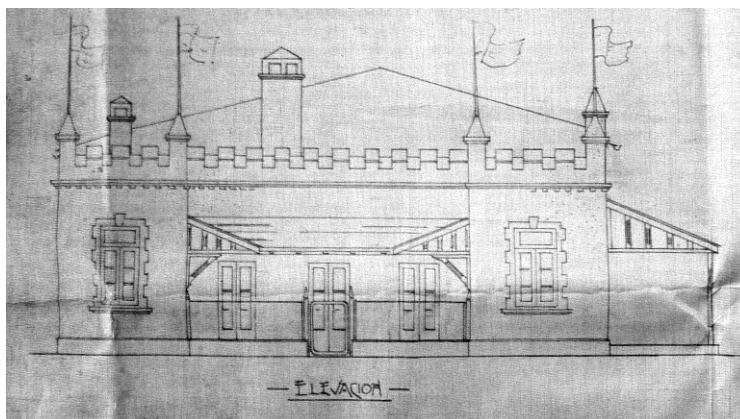
MES	Número de vuelos	Horas de vuelo	Kilómetros recorridos	Pasajeros transportados	ACCIDENTES		Aparatos en servicio
					Leves	Graves	
De 15 de Enero de 1919 a 31 de Enero de 1920	=====	2.050	224.000	7.114	=====	=====	16

Observaciones: Sin contar vuelos hechos por particulares, quienes adquirieron aparatos de esta Compañía, ni los vuelos hechos sobre aparatos nuestros, adquiridos a terceros.

River Plate Aviation Co. Estadística de vuelos mensuales. Período 15 de enero de 1919 al 31 de enero de 1920²⁸

Finalmente se trasladaron al aeródromo en San Isidro; allí se había suscripto un contrato de 80000 pesos con la empresa constructora de P. B. Massey²⁹ para construir las instalaciones sobre el sector noroeste. Incluían un amplio hangar de mampostería con techo a dos aguas de chapa galvanizada y claraboyas, que se apoyaba sobre una estructura metálica y tenía 45.30 m de frente por 15 m de fondo.

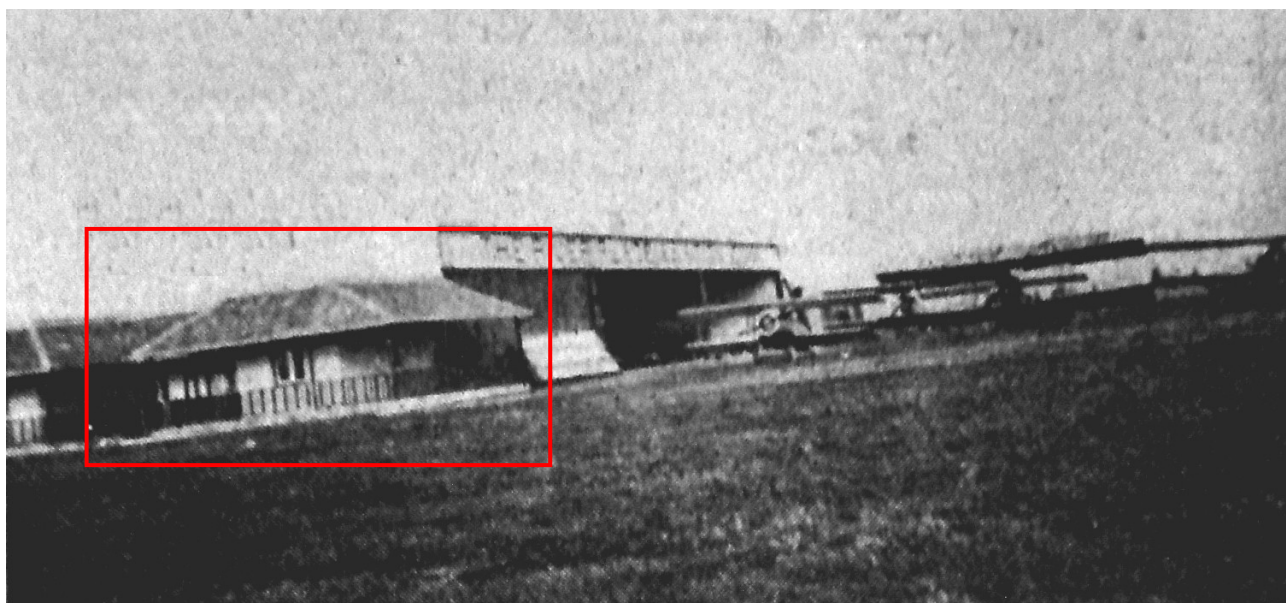
El techo estaba sostenido por columnas metálicas que dejaban la boca de hangar (orientada hacia el Norte) dividida en tres sectores de 15 m cada uno que se cerraban con cortinas metálicas de enrollar. El hangar estaba flanqueado por sendas construcciones de mampostería. A la derecha del mismo (con 15 m de frente por 8 m de profundidad y orientada hacia los links del Golf Club San Isidro) había un chalet para oficina, recepción y sala de espera, cocina, restaurante y baños. A la derecha del hangar, era de construcción de las mismas dimensiones de la sala de espera pero más austera pues estaba destinada al taller, aunque mantenía la fisonomía de los almenados.



Sala de espera. Vista del frente y lateral contiguo al hangar

²⁸ Revista *Aviación*.

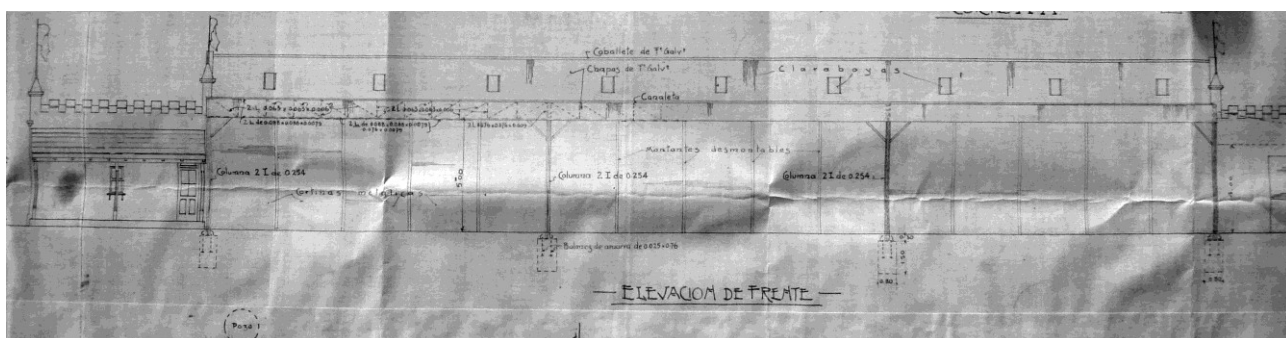
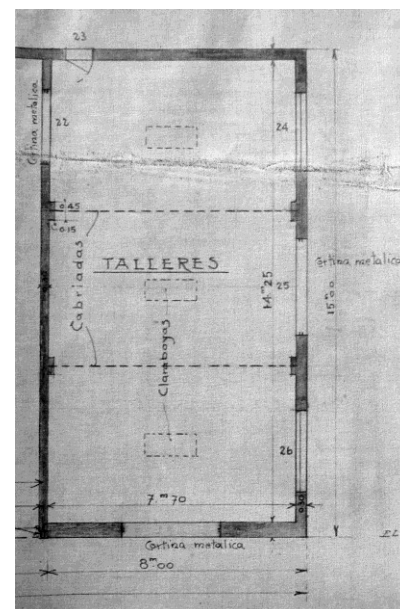
²⁹ Con domicilio comercial en Av. Corrientes N.º 435.



Sala de espera³⁰

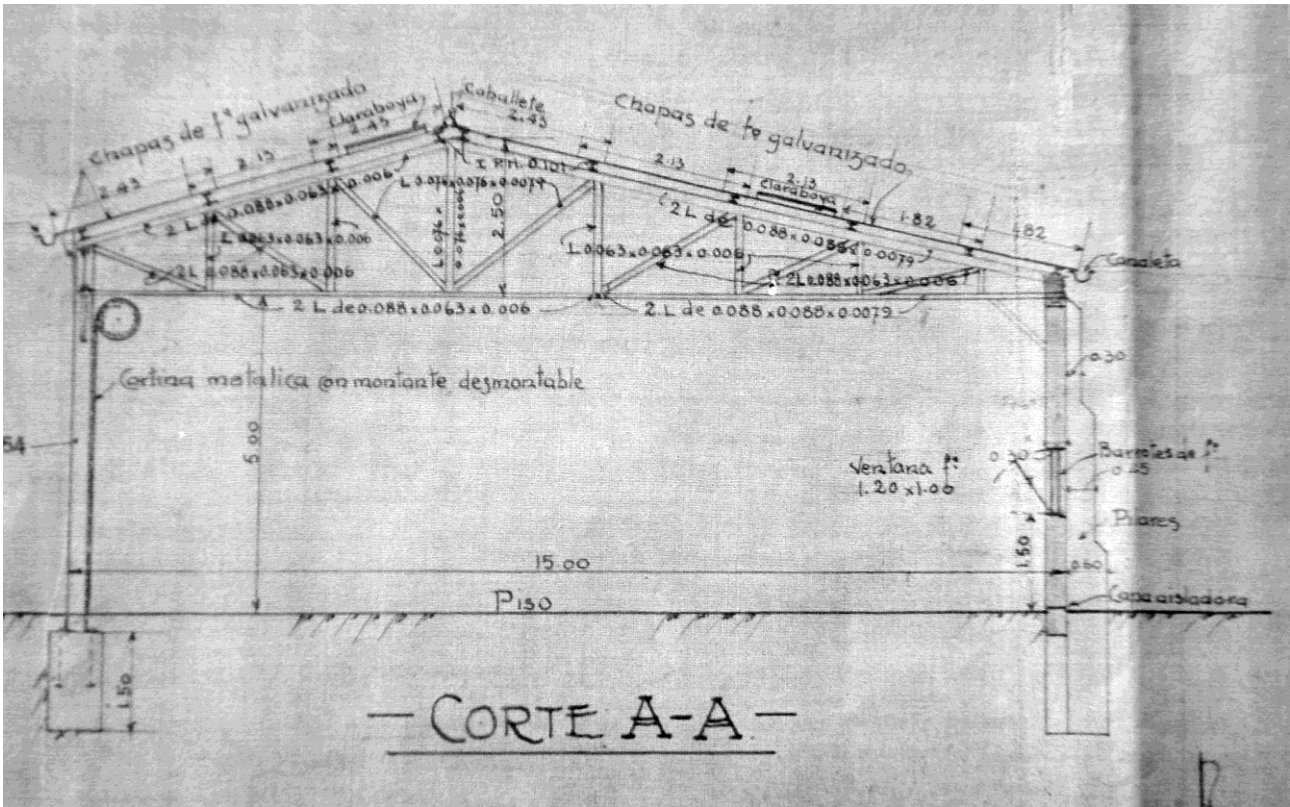


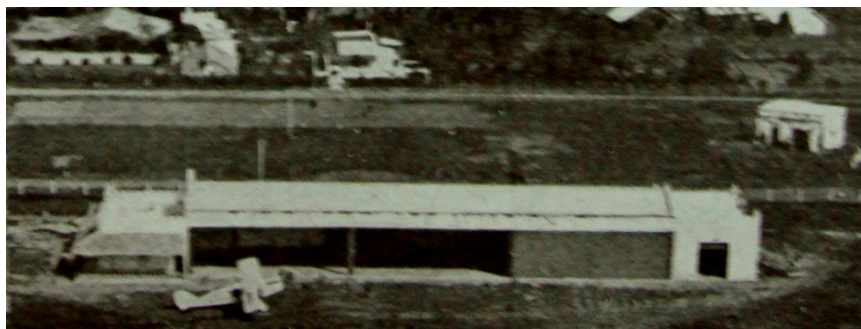
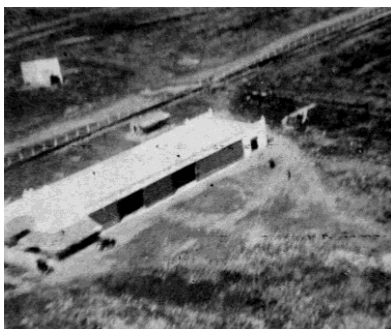
Taller de carpintería y entelado



Hangar

³⁰ Revista *Aviación*. 1921





Vistas aéreas de las instalaciones de la River Plate Aviation Co. Detrás ve la calle Marquez³²



Instalaciones de la River Plate Aviation en el aeródromo San Isidro actualmente ocupado por el hipódromo local. 1922³³

U. T. /v. 6821 U. T. Av. 1567

qui, en la Argentina, se emplean más aparatos de esta marca que de cualquier otra. ¿Ha pensado Vd. en la ventaja de usar uno en su establecimiento de campo? Si le interesa enviaremos GRATIS un piloto a su estancia para demostrarla.

Invierta menos tiempo en sus viajes! Si tiene uno en proyecto, solicite informes por teléfono sobre la rapidez, seguridad y confort de nuestro servicio aéreo. NO LE CUESTA NADA.

Resiente esta compañía los records de pasajeros transportados en la República y de kilómetros recorridos, porque

Contamos con los más expertos pilotos, las mejores máquinas y las más perfectas instalaciones.

Obtenga su brevet de piloto aviador haciendo el aprendizaje en nuestros aviones tipo escuela, los más sencillos y fuertes. NO EXIGIMOS QUE COMPRE APARATO PARA RENDIR EXAMEN.

The River Plate Aviation Co.

AERODROMO Y TALLERES
SAN ISIDRO, F.C.C.A.

CASA CENTRAL:
LAVALLE 341

ESTANCIEROS Y COMERCIANTES POR QUÉ NO VIAJAN POR AIRE?

Han pensado Vds. en el gasto que les ocasiona la pérdida de tiempo en hacer sus viajes al URUGUAY, ENTRE RIOS y otros lugares donde los medios de comunicación son deficientes?

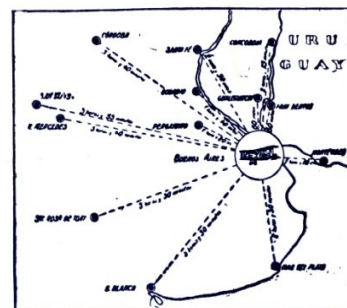
Comparen el confort y rapidez de nuestro servicio con las incomodidades y lentitud de los otros medios de transporte!

El aparato **AIRCO** ha demostrado ser el mejor! EL 90 % del tráfico aéreo entre Inglaterra y el continente se hace con **AIRCO**.

Nosotros en este país hemos transportado más de 6000 pasajeros y recorrido más de 200.000 km. Cuando piensen hacer un viaje soliciten informes y se convencerán de la veracidad de nuestro lema:

**SEGURIDAD, VELOCIDAD
Y COMODIDAD**

THE RIVER PLATE AVIATION COMPANY



CASA CENTRAL:
LAVALLE 341
U. T., Av. 1567

AERODROMO Y TALLERES:
SAN ISIDRO
F.C.C.A.
U. T. San Isidro 115

Izquierda: Izquierda: Publicidad revista *El Gráfico*. 1921. Derecha: Publicidad de la River Plate Aviation Co. de 1921 donde se puede apreciar la sala de pasajeros de la compañía, detrás del automóvil se aprecia la calle Márquez

³² Revista *Aviación*

³³ *Janes all the World. Aircraft pounded by Fred T. Jane (Thirteenth Year) 1923*. London: Sampson Low. Marston & Co. Ltd. Aeronauticals Publishers



Izquierda: Publicidad Revista *El Gráfico*. 1921. Derecha: De Havilland *Airco* DH.4A en San Isidro con Kingsley, Ama-deo Tovía, Aida G. de Tovía antes de iniciar su segundo raid. 5 de marzo de 1921³⁴

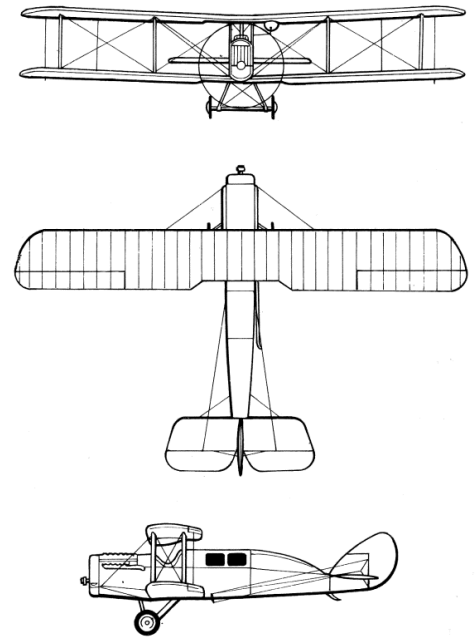
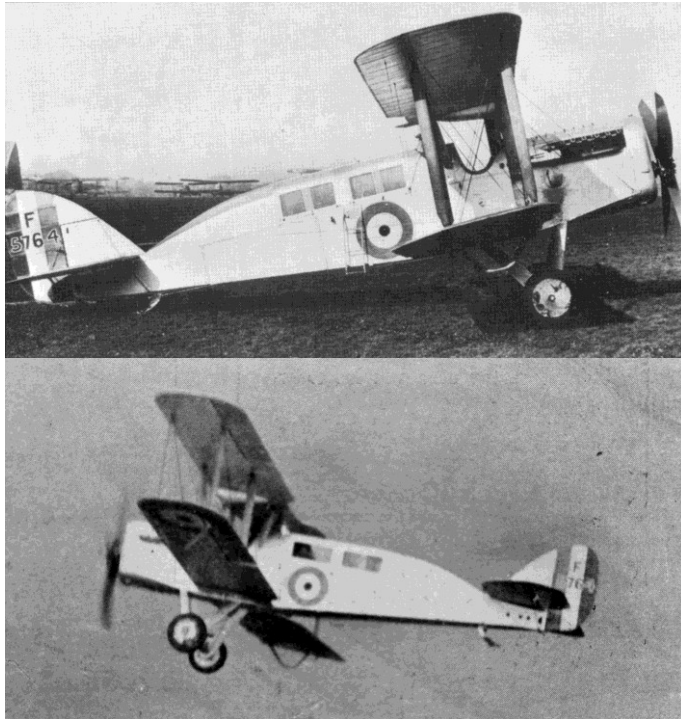


En de marzo de 1921 la empresa se registró un inesperado y curioso episodio que fue reflejado en el diario *La Prensa* del día 21 bajo el título *Primer Contrabando Aéreo*. El texto decía lo siguiente: *En el avión que de Montevideo llegó ayer a esta capital, piloteado por el mayor Shirley Kingsley fue secuestrado un cargamento de alcaloides envasados en 376 frasquitos, además de 500 termómetros, en una valija que transportaban dos pasajeros. Se trata del primer contrabando realizado en nuestro país por avión*³⁵.

Como parte de su plan de negocios desarrollaron proyectos para organizar un aeródromo de uso exclusivo en Buenos Aires donde centralizar las operaciones aéreas con aviones terrestres e hidroaviones, para el transporte de pasajeros y correspondencia. Kingsley y muy probablemente Eduardo Bradley gestionaron ante el Concejo Deliberante la sesión de los terrenos que luego ocupara la Escuela de Mecánica de la Armada en el barrio de Núñez, pero las tratativas no prosperaron.

³⁴ Revista *Aviación*.

³⁵ LIRONI, Julio Víctor. (1980) *Misiones Aeronáuticas Extranjeras 1919-1924. Beneficios y consecuencias de su proceso en la evolución de la aviación militar y civil en nuestro país*. Instituto Argentino de Historia Aeronáutica. Jorge Newbery. Germanó Artes Gráficas. 4 de diciembre de 1980. Pág. 131 a 132.



De Havilland *Airco* DH.4A F5764 vendido a la Handley Page el 17 de febrero de 1919

Juguete de un alegórico De Havilland *Airco* hecho en Ca-triló, La Pampa. Allí aparecen los niños Luis y Pedro Cámpo-ra³⁶



El 21 de septiembre de 1921 se autorizó al Mayor Kingsley a establecer servicios aerocomerciales regulares entre Buenos Aires y Montevideo para lo cual se prepararon dos hidropuertos, uno en las costas de San Fernando dejado por la Misión Militar Italiana y el segundo en la dársena norte del puerto de Buenos Aires donde luego operó la misión Junkers y en 1945 los hidroaviones Short S.25 *Sandrigtham* de la Compañía Argentina de Aeronavegación Doderó S.A., luego la Sociedad Mixta ALFA (1947) y finalmente Aerolíneas Argentinas (1950). Explotaron dos rutas:

San Isidro-Villa Colón: (del 17 de diciembre de 1921 al 30 de abril de 1922) con DH.4a y DH.9a y DH.16.

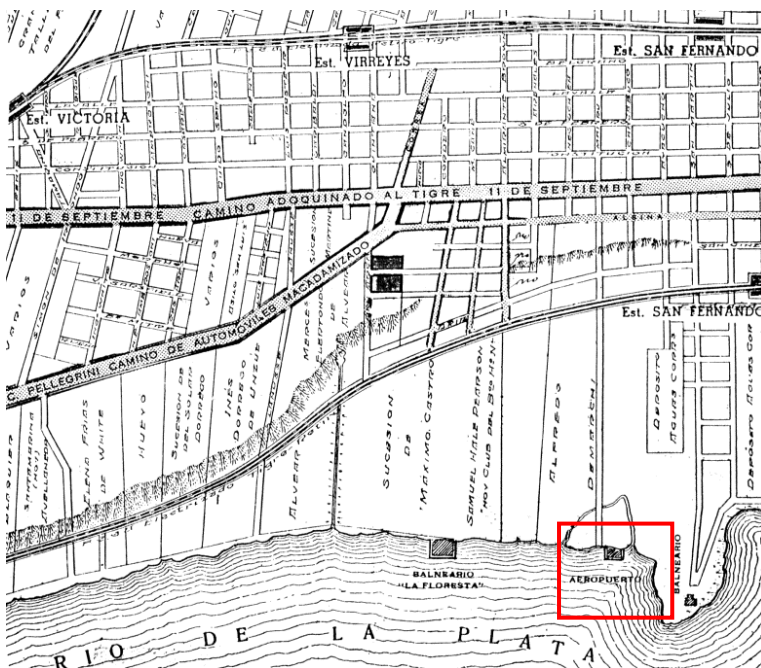
³⁶ Revista *Caras y Caretas* N.º 1170. 5 de marzo de 1921.

Dársena Norte-Muelle Maciel: (del 30 de noviembre de 1922 al 31 de marzo de 1923) con botes voladores Vickers Viking IV.



Vickers *Viking IV* con cabina cerrada en el muelle del hidropuerto San Fernando. 1923³⁷

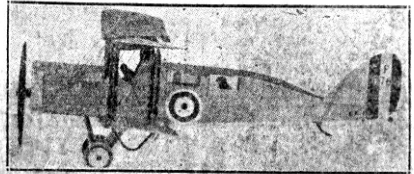
En los primeros meses de 1924 inició sus operaciones a Montevideo con dos botes voladores Vickers *Viking IV*. Cumplía un servicio regular a Montevideo (muelle Maciel) con extensión a Punta del Este de lunes a sábado desde Dársena Norte del Puerto de Buenos Aires y/o San Isidro. Estos vuelos fueron desarrollados por los pilotos Shirley H. Kingsley, Bryand Ferrand y Patrick J. Hassett, se suspendieron el 31 de marzo de 1924 y las cifras, envidiables para la época totalizaron 177 vuelos, 574 pasajeros y 168 sacas de correspondencia transportada.



VUELOS EN AEROPLANO

Sres. COMERCIANTES y ESTANCIEROS:

Los nuevos servicios comerciales por aeroplano permiten hacer viajes rápidos a todo el interior de la república. No es una fantasía, pero es eminentemente práctico y una gran economía de tiempo.



El Aeroplano "AIRCO 4 A" para pasajeros.

Todos los vuelos bajo la dirección del mayor Kingsley, con ayuda de pilotos prácticos, con máquinas de seguridad probada.

Vuelos de ensayo... \$ 40 m/n.
Excursiones de 100 k... " 80 "

THE AMERICAN EXPRESS Co.
562- Bm. MITRE - 562 Teléf. Av. 199 y 2028

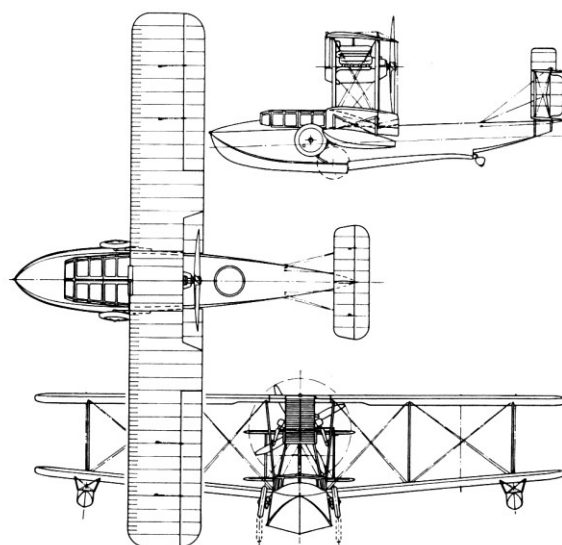
RIVER PLATE AVIATION Co.
LAVALLE 541 Teléf. Av. 19

Izquierda: Hidropuerto utilizado por la compañía en San Fernando, estas instalaciones habían sido preparadas por la Misión Militar Italiana y mejoradas por el Servicio de Aviación Naval. Derecha: Publicidad de la River Plate Aviation Co. con el De Havilland *Airco* DH.4a F5764. 20 de marzo de 1920

³⁷ *Janes all the World*. Aircraft edited by C. G. Grey London. Sampson Low. 1924.



Vickers *Viking IV* con cabina cerrada vendido al gobierno francés



Hidroavión Short S.25 *Sandringham* LV-AAQ de la Compañía Argentina de Aeronavegación Dodero S.A. que en el plano está demarcado con un recuadro. Foto archivo Marcelo Miranda³⁸

³⁸ <http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/Dodero-3.htm>



Sector del hidropuerto de Dársena Norte en Buenos Aires. El recuadro rojo indica el lugar de operación de los Short S.25 *Sandrigham* en 1945

Subsidiariamente se llevaron a cabo numerosos vuelos no regulares al interior del país, entre todas las localidades beneficiadas con los mismos podemos citar: Rosario, Trenque Lauquen, Santa Rosa de Toay, Tostado, San Pedro, Gualeguaychú, Paso de los Libres, Santa María del Livramento (Brasil), Porto Alegre, Azul, Mar del Plata, Necochea, Tandil, Bahía Blanca Trenque Lauquen, Villa Mercedes, Matheu, Chascomús, San Gerónimo (Bs. As.), San Carlos de Bariloche, Bahía Blanca, Río Colorado, Cipolletti, Córdoba, El Plumerillo, Montevideo y Asunción del Paraguay.



Sector donde estuvo emplazado el hidropuerto de Dársena Norte

Relevamiento aerofotográfico de la ciudad de Buenos Aires

En el período 1919-1920 Kingsley llevó a cabo algunas tomas fotográficas de la ciudad de Buenos Aires. El 28 de noviembre de 1924 la Comisión de Obras Públicas del Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires dio sanción favorable al proyecto de la Intendencia para la adquisición de 100 planos aerofotográfico y material empleado por el Mayor Kingsley por la suma de \$26000³⁹.

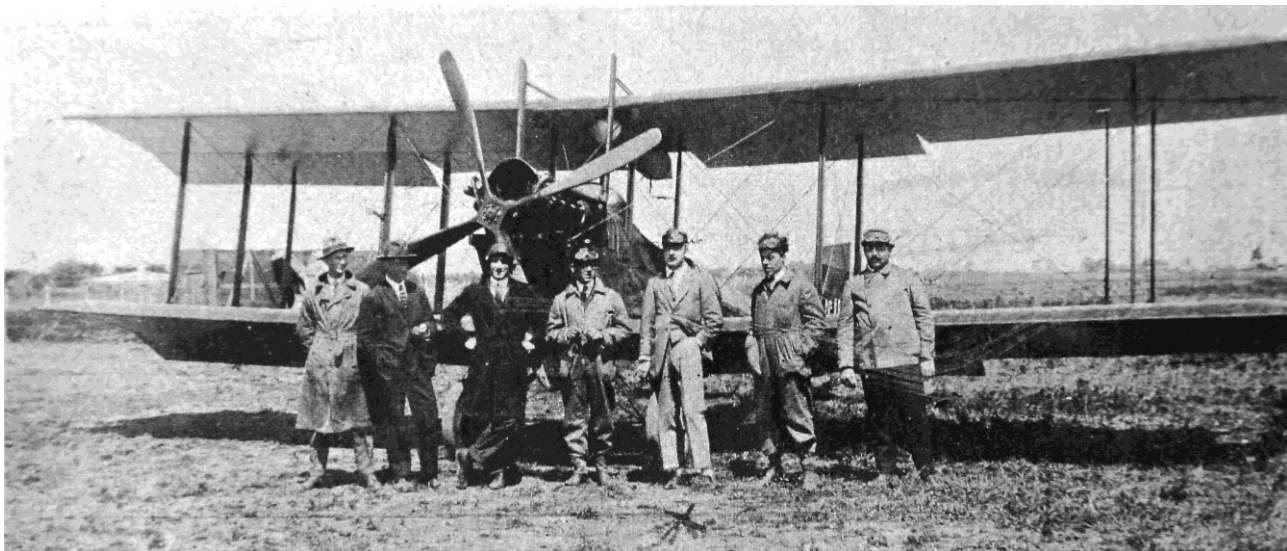
De este modo Kingsley desarrolló un relevamiento aerofotográfico de la ciudad mediante la toma de 800 placas verticales que posibilitaron la confección de un plano de la metrópoli y luego fueron adquiridas por la municipalidad mediante Ordenanza del honorable Concejo Deliberante de fecha 28 de noviembre de ese año⁴⁰. Este material se hallaría conservado por el Instituto Geográfico Militar. El 17 de diciembre de 1921 la sociedad River Plate Aviation Co. se fusionó con la Compañía Franco Argentina de Transportes Aéreos creándose la Compañía Río Platense de Aviación S.A.

³⁹ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides N.º 3*. 2ª Parte. Pág. 136.

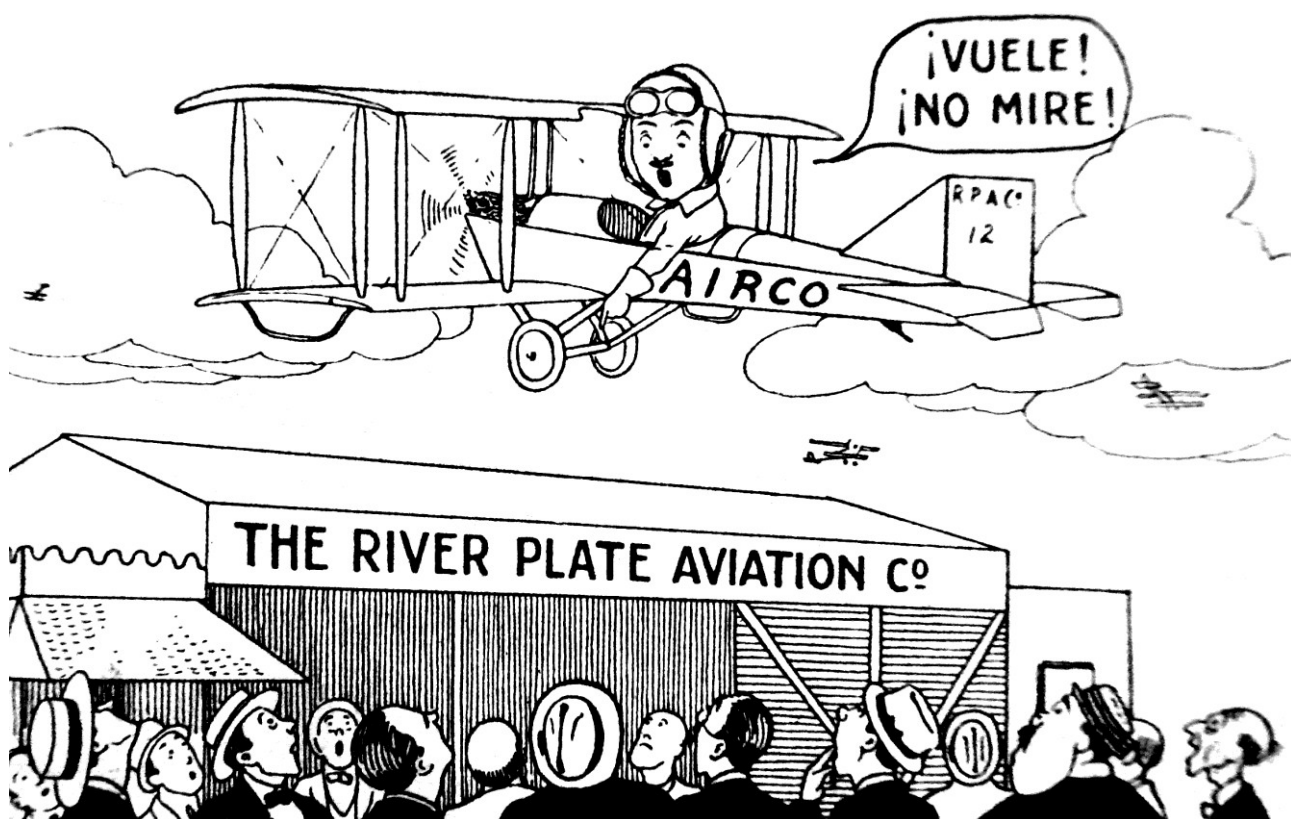
⁴⁰ LIRONI, Julio Víctor. (1980) *Misiones Aeronáuticas Extranjeras 1919-1924. Beneficios y consecuencias de su proceso en la evolución de la aviación militar y civil en nuestro país*. Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery. Germanó Artes Gráficas. 4 de diciembre de 1980. Buenos Aires. Pág. 178.

Escuela de vuelo

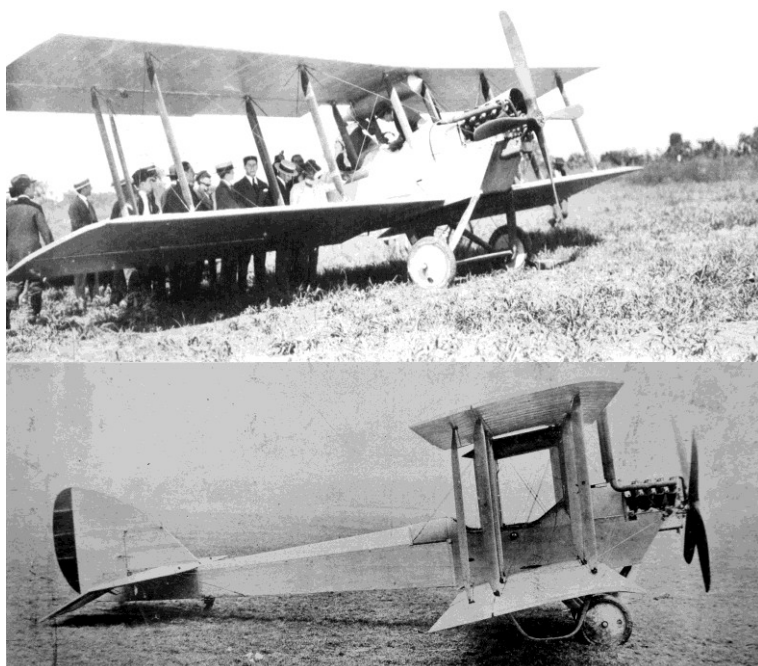
Contaron con aviones de origen británico. Sus instructores fueron: Shirley George Kingsley y los pilotos: Theo F. Davenport, Joselyn Lewis, Olive Thompson, Sidney Holland. Patricio F. Hasset, Edward Malvin, Eric Mayne, Erca Colman, Bryan Ferrand, Percy Greenwood, Arthur Tom Baker y Arnold Sydall.



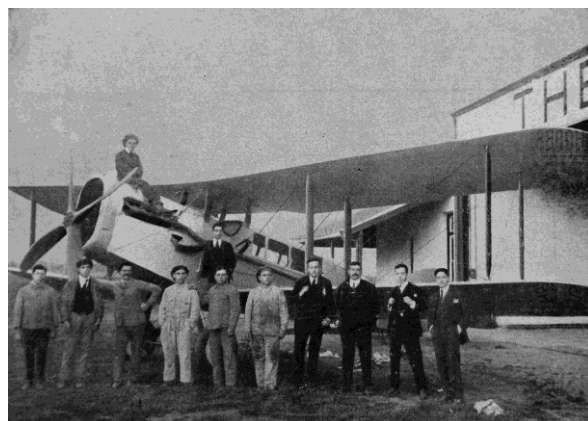
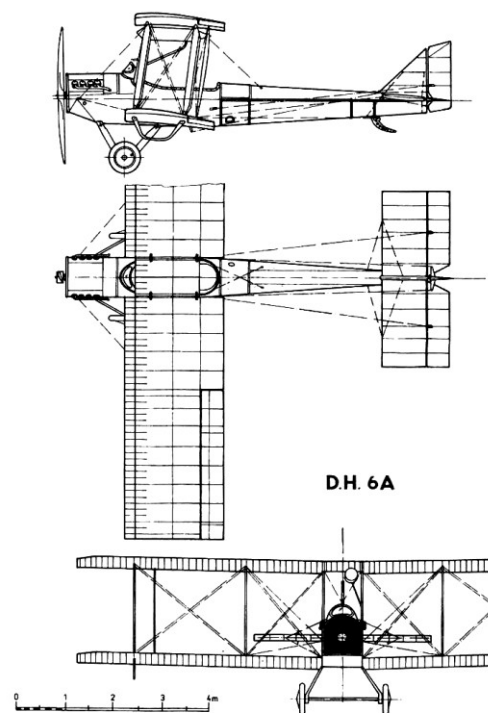
De Havilland *Airco* DH.6 RPAE 12 en San Isidro con el instructor de la River Plate Aviation Olive Thompson rodeado de un grupo de alumnos



Detalle de la publicidad de 1921 donde aparece el De Havilland *Airco* DH.6 registro RPAE 12 con la caricatura del piloto Kingsley⁴¹



De Havilland *Airco* DH.6. (Revista *Fray Mocho* N.º 384. 2 de septiembre de 1919)



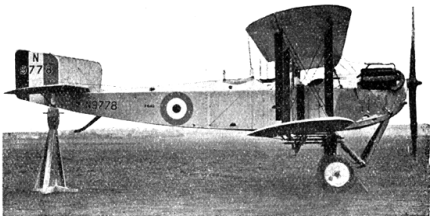
Izquierda: De Havilland *Airco* DH.6 registro RPAE 12 frente a los hangares de la River Plate Aviation en San Isidro. Derecha: De Havilland *Airco* DH.16 en San Isidro con Olive Thompson, Ricardo de la Puente, Peñaloza Cardoso, Carlos Garbarini y personal de mecánicos de la Escuela⁴²

⁴¹ Revista *El Gráfico*. 1921

⁴² Revista *Aviación*

Propagandas de la firma representada por Shirley George Kingsley publicadas en el Anuario
Guía de la Aeronáutica. Alberto A. Mortz

The Fairey Aviation Co. Ltd.



Uno de los cuatro "FAIREY III D" que efectuó el vuelo
CAIRO - CABO - CAIRO - LONDRES
de 22.500 kms. con todo éxito.

FAIREY la fábrica más
grande de Aeroplanos e Hidroaviones
de Inglaterra.

Representante Exclusivo:
Mayor Shirley Kingsley
Reconquista 491 — Bs. Aires

**The
H. G. Hawker Engineering
Co. Ltd.**



Un aparato de caza HAWKER de 450 H. P.

**La combinación
SOPWITH - HAWKER**
es suprema en el diseño y
construcción de
aparatos de caza

Representante Exclusivo:
Mayor Shirley Kingsley
Reconquista 491 - Bs. Aires

**The Blackburn Aeroplane
& Motor Co. Ltd.**

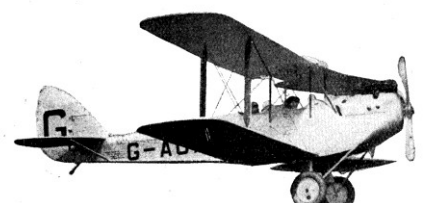


Un aeroplano BLACKBURN "DART"
lanzando un Torpedo.

ESPECIALISTAS EN
AEROPANOS E
HIDROAVIONES
LANZA-TORPEDOS

Representante Exclusivo:
Mayor Shirley Kingsley
Reconquista 491 - Bs. Aires

**THE DE HAVILLAND
AIRCRAFT Co. Ltd.**



Un Havilland "Moth" Motor "Cirrus" 27-60 H P en vuelo.

EL APARATO UNIVERSALMENTE
ADOPTADO COMO IDEAL PARA
ESCUELA Y TURISMO

ECONOMIA Y EFICACIA
12.5 litros de nafta por **100** kms.
De **60** a **155** kms. POR HORA
480 kms. de AUTONOMIA

SOLICITE DETALLES AL REPRESENTANTE EXCLUSIVO:
Mayor Shirley Kingsley
Reconquista 491

Compañía Franco Argentina de Transportes Aéreos

La misión militar francesa llegó al país en 1919 y estableció su base de operaciones en El Palomar. Desde allí trabajó en tres direcciones: en primer lugar la transferencia de material y tecnología para la aviación militar argentina, la expansión aerocomercial nacional y regional con países limítrofes y finalmente la formación de pilotos civiles con material y profesionales franceses.

La creación de la compañía aerocomercial fue promovida con carácter experimental por el Comandante Juan Guichard (2.º Jefe de la Misión Militar) y Carlos Murat (Francés) juntamente con una escuela de pilotaje que como dijimos operó desde El Palomar.



Teniente Victor Guichard.
Izquierda⁴³. Derecha: Caricatura de Alonso⁴⁴

Sus integrantes, tal como también lo hizo la misión militar italiana, desplegaron una muy interesante actividad de fomento de la aviación. Inició sus operaciones el 8 de diciembre de 1919 a Montevideo con dos F.50 (F.50 N.º 1 Coronel Charles Maurice Precardin, F.50 N.º 2: Tripulación Teniente G. Grillón, Mec Capdeville. Pasajeros: F. B. Parravicini, su esposa Sara Piñeiro, escritor Enrique García Velloso y Enrique Roger) y el 12 de enero de 1920 a Mendoza⁴⁵. Para ello instalaron hangares en Pergamino, La Carlota, Río IV, Villa Mercedes y Mendoza. La ruta a Mendoza se desarrollaba en dos etapas:

1ª Etapa: Palomar, Pergamino, La Carlota y Río Cuarto con Breguet XIV *Limousine*. Pilotos: Daniel Clerté y Jorge Combes.

2ª Etapa: Río IV, Villa Mercedes, Mendoza con Farman F.50P a cargo de Jules Frédéric Abel y Adrien François Pierre Eugene Bédignans.

Luego de la disposición del ejército de suspender las operaciones civiles en El Palomar y habilitar el aeródromo San Isidro, en agosto de 1921 comenzó el montaje de los cobertizos y trasladaron su material consistente en aviones Caudron G-3 cedidos por el Ejército, Farman F.50P y Breguet XIV *Limousine*⁴⁶. Se armaron tres hangares desmontables con estructura de madera y cubierta de lona

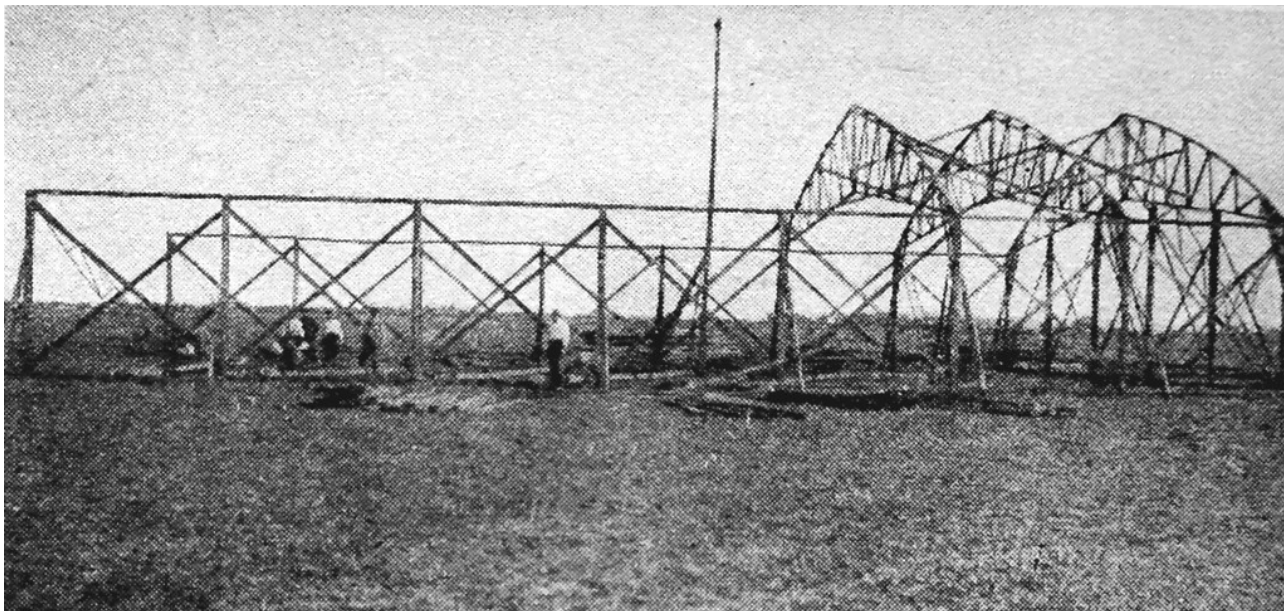
⁴³ Foto revista *Caras y Caretas* N.º 1094 20 de septiembre de 1919.

⁴⁴ Revista *Caras y Caretas*. 1919.

⁴⁵ LIRONI, Julio Víctor. (1980) *Misiones Aeronáuticas Extranjeras 1919-1924. Beneficios y consecuencias de su proceso en la evolución de la aviación militar y civil en nuestro país*. Instituto Argentino de Historia Aeronáutica. Jorge Newbery. Germanó Artes Gráficas. 4 de diciembre de 1980. Buenos Aires. Pág. 53 a 54

⁴⁶ Revista *Aviación* N.º 9. 31 de septiembre de 1921.

tipo *Bessoneau* con capacidad para doce aviones cada uno, que habían pertenecido a la Misión Aeronáutica Francesa. El personal estuvo integrado por los instructores: Daniel Clerté, Jorge Combes, Jules Frédéric Abel y Adrien François Pierre Eugene Bédignans secundado por el mecánico Capdeville.



Montaje del hangar Bessoneau de la Compañía Franco Argentina de Aviación de Transportes Aéreos⁴⁷

AVRO 504K *Standard* muy probablemente en San Isidro frente al hangar de la Compañía Franco Argentina de Transportes Aéreos. De izquierda a derecha: Juan Bautista Borra, Sargento Conductor de Aeroplano Juan Carlos Goggi y la Sra. Comelli. Circa de 1920-1922⁴⁸



⁴⁷ Revista *Caras y Caretas* N.º 1123. 10 de abril de 1920.

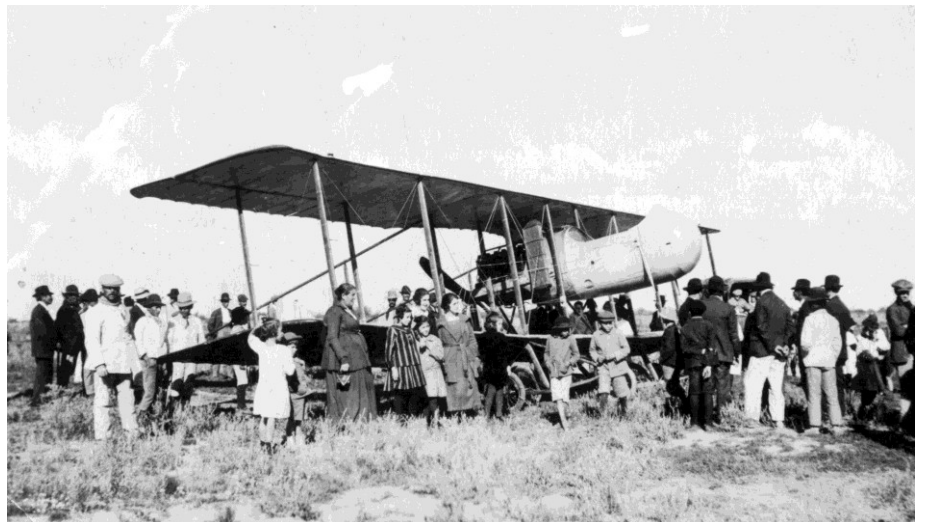
⁴⁸ Colección Juan Carlos Borra.

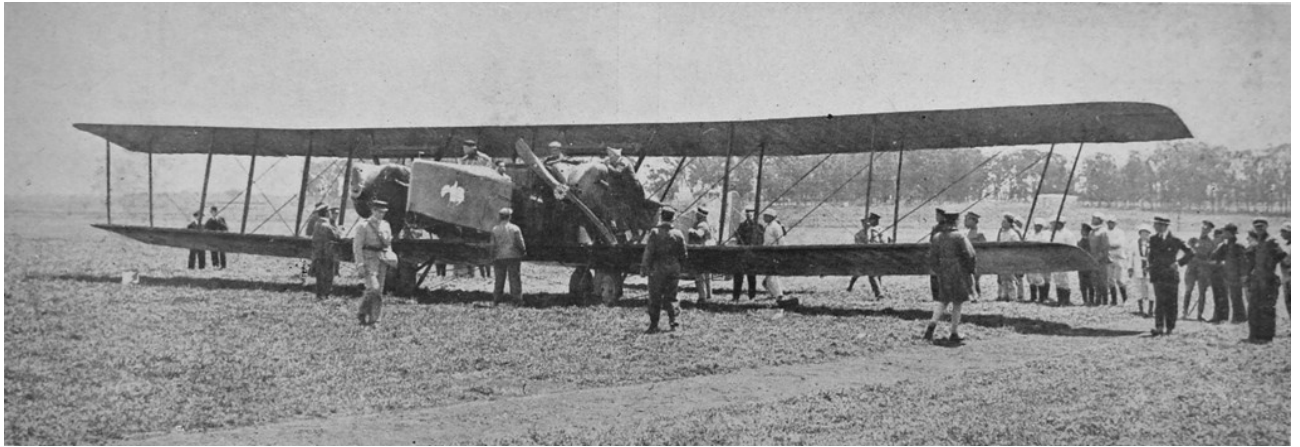
Foto de un Breguet XIV en mantenimiento muy probablemente tomada en 1921 frente al hangar Bessoneau de la Compañía Franco Argentina de Transportes Aéreos de San Isidro



Breguet XIV *Limousine* equipado con tanques de combustibles subalares en el plano superior para vuelos de largo alcance

Farman F-40 en Santa Rosa (San Luis) durante un vuelo de la Compañía Franco Argentina de Transportes Aéreos





Farman F.50 en El Palomar

El siguiente paso fue constituir la Compañía Franco Argentina de Transportes Aéreos integrada con capitales nacionales que se totalizó un aporte de un millón de pesos. El grupo quedó constituido de la siguiente manera:

Presidente: J. B. Sauberan

Vicepresidente: Dr. Manuel Quintana

Vocales: G. Guthman, Jorge González, G. E. Artau, Francisco Herman Henstch, Benjamín Giménez Lastra, Dr. G. E. Leguizamón

Síndico: H. Berger

Suplente: A. Traverso

El objeto societario fue:

1. Establecer servicios aéreos regulares al interior y países limítrofes.
 - Línea Buenos Aires, Montevideo.
 - Línea Buenos Aires, Mar del Plata.
 - Línea Buenos Aires, Rosario.
2. Materializar la representación oficial de la industria aeronáutica francesa.
3. Contribuir al establecimiento de escuelas de vuelo en el interior del país. Entre los lugares más representativos podemos citar: Rosario, Tucumán y Córdoba⁴⁹.

⁴⁹ Revista *Aviación y Automovilismo* N.º 5. Noviembre de 1919.

VENTA DE MATERIAL DE AVIACION

Proveniente de las provisiones de guerra
— del Ejército Francés y de la Marina —

□ □ □

AEROPLANOS

AR — Bréguet — Caudron — Farman
Nieuport — Salmson — Sopwith — Spad
Voisin, etc.

HIDROAVIONES

Tellier — G. Levy (Le Pen) — Levy
Besson — Donnet-Denhaut

MOTORES DE AVIACION

Anzani — Clerget — Gnome y Rhone
Hispano-Suiza — Lorraine-Dietrich —
Renault — Salmson — Fiat, etc.

Piezas de recambio para aeroplanos y motores.
Magnetos y bujías de todas marcas
y de todos tipos.

— Aparatos para fotografía aérea —

Instrumentos, altímetros, brújulas, barógrafos,
contadores de revoluciones, indicadores
de velocidad, etc.

Paletos de piel de cabra, combinaciones guarne-
cidas con pieles, cascos de piloto, zapatos
guarnecidos con pieles, pantalones de cuero.

GRAN CANTIDAD DE TIENDAS 6×8
Y DE TIENDAS ABRIGOS PARA
AEROPLANOS, COBERTIZOS FIJOS
Y DESMONTABLES, COBERTIZOS
BESSONNEAU.

DIRIGIR LOS PEDIDOS A

SOCIÉTÉ COMMERCIALE DES
STOCKS DE L'AVIATION

2. RUE GALILÉE — PARIS

ENTREGA INMEDIATA

Venta de remanentes de guerra del ejército y armada
francesa⁵⁰

Escuela de vuelo

Tuvo como instructores a los aviadores franceses: Daniel Clerté, Jorge Combes, Jules Abel y Adrien Bedrignans y contó con sesquiplanos Caudron G-3EP-2 cedidos por el Ejército⁵¹. La última operación de la compañía se realizó el 30 de abril de 1922 y en 1924 se fusionó para formar la Compañía Río Platense de Aviación.

Compañía Argentina de Aviación

La historia de esta empresa se encuentra poco documentada, afortunadamente gracias a la colaboración del investigador Marcelo Miranda hemos podido reconstruir algunos aspectos de su actividad. Al igual que la River Plate Co., la empresa tenía dirección comercial en Lavalle N.º 341 estuvo constituida por los pilotos Benjamín Giménez Lastra, Víctor Guichard, Gervasio Videla Dorna, Jean de Bretes, Marcel Edmond de Saint Suplice, Jorge Fernand Sariotte y Max Seguy.

⁵⁰ Revista *Aviación* N.º 5. Mayo de 1921.

⁵¹ Revista *Aviación* N.º 9. 31 de septiembre de 1921.

Hemos podido conocer que la primera referencia apareció en el diario *La Nación* el 24 de febrero de 1920, donde se informaba la prueba exitosa en El Palomar de un Dorand AR-1 (180 hp)⁵² al mando del Sargento francés Georges Moreau.

Estas informaciones nos permiten conjeturar que el material inicial (los aviones Dorand, Farman F-40 y los hidrodeslizadores Lambert) con que contó la empresa había sido vendido o entregado por esa misión militar. La firma representó además otras marcas tales como los botes voladores Besson Levy, Morane Saulnier MS-3, Potez y Farman. Seguramente esta empresa fue la promotora de la importación de aviones Dorand y MS.3 a usuarios privados e instituciones tales como los aeroclubes de Rosario y Tucumán.



Dorand AR-1. Derecha: avión adquirido por Pablo Teodoro Fels. 9 de Septiembre de 1922

Como referimos precedentemente al cerrarse las operaciones civiles en El Palomar la Compañía Argentina de Aviación se estableció en el aeródromo de Villa Lugano y en septiembre de 1921 se fusionó con la Compañía Río Platense de Aviación S.A.⁵³ que operaba desde San Isidro.

Hidrodeslizador Lambert sobre el río Paraná⁵⁴



⁵² La misión militar francesa habría traído cuatro aviones de este modelo. Dos fueron destinados al Aero Club Rosario, uno a Pablo Teodoro Fels, bautizado Mitre y el último adquirido por el piloto militar francés Jorge Fernand Sariotte.

⁵³ Revista *Aviación*. 30 de setiembre de 1921.

⁵⁴ Revista *Aviación y Automovilismo*. Marzo de 1920

Compañía Río Platense de Aviación S.A.

Entre el 1 de septiembre de 1921 la Franco Argentina de Transportes Aéreos se fusionó con la River Plate Aviation dando origen a la Compañía Río Platense de Aviación S. A. El directorio de la empresa tenía oficinas en la calle Lavalle N.º 341 y estuvo integrado por: Carlos A. Tornquist, Henry C. Thompson, Francisco Herman Hentsch, Juan Gichard, Shirley G. Kingsley (Administrador General), Dr. José M. Paz (Síndico), Aarón Félix Martín de Anchorena, Enrique de Anchorena, Manuel G. Balcarce, Carlos Ortiz Basualdo, Nicolás Ortiz Basualdo, Federico Bemberg, E. W. Drabble, Guillermo H. Drysdale, Carlos Duggan, Juan Duggan, David Hogg, H. H. Leng, Emilio Lernoud, Alfredo Peña, Arthur G. Prudent, Louis Superviele, Saturnino J. Unzué, Coronel Alfredo Froilán de Urquiza⁵⁵. El 21 de septiembre el gobierno argentino autorizó a establecer servicios aerocomerciales regulares entre Buenos Aires y Montevideo que se iniciaron el 17 de diciembre.



Aviones de la Compañía Río Platense de Aviación. 1924 (Colección Susan Collins)⁵⁶



El 1 de enero de 1924 quedó oficialmente habilitada por el Director de Correos y Telégrafos de la Nación la correspondencia por Vía Aérea. El Mayor Kingsley estableció con los botes voladores Vickers un servicio regular a Montevideo (muelle Maciel) con extensión a Punta del Este de Lunes a Sábado. El servicio fue prestado hasta el 31 de marzo a cargo de los pilotos Shirley H. Kingsley,

⁵⁵ En 1896 fue el primer jefe del sargento Eduardo José Romero desaparecido con el Pampero en octubre de 1908 cuando éste revista en el Regimiento N.º 3 de Caballería de Línea.

⁵⁶ <http://loudandclearisnotenough.blogspot.com.ar/2012/09/airco-dh9.html>

Bryand Ferrand y Patricio Hassett (177 vuelos, 574 pasajeros, 168 sacas de correspondencia transportada).

Fig. 20 LA REVISTA DE AVIACION Y AUTOMOVILISMO

**COMPañIA ARGENTINA
DE AVIACION**

TEL. U. T. 1285, Av. . . . 341 - LAVALLE

AEROPLANOS

MORANE - SAULNIER - FARMAN - POTEZ, etc.
HYDRAVIONS BESSON - DESLIZADOR DE LAMBERT

PILOTOS

B. Gimenez Lastra - J. Guichard - Videla Dorna
De Brettes - St. Sulpice - Sariottes - Séguy



MORANE - SAULNIER AR. 50 H. P. RHONE DE TURISMO

**14.000 \$ incluso
el aprendizaje
en la estancia
del comprador.**

Consumo: 25 litros de nafta por hora
Velocidad: 153 kilómetros por hora
2 y 3 ASIENTOS

9 RECORDS DEL MUNDO

Sobre **24** pertenecen
a los
Aviones y Motores
FARMAN

DURACION con 45 H. 11 M. 59 S.
Avión FARMAN 450 C F
(pilotos Drouhin y Landry 7-8-25)

DISTANCIA sin escala: 5174 Kms.
Avión Breguet XIX - FARMAN 500 C F
(pilotos Challe y Weiser 31-8-26)

Representante Exclusivo;
Corporación Franco Sud Americana
CALLAO 852 - Buenos Aires

Izquierda: Publicidad de la Compañía Argentina de Aviación (revista *revista Aviación y Automovilismo*. 1920) Derecha: Publicidad de la Corporación Franco Sud Americana, Representante de Farman⁵⁷

⁵⁷ Anuario Guía de la Aeronáutica. Alberto A. Mortz, 1926.



Aeródromo San Isidro. En el centro se observa la silueta de un Bleriot-SPAD S.34 *Hebermont*⁵⁸

Publicidad de la Escuela de vuelo de la Cía. Río Platense de Aviación (Ex River Plate Aviation)⁵⁹

ESCUELA DE PILOTOS
VUELOS DE TODAS CLASES
REPARACIONES EN GENERAL



AEROPLANOS
HIDROAVIONES
DESILIZADORES
ETC.

G

R

P

L

R

onstituida el 1.º de Septiembre por los más destacados elementos del país, esta Compañía seguirá propendiendo al desarrollo de la aviación en todas sus aplicaciones, continuando así la eficaz obra emprendida por la

iver Plate Aviation Co., cuyos aviones durante los últimos dos años transportaron 11 263 pasajeros con un recorrido de 379.700 km., prueba concluyente de la superioridad de nuestras máquinas y de la experiencia de nuestros pilotos.

osemos a 30 minutos de la Capital Federal el mejor aeródromo con las más modernas instalaciones, en donde todo piloto-propietario puede guardar su aeroplano, facilitándole la ayuda del personal competente de que disponemos, además de nuestro Club con alojamiento, etc.

e nuestra Escuela puede obtenerse el brevet de piloto en menos tiempo y con menos gasto que en cualquier otra, dado nuestro método de enseñanza, y no obstante ser nuestros cursos más completos en teoría y práctica tanto en talleres como en vuelo.

ntes de realizar un vuelo de cualquier naturaleza, solicite informes por carta o teléfono sobre nuestros servicios. Tenemos un piloto permanentemente en nuestro aeródromo para realizar vuelos sobre Buenos Aires y alrededores.

AERODROMO Y TALLERES
SAN ISIDRO--F. C. C. A.
U. T. 415, S. Isidro



ADMINISTRACION
LAVALLE 341
U. T. 6821 } Avenida
„ 1567 }

El material de la compañía estuvo constituido por De Havilland modelos: DH.4a, DH.9a y DH.16, Breguet XIV *Limousine*, Vickers *Viking IV*.

⁵⁸ Foto archivo diario *La Nación*

⁵⁹ Revista *Aviación* N.º 11. 31 de diciembre de 1921.



De Havilland DH.4a con Olive Thompson y Aarón Félix Martín de Anchorena y el mecánico Domingo Traversi (3) en San Isidro⁶⁰



De Havilland DH.4a



Breguet XIV *Limousine*

El 1 de enero de 1924 quedó oficialmente habilitada por el Director de Correos y Telégrafos de la Nación la correspondencia por vía aérea. Kingsley estableció un servicio regular a Montevideo (Muelle Maciel) con extensión a Punta del Este de Lunes a Sábado con los botes voladores Vickers. El servicio fue prestado hasta el 31 de marzo y los pilotos responsables de su operación fueron Kingsley, Bryand Ferrand y Patricio Hasset. Se desarrollaron 177 vuelos en los que se transportaron 574 pasajeros, 168 sacas de correspondencia.

⁶⁰ ANTIH, Isidoro J. M. *Campo de aviación de San Isidro 1920-1925*. Agosto de 2001. Museo, Biblioteca y Archivo de la Municipalidad de San Isidro Dr. Horacio Béccar Varela



De Havilland DH.4a con el Mayor Kingsley en el centro⁶¹

⁶¹ Colección Mortz.

CABLES Y TELEGRAMAS:
ASTRA - BUENOS AIRES
CÓDIGOS:
MONTLEY, A. B. C., LIEBER

TELÉFONOS:
OFICINAS:
U. T. 5821, AVENIDA
AERODROMO:
U. T. 415, SAN ISIDRO

COMPANHIA RIO PLATENSE DE AVIACIÓN
(SOCIEDAD ANÓNIMA)

AEROPLANOS, HIDRO AVIONES, DESLIZADORES, ETC.
ESCUELA DE PILOTOS, VUELOS DE TODAS CLASES

AERODROMO Y TALLERES:
SAN ISIDRO
P. C. C. A.

ADMINISTRACIÓN:
341 - LAVALLE - 341
BUENOS AIRES

Toda comunicación debe dirigirse a la Administración

REPRESENTANTES DE:
AEROPLANOS:
DE HAVILLAND
MORANE - SAULNIER
CAUDRON
GLOUCESTERSHIRE
POTEZ
MOTORES AVIACIÓN:
ROLLS-ROYCE
EMALITE:
TITANINE
MOTOR PARA MOTORES DE
AEROPLANO:
ODIER
INSTRUMENTOS DE AVIACIÓN:
VION
HILF
BUGIAS:
LEDA
MORTIGUADOR SANDOW:
LUKE-TURNER
MOTOR ESPECIAL FLEXIBLE PARA
NAFTA:
PETROFLEX
MOTORES, CABLES, ETC.
BRUNTON
ACEITES:
CASTROL
HERRAMIENTAS PRECISIÓN:
C. A. V.
MOTORES PARA CAMIÓN:
PARIS - AUBEVOYE
MOTORES INDUSTRIALES,
IMPRESORES, BOMBAS, ETC.
TAILLEFERRE
PINTURAS:
HAGUENAUER
MOTOR INCOMBUSTIBLES
PARA NAFTA:
SEMAPE
MOTOR PARA JARDIN:
COUTIN
MOTOR ESPECIALES PATENTADAS
POIGNÉ
MORTIGUADORES PARA AUTOS
STAB
MOTORES ELÉCTRICOS:
GARDY
ETC., ETC.

Noviembre 12 de 1922.

CERTIFICAMOS que el Señor Domingo Traversi ha estado
trabajando en los Talleres de esta Compañía en cali-
dad de carpintero de primera desde 8 de Junio de
1920, habiendo desempeñado sus obligaciones a nuestra
entera satisfacción, siendo un operario competente,
trabajador y consciente de sus labores, y podemos
por lo tanto recomendarlo con entera confianza.

BUENOS AIRES, Noviembre 12 de 1922.

COM. RIO PLATENSE DE AVIACION
SOCIEDAD ANÓNIMA
Kingsley
DIRECTOR-GERENTE

Certificado de la Compañía Río Platense de Aviación S.A. suscripto por Kingsley extendido el 12 de noviembre de 1922 al Soldado Clase 1896 Domingo Traversi que prestó servicios en la Escuela de Aviación Militar. Sobre el costado izquierdo se pueden apreciar las representaciones comerciales de la empresa en Argentina⁶²

⁶² ANTIH, Isidoro J. M. *Campo de aviación de San Isidro 1920-1925*.

Aero Club Argentino

Esta institución señera de la aviación argentina nació el 13 de enero de 1908 en los salones de la Sociedad Sportiva, con la suscripción del acta de fundación del Aero Club Argentino. Desde entonces y hasta llegar a las instalaciones del aeródromo San Isidro tuvo otros emplazamientos: el Parque Aerostático de Belgrano, Aeródromos Villa Lugano y El Palomar.



Con el cierre de las operaciones de aeronaves civiles en aeródromo militar sus autoridades comenzaron a evaluar el futuro emplazamiento de su aeródromo. Finalmente en la asamblea N.º 177⁶³ realizada el 16 de marzo de 1921 se trató el ofrecimiento formulado por las Compañías Sudamericana de Aviación y Franco Argentina de Aviación para su traslado a San Isidro. Subsidiariamente el Servicio Aeronáutico del Ejército puso a disposición hangares de campaña para facilitarle la tarea. El 6 de enero de 1922 a las 16 la institución inauguró sus instalaciones locales



Aero Club Argentino

Inauguración de su nuevo campo de aviación en San Isidro

Ayer, día de Reyes, a las 16 (4 p. m.) tuvo lugar, con la grandiosidad que era de esperar, la inauguración del nuevo campo de aviación civil de esta prestigiosa sociedad, la primera en su género de toda la República y tal vez de la América del Sud. Ocupa el Aero-Club Argentino el campo de aviación que fué hasta ahora de las sociedades aeronáuticas extranjeras, inglesa y francesa, establecidas en San Isidro, campo conocido de todos. Al festival organizado con motivo de la inauguración concurrieron representantes de todos los centros de aviación del país y algunos extranjeros, figurando entre los invitados las autoridades nacionales, provinciales y locales y, además de los socios, un número escogido de familias, siendo todos ellos obsequiados y atendidos con la magnificencia y galantería propia de los distinguidos caballeros que forman la Comisión Directiva.

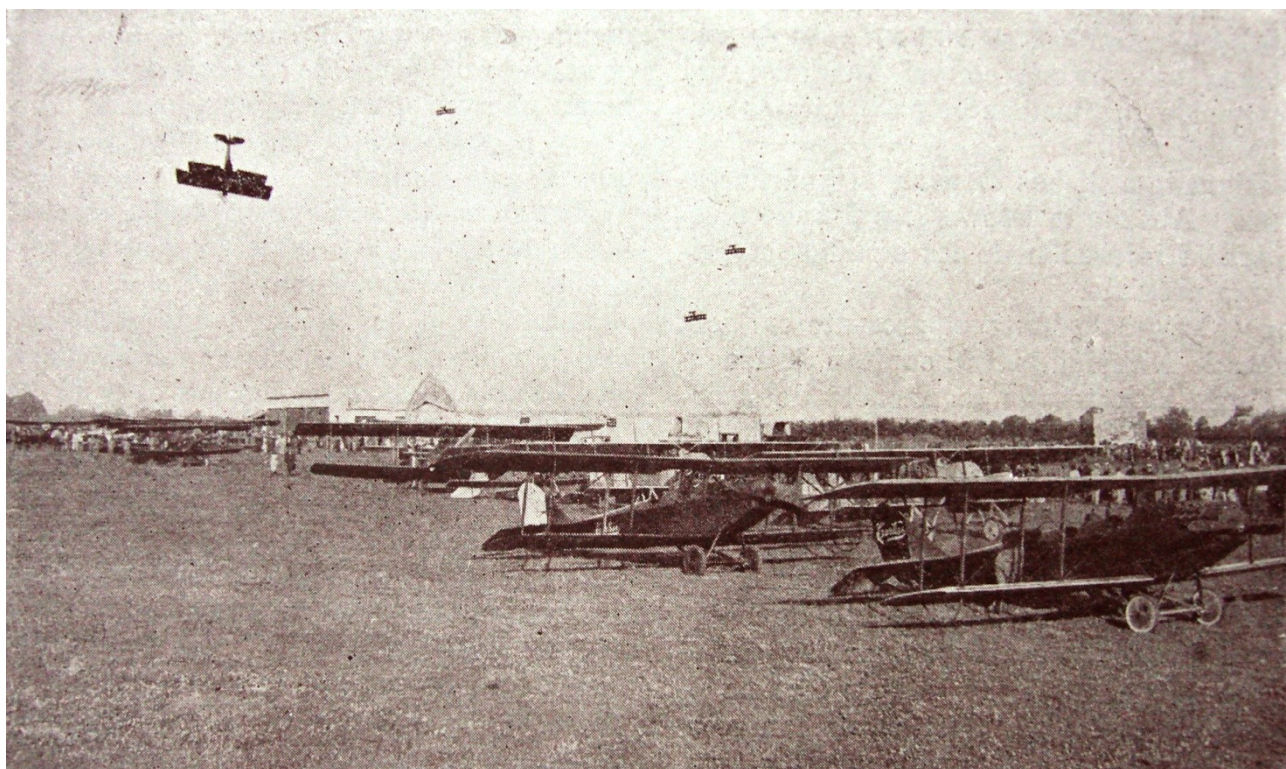
Izquierda: Invitación al acto de inauguración. (Colección Mortz) Derecha: Artículo periodístico sobre la inauguración del Aero Club Argentino⁶⁴

Inauguración de la Escuela de Vuelo

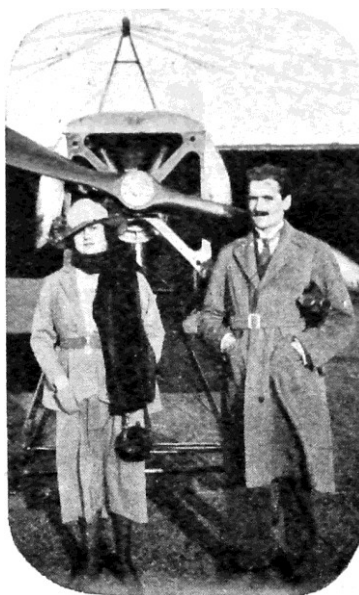
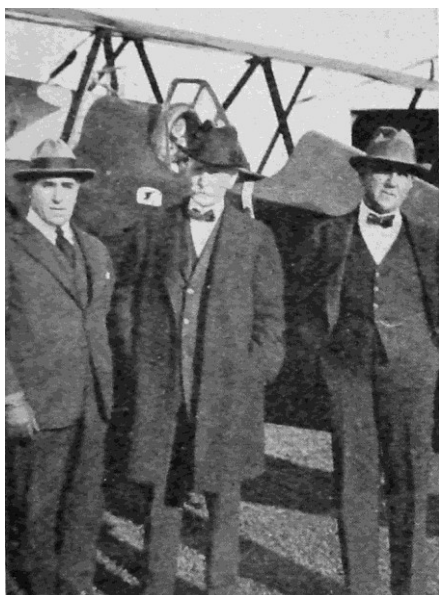
En 1922, en ocasión de la inauguración de la escuela de vuelo del Aero Club Argentino y el desarrollo la carrera a Mar del Plata, recibió la visita de Frank Lahm, oficiaron de anfitriones los ingenieros Alfredo Martínez de Hoz (presidente del Aero Club Argentino) y Alberto Roque Mascías.

⁶³ Libro de Actas del ACA. Asamblea N.º 177 del 16 de marzo de 1921 Fojas 52 a 53.

⁶⁴ San Isidro. Semanario parroquial de propaganda social, moral y religiosa. Año II N.º 19. 7 de enero de 1922. Pág. 7.



Inauguración del Aero Club Argentino, se aprecia el hangar de lona contiguo a los edificios de la Compañía Río Platen-
se de Aviación⁶⁵

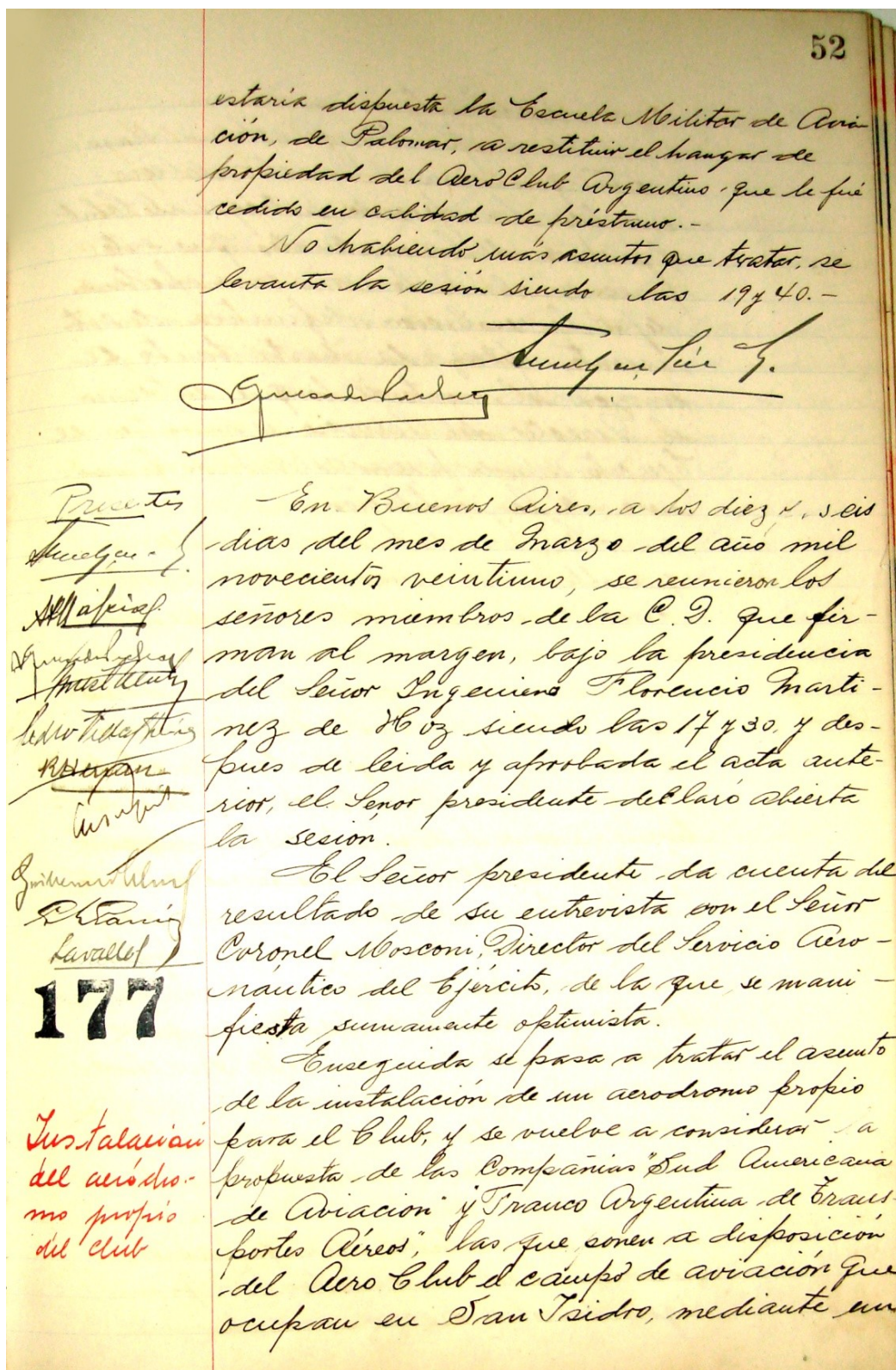


Izquierda: de Izquierda a derecha: Alberto R. Mascías, Frank Lahm y Alfredo Martínez de Hoz (presidente del Aero Club Argentino). Derecha: Centro: Virgilio Mira delante de su monoplano Golondrina con la pasajera Peralta Martínez. Derecha: El Presidente de las Federación Aeronáutica Internacional junto al Ing. Mascías observando la exhibición de Virgilio Mira⁶⁶

⁶⁵ Revista Aviación Año II N.º 13. 31 de enero de 1922.

⁶⁶ Revista Caras y Caretas N.º 1231. 6 de mayo de 1922

Reproducción del acta correspondiente a la asamblea N.º 177 realizada el 16 de marzo de 1921



errundamiento.

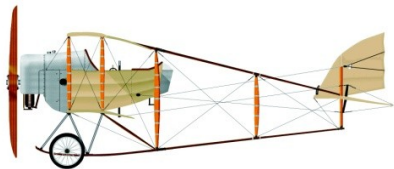
A propósito de esto, se manifiesta, que como el Director de Aeronáutica ha ofrecido entregar al Club el importe de los materiales que este posee en el Palomar, sería oportuno dejar la resolución definitiva de este asunto, aplazada hasta tanto se conozca el monto de lo que entregará el Director del Servicio Aeronáutico del Ejército, y poder precisar el estado financiero de la institución.

El presidente agrega además que en las Cámaras de Legisladores existe un proyecto a despacho de reglamentación aérea y en la cual no se menciona al Aero Club y se establecen autoridades exclusivamente militares, lo que dio motivo a que se trajera a conversación la oportunidad que había de intervenir ante los legisladores, para asesorarlos en estas cuestiones para que no se voten estos proyectos sin consultar los intereses civiles de la aviación; por tanto se resuelve por unanimidad, designar una Comisión que integran el Señor Presidente y el Señor Vice-presidente para que se entreviste con los Señores Diputados y Senadores con este fin y nombrar una Comisión de abogados para que proyecte un estudio de legislación aérea, teniendo en cuenta las que rigen en otros países, y se designa



Aero Club Argentino. Inauguración de la Escuela en San Isidro. Izquierda: El presidente del Aero Club Argentino: Ing. Alfredo Martínez de Hoz con la aviadora Enriqueta F. de Jarfelt y su hermana presenciando los vuelos. Derecha: el Teniente coronel Jorge B. Crespo (Director de la escuela de Aviación Militar) con Vicente Almandos Almonacid y oficiales de aviación presenciando los vuelos. Detrás se aprecia un hangar Bessoneau y el edificio perteneciente a la River Plate Aviation Co.⁶⁷

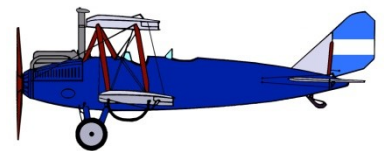
En ese entonces la aviación de ejército designaba suboficiales pilotos militares instructores, mecánicos de aviación y hasta dos soldados en las principales instituciones aerodeportivas con la finalidad de guiar la formación de pilotos y supervisar el mantenimiento aeronáutico y el servicio de pista; subsidiariamente les asignó aviones para la formación de pilotos. El Aero Club Argentino contó con los Cabos 1º Pilotos Militares Otto Sergio Cattoni y José Atilio Olmos. En ese entonces la institución contaba fundamentalmente con material Caudron G-3, Curtiss JN-4D *Jenny*, *Curtiss 17 Oriole*, *Curtiss Mercury K.6*



Caudron G-3



Curtiss JN-4D *Jenny*



Curtiss 17 Oriole

⁶⁷ Revista *Caras y Caretas*.

Curtiss *Mercury* K.6



Hechos importantes registrados en el aeródromo

En este período el aeródromo de San Isidro fue escenario de hechos resonantes; desde allí operaron la aviadora francesa Adrienne Bolland, los pilotos veteranos de guerra René Fonck, Charles Wilmot y Ernst Udet.

Recibieron la visita del personalidades; el jueves 12 de abril de 1923 a las 10:40 llevó el presidente Dr. Máximo Marcelo Torcuato de Alvear junto a Carlos Alfredo Tornquist (presidencial) y Ricardo Aldao. Fue recibido por Kingsley, Juan A. Fernández, Enrique Thompson, Juan Guichard y Juan Argentino Noble (Secretario del ACA). En ese entonces el campo contaba con una docena de aviones. El mal tiempo reinante imposibilitaron que el presidente pudiese volar. Al mediodía se retiró⁶⁸.

La actividad de escuela se vio afectada por dos accidentes protagonizados por dos biplanos Bleriot-SPAD S.34 *Hebermont*. El primero se registró el 26 de junio de 1921 con el accidente fatal protagonizado por el piloto inglés Arthur T. Baker con un cuando realizaba un looping en inmediaciones de San Isidro durante el vuelo de prueba entró en pérdida a 600 m de altura y cayó sobre la calle Alsina a tres cuadras del aeródromo⁶⁹.

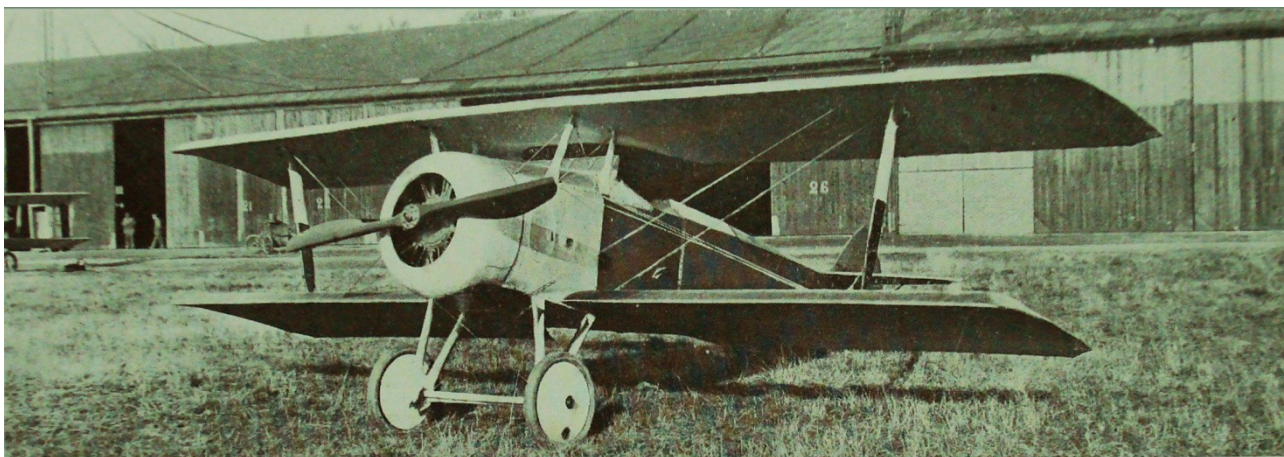
En segundo se registró a las 16 del 30 de abril de 1922 cuando el piloto francés Marcel Edmond de Saint Sulpice (encargado de la venta) y el mecánico Adolfo Jáuregui (fallecido)⁷⁰ cayeron al oeste del aeródromo sobre los links del Golf Club San Isidro mientras desarrollaba el último vuelo de prueba. El avión entró en tirabuzón seguido por una entrada en pérdida a 30 m de altura⁷¹.

⁶⁸ San Isidro. Semanario parroquial de propaganda social, moral y religiosa. Año III N 30 14 de abril de 1923. Pág. 6. BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N.º 2, 1ª Parte, enero a junio. Pág. 89.

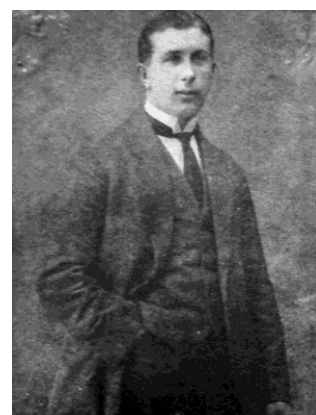
⁶⁹ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N.º 2, 1ª Parte, enero a junio. Pág. 155.

⁷⁰ Fue mecánico de André Marcel Paillette, fallecido el 2 de mayo de 1922.

⁷¹ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N.º 2, 1ª Parte, enero a junio. Pág. 102. Revista *Aviación* N.º 17. 31 de mayo de 1922.



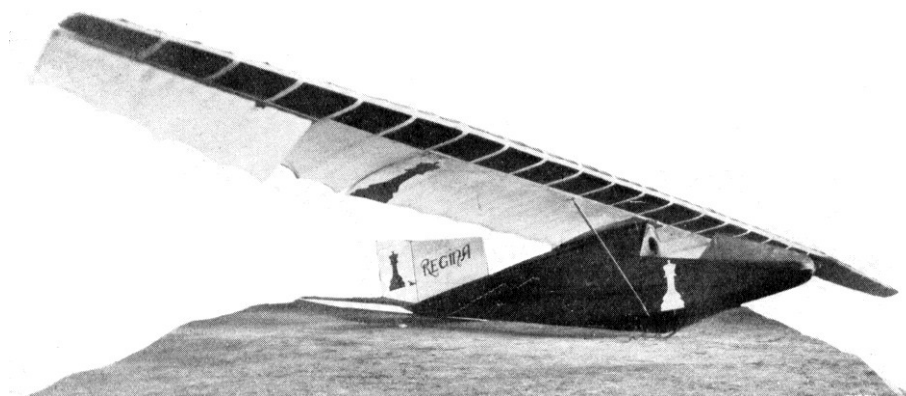
Bleriot-SPAD S.34 *Hebermont*



Accidente de Arthur Tom Baker cuando realizaba un looping en inmediaciones de San Isidro a bordo de un Bleriot-SPAD S.34 *Hebermont*⁷²

En noviembre de 1923 visitó el Aero Club Argentino la cantante lírica portuguesa y primera dama Regina Pacini Quintero de Alvear acompañada por Jorge Mitre para protagonizar el bautismo del planeador *Regina* construido por el Ing. Desiderio Biro y el Teniente Pedro Castex Lainford⁷³.

Planeador *Regina*



⁷² Revista *Caras y Caretas* N.º 1187. 2 de julio de 1921

⁷³ Revista *Caras y Caretas* N.º 1311. 17 de noviembre de 1923.



VOLACION

En el Aeródromo del Aereo Club Argentino de San Isidro, hoy a las 11 se realizará el bautismo de un aeroplano planador para vuelos sin motor, construido en la Escuela Militar del Palomar, bajo la dirección del ingeniero Biró.

A esta fiesta han sido invitados el Presidente de la Nación Dr. Alvear y su señora Regina Pacini, quienes serán atendidos por una comisión de Damas y de Socios del Aero Club Argentino.

Además concurrirán las autoridades superiores de la Escuela del Palomar y después de la ceremonia del bautizo, se realizarán vuelos de exhibición del Palomar

Se levaron a cabo competencias aeronáuticas de regularidad al interior de la provincia de Buenos Aires y a Montevideo organizadas por el Aero Club Argentino.

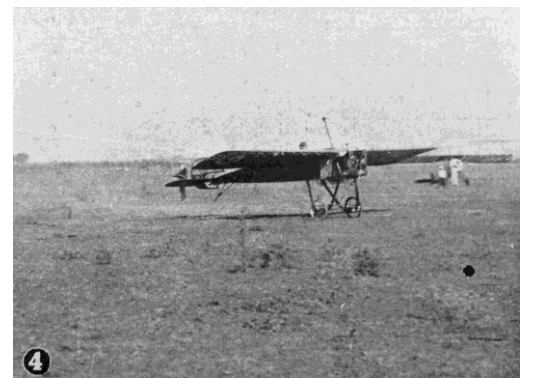


Caudron G-3 MADO de Adrienne Bolland en El Palomar⁷⁴

⁷⁴ Revista *Atlántida*, 30 de marzo de 1921



Carrera San Isidro Montevideo. Derecha: Se aprecian entre otros el Sopwith 1¼ *Strutter*, detrás sobre la izquierda un Caudron G.3, a la derecha el Morane Saulnier MS-3 *Sol de Mayo* del Aero Club Rosario. Izquierda: Biplano Salm despegando de San Isidro al mando de Julio Marsaglia



Izquierda: Bleriot-SPAD XIII de Bernard Artigau⁷⁵ en San Isidro, más lejos se ve un Breguet XIV *Limousine*. 27 de enero de 1923. Derecha: Monoplano *Golondrina* de Virgilio Mira

Cierre del aeródromo

La causa de la terminación de las operaciones en el aeródromo fue inmobiliaria. En 1925 todos los sucesores de Manuel Alejandro Aguirre y actuales propietarios de las parcelas en que se había dividido la Chacra de Aguirre, resolvieron venderlas en conjunto al Jockey Club de Buenos Aires que se proponía construir un hipódromo en San Isidro. El boleto de compraventa se formalizó el 10 de octubre y el 5 de noviembre la Asamblea General Extraordinaria de dicho club dio su conformidad para que la Comisión Directiva presidida por el Dr. Miguel A. Martínez de Hoz adquiriese los terrenos de la antigua chacra de Aguirre.

El 5 de abril de 1926, ante el escribano Miguel Ángel Agulla⁷⁶, se otorgó en La Plata la escritura pública por la que el Jockey Club de Buenos Aires adquirió un total de 316 hectáreas⁷⁷, que incluían entre otras, la parcela de Rosa Aguirre ocupada parcialmente por el aeródromo. Conviene aclarar aquí algún error histórico y dejar establecido que, conforme todas las fuentes examinadas y en especial las obrantes en el Museo, Biblioteca y Archivo Histórico de San Isidro, estas tierras nunca fue-

⁷⁵ Bernard Artigau (1894-1968) era un piloto militar veterano de la Primera Guerra Mundial con doce derribos acreditados. El 25 de junio de 1918 recibió la Medalla Militar y el 25 de abril de 1919 la *Orden de Caballero de la Legión de Honor* por los servicios prestados a la República Francesa. Falleció en Buenos Aires el 3 de mayo de 1968.

⁷⁶ NEWTON, Jorge. (1970) *Jockey Club de Bs. As. y campo de deportes de San Isidro*. Talleres gráficos Jockey Club de Buenos Aires. Pág. 22

⁷⁷ 323 hectáreas, 28 áreas. y 51 centiáreas.

ron propiedad de la familia Anchorena y que la familia Aguirre las conservó hasta la venta del Jockey Club de Buenos Aires⁷⁸.

Desde el punto de vista estrictamente aeronáutico el cierre del aeródromo se articuló con la organización de los aeródromos: público *Presidente Rivadavia* en Morón y privado en *General Pacheco* en la localidad homónima. El desalojo del aeródromo de San Isidro comenzó a fines de 1925 y se completó en los primeros meses de 1926 donde aún encontramos referencias a algunos vuelos realizados desde el Aeródromo de San Isidro⁷⁹.



De Havilland Airco DH.4A en Morón luego de la desactivación del aeródromo San Isidro⁸⁰

Bibliografía y fuentes consultadas:

Archivos del autor

Arq. Elisabeth Derecho. Museo, Biblioteca y Archivo de la Municipalidad de San Isidro *Dr. Horacio Béccar Varela*

Bibliotecario Sebastián Freigeiro. Museo, Biblioteca y Archivo de la Municipalidad de San Isidro *Dr. Horacio Béccar Varela*

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

Boletín del Aero Club Argentino

Boletines Militares

Diario *La Nación*

Diario *La Razón*

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

Dr. Marcelo Miranda

Francisco Halbritter

Janes all the World. Aircraft edited by C. G. Grey London: Sampson Low. Marston & Co., Ltd. Aeronauticals Publishers. 1924

Janes all the World. Aircraft pounted by Fred T. Jane (Twelfth Year). London: Sampson Low. Marston & Co., Ltd. Aeronauticals Publishers. 1922

LIRONI, Julio Victor. (1980) *Misiones Aeronáuticas Extranjeras 1919-1924. Beneficios y consecuencias de su proceso en la evolución de la aviación militar y civil en nuestro país*. Instituto Argentino de Historia Aeronáutica. Jorge Newbery. Germanó Artes Gráficas. 4 de diciembre de 1980.

⁷⁸ Revista LV N.º 8. *Aviación Comercial*. Hipódromo San Isidro.

⁷⁹ Así, el 5 de marzo Hassett aterrizó en Morón proveniente de San Isidro para participar en el almuerzo campestre organizado allí para homenajear a los tripulantes del *Plus Ultra*.

⁸⁰ Foto Archivo General de la Nación.

Buenos Aires

Memoria del Ministerio de Obras Públicas presentada al Honorable Congreso de la Nación. 1915

Museo, Biblioteca y Archivo de la Municipalidad de San Isidro *Dr. Horacio Béccar Varela*

NEWTON, Jorge. (1970) *Jockey Club de Bs. As. y campo de deportes de San Isidro*. Talleres gráficos Jockey Club de Buenos Aires

Revista *Aviación*

Revista *Aviación y Automovilismo*

Revista *Caras y Caretas*

Revista *El Gráfico*

Revista *LV* N.º 8

San Isidro. Semanario parroquial de propaganda social, moral y religiosa. Año IV N.º 60 10 de noviembre de 1923

San Isidro. Semanario parroquial de propaganda social, moral y religiosa. Año II N.º 19. 7 de enero de 1922

ANTIHI, Isidoro J. M. *Campo de aviación de San Isidro 1920-1925*. Agosto de 2001. Museo, Biblioteca y Archivo de la Municipalidad de San Isidro *Dr. Horacio Béccar Varela*

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

BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides* N.º 3, 2ª Parte. Julio a diciembre

Enlaces Web:

<http://www.archivohistorico.net/>

<http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/Dodero-3.htm>

<http://loudandclearisnotenought.blogspot.com.ar/2012/09/airco-dh9.html>