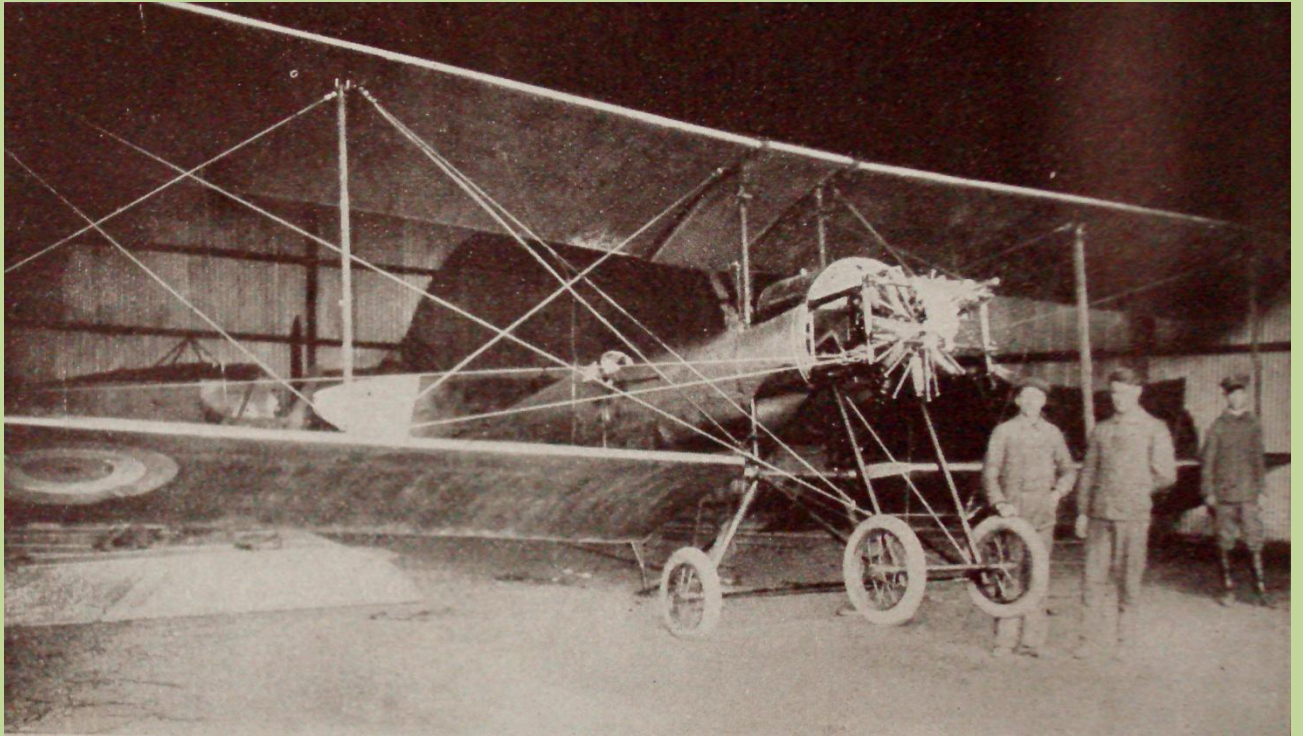


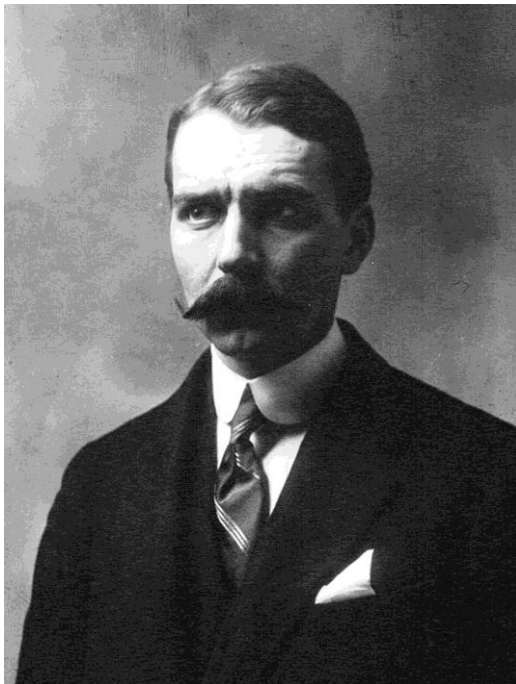
Breguet III 1913 en el Ejército Argentino



El Breguet III 1913 en el Ejército Argentino

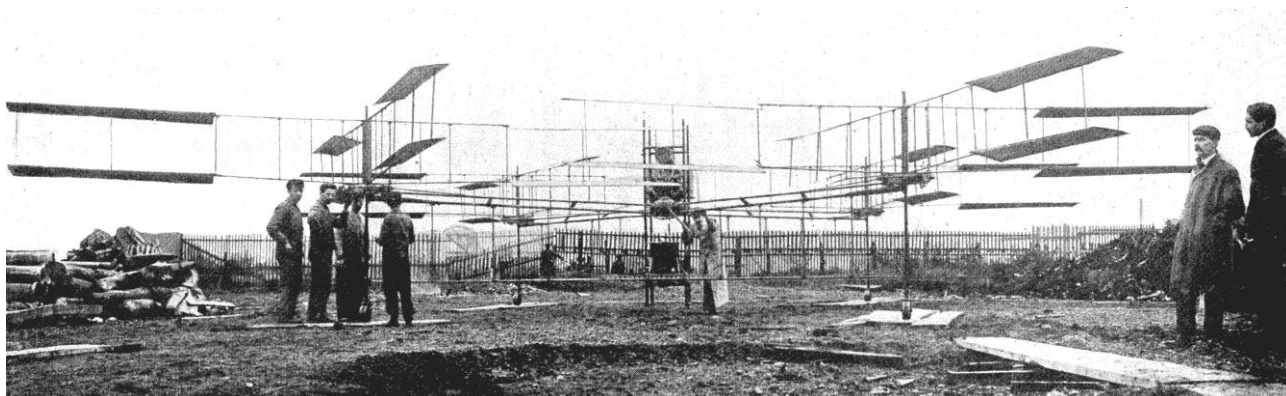
Louis Charles Breguet

Nació en la ciudad de París el 2 de enero de 1880. Cursó la carrera de ingeniero electricista en la Escuela Superior de Electricidad de París donde egresó con las más altas calificaciones. Curiosamente abrazó la misma carrera que tres ilustres conocidos de la aviación argentina: Jorge Alejandro Newbery, Friedrich Gottfried Wehmüller y el piloto francés Henry Louis Bregí, primero en registrar un vuelo oficial de un más pesado que el aire en nuestro país.

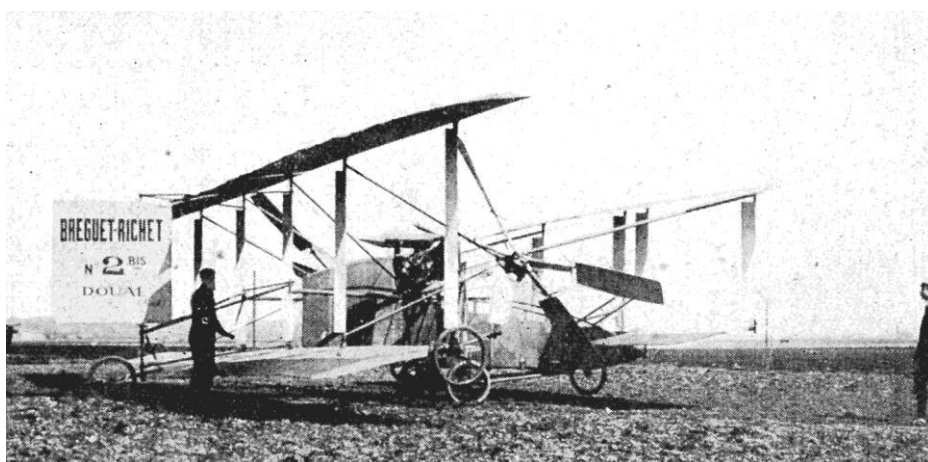


En 1902 contrajo matrimonio con Nelly, hija del pintor Eugène Girardet, con la cual tuvo cinco hijos. Tres años más tarde junto con su hermano Jacques y Charles Robert Richet se abocaron al desarrollo de un giroplano con alas flexibles que voló el 24 de agosto de 1907¹ accionado por un motor Antoinette de 45 hp. El 22 de julio del año siguiente se ensayó el segundo prototipo poco tiempo después bautizado como 2 bis.

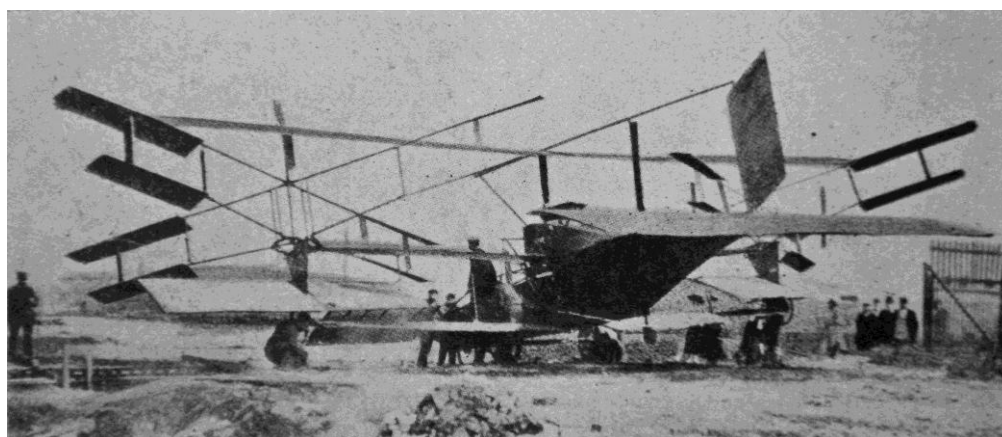
¹ Revista *L'Aérophile*. 15 de marzo de 1909.



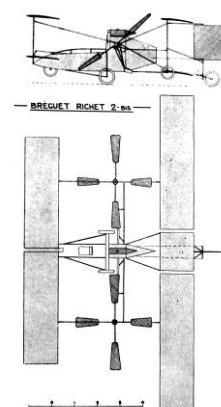
Giroplano Breguet-Richet I



Giroplano Breguet-Richet II Bis. 1908



Giroplano Breguet-Richet 2 Bis²



En 1909 construyó su primer avión: el Breguet Type I. Con esta máquina realizó numerosos vuelos, entre el 22 y 29 de agosto participó en la Grande Semaine d'Aviation de la Champagne en Reims y voló exitosamente hasta su destrucción en un accidente durante el desarrollo de la *Grande Semaine d'Aviation* que tuvo lugar en Reims entre el 3 y 10 de julio de 1910³.

² JANE Fred T. (1910-1911) *All the World's Airship. Flying Annual*. Sampson Low Marston & Co. Ltd. London. Noviembre de 1910

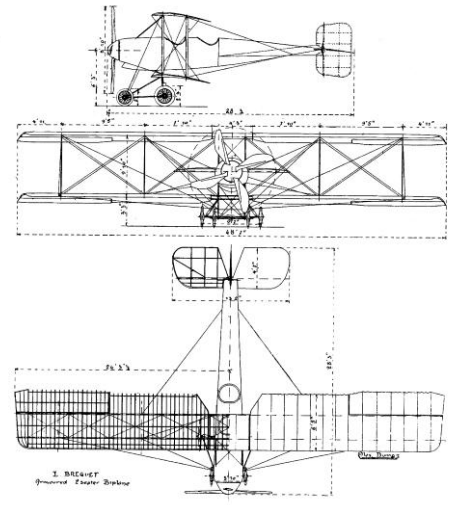
³ En esa ocasión participaron tres Breguet: con el piloto Bouvier (N.º 9), con Breguet (N.º 18) y con Nicolás Kinet (N.º 23).

En 1911 fundó la *Société anonyme des ateliers d'aviation Louis Breguet* que al año siguiente sacó de la línea de producción el primer hidroplano.

Los modelos fabricados hasta 1913 fueron los siguientes:

- 1907:** Giroplano Breguet-Richet
- 1908:** Giroplano Breguet-Richet II y II Bis
- 1909:** Giroplano Breguet I (ilustración de la derecha)
- 1910:** Giroplano Breguet II. Tren triciclo.
- 1910:** Giroplano Breguet III. Triplaza con motor rotativo
- 1911:** Giroplano Breguet IV
- 1911:** Giroplano Breguet R-U1
- 1913:** Giroplano Aerohidroplano

En 1914 la empresa tenía una producción anual de 200 aeronaves y disponía de oficinas en 16 Boulevard Vauban, Donai (Nord) y en 25, Boulevard Jules Sandeau. La panta y escuela de vuelo estaban ubicadas en Douai, Vélizy-Villacoublay.



L'Aérophile du 15 Janvier 1912 XIX

Société Anonyme
des
ATELIERS D'AVIATION
LOUIS BREGUET
Capital 800.000 francs

Direction et Siège d'Exploitation, 17, Rue de la République - DOUAI

Fournisseur du Gouvernement Français et des Gouvernements Anglais, Russe, Italien, Suédois et Hollandais

AILES
Souples
Réglables
Repliables

DISPOSITIFS
Brevetés
dans tous les
Pays

Vue de l'Aérodrome de LA BRAYELLE. Appareil BREGUET en plein vol avec trois passagers à bord

2^{ème} ET 4^{ème} Places du CONCOURS MILITAIRE
RAID CASABLANCA-FEZ REIMS, Octobre 1911
SANS RAVITAILLEMENT NI CONVOYAGE
AVEC 2 PERSONNES A BORD

Aérodrome
ECOLE DE PILOTAGE PARTICULIERE
à LA BRAYELLE (près DOUAI)

Aérodrome de Demonstration
ECOLE DE PILOTAGE PARTICULIERE
à VÉLIZY-VILLACOUBLAY
(à 10 minutes de Paris)

Conditions d'Apprentissage particulièrement Avantageuses AVEC GARANTIE DE CASSE
Pour tous Renseignements relatifs au PILOTAGE, s'adresser à VÉLIZY, Télég. n° 6 / à DOUAI, Télég. n° 408

L'Aérophile du 15 Octobre 1912 XIX

ATELIERS D'AVIATION
LOUIS BREGUET
17, Rue de la République - DOUAI Téléphone 408
Fournisseur des Gouvernements Français, Anglais, Russe, Italien, Suédois, Hollandais, Siamois

Vue prise d'un Appareil BREGUET en plein vol

ÉCOLE d'Apprentissage MODÈLE
à VÉLIZY-VILLACOUBLAY 10 minutes de VERSAILLES
20 minutes de PARIS en auto - Téléphone : 6 VÉLIZY
Sur AÉRODROME PARTICULIER avec MÉTHODES MODERNES de Pilotage

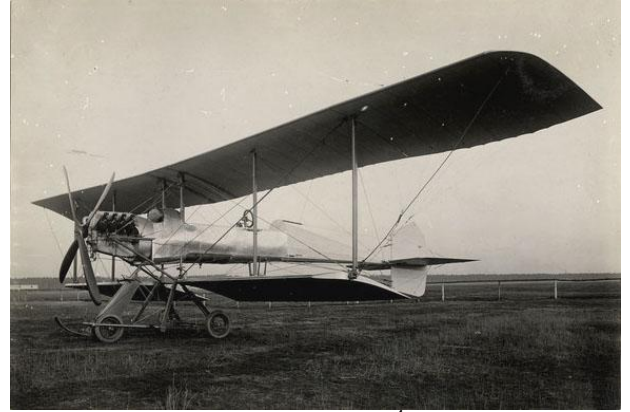
Appareils Multiplaces EN ACIER

Concours Militaire 2^e et 4^e places : : 1^{re} Traversée de la Manche avec 3 per-
sonnes. Tous les records de vitesse pour
Raid CASABLANCA-FEZ avec Biplans. Records du poids utile enlevé.
passager sans ravitaillement ni convoyage

Publicidades de la revista *L'Aérophile*

CARACTERISTIQUES COMPARÉES DES DIVERS TYPES

	Hydravion 130 HP	Hydravion 200 HP	Triplace militaire
Surface	47 mq.	47 mq.	36 mq.
Poids à vide . .	720 kg.	800 kg.	560 kg.
Envergure . . .	13 ^m 200	13 ^m 200	13 ^m 500
Longueur. . . .	10 ^m 400	10 ^m 500	8 ^m 550
Puissance. . . .	130 HP	200 HP	130 HP
Charge utile. . .	300 kg.	400 kg.	400 kg.
Vitesse.	90 km.-h.	95 km.-h.	110 km.-h.

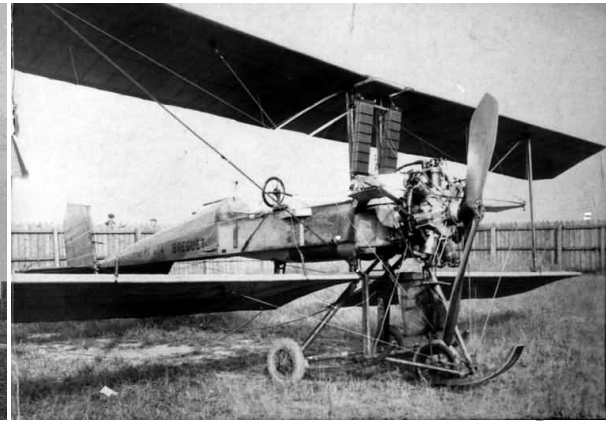
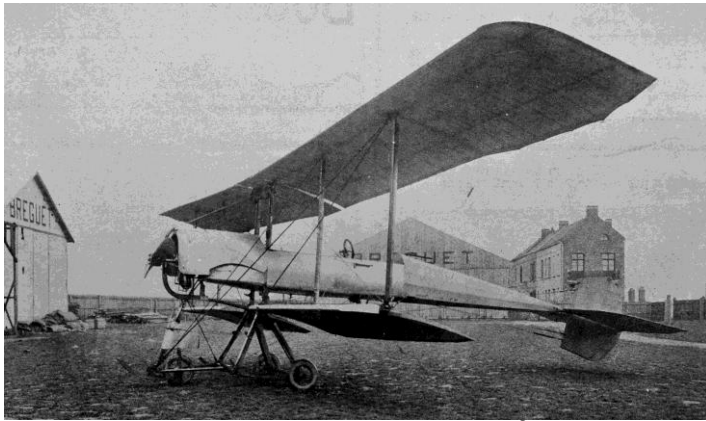


Izquierda: Ficha técnica de fábrica de los Breguet III. Derecha: Breguet III 1912⁴

La Primera Guerra Mundial catapultó a la marca en el diseño y desarrollo masivo de aviones militares con aptitud para misiones de observación y reconocimiento que fueron asignados en el Primer Ejército francés. En ese lapso y a partir del 21 de noviembre de 1916 apareció el legendario Breguet XIV en su versiones iniciales de ataque y bombardeo⁵.

El Breguet III

El Breguet triplaza modelo III fue el producto del diseño llevado a cabo a partir 1910 por Louis Charles Breguet (1880-1955). Era de construcción enteramente metálica con un tren de aterrizaje principal triciclo reforzado con un patín central que luego fue modificado con cuatro ruedas con sistema de amortiguación oleoneumático. Inicialmente estuvo equipado con un motor rotativo Cantón Unné de siete cilindros y 85 hp, reemplazado luego con otro de catorce cilindros en doble estrella Gnôme Doble Omega de 100 hp.



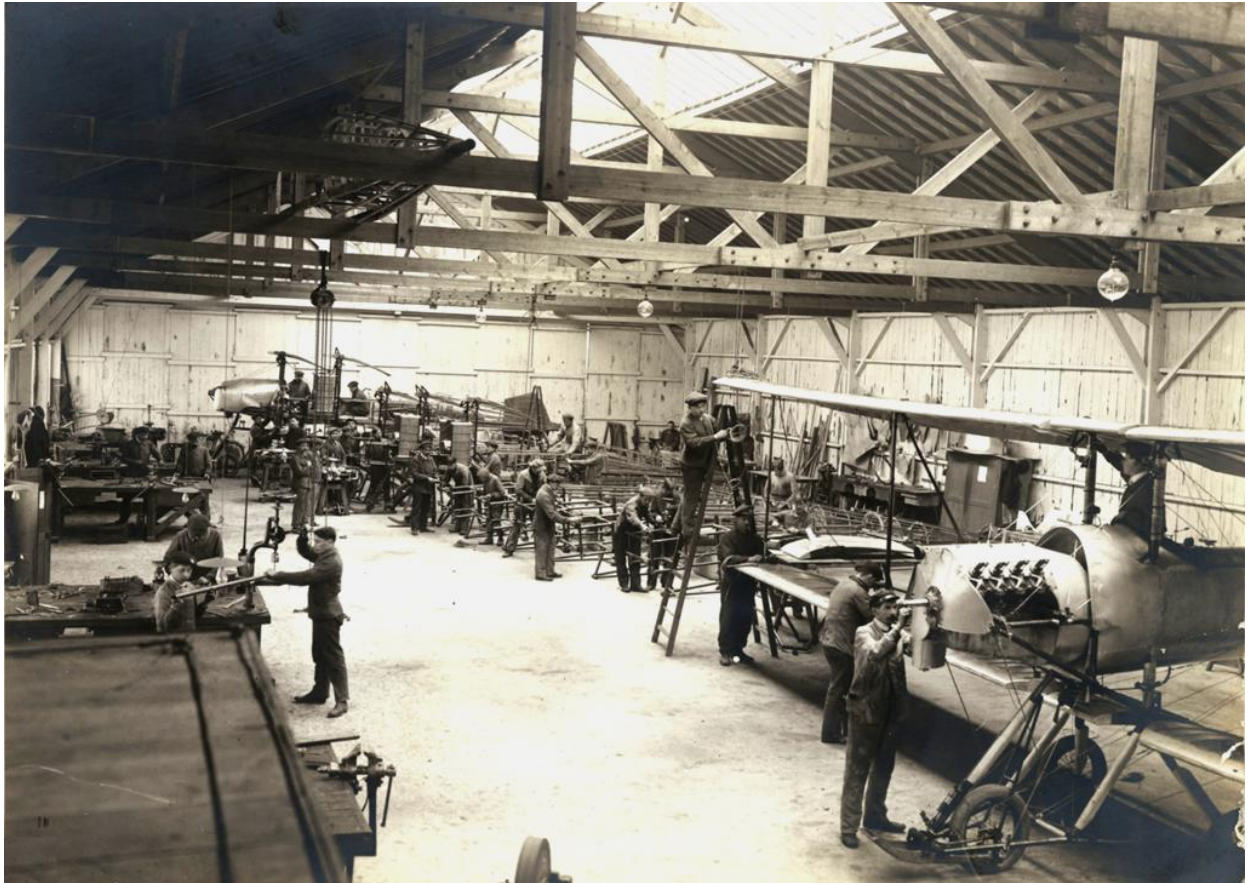
Izquierda: Breguet L-1 con motor Renault 60 hp⁶. Derecha: Breguet III U-1 con motor Canton-Unné de radial 85 hp⁷

⁴ http://s178.photobucket.com/user/YavorD/media/Pre-1914Challenge661-1_zps3aa329dd.jpg.html

⁵ Este biplano monomotor fue usado por las tropas francesas y también los dieciséis escuadrones de la fuerza Expedicionaria Americana y su producción alcanzó las 2650 unidades.

⁶ Revista *L'Aérophile*. Febrero de 1912.

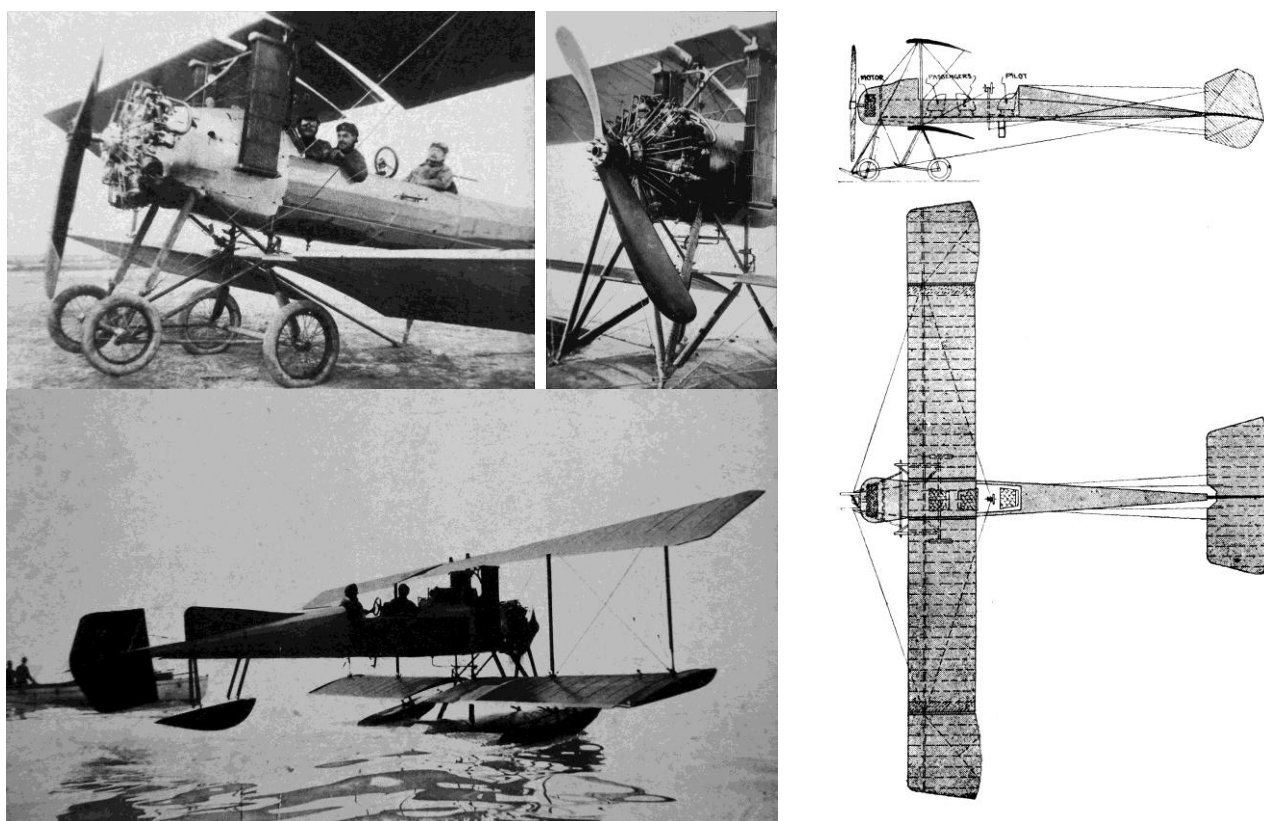
⁷ <http://1000aircraftphotos.com/Contributions/GauthierDavidJ/7192.jpg>



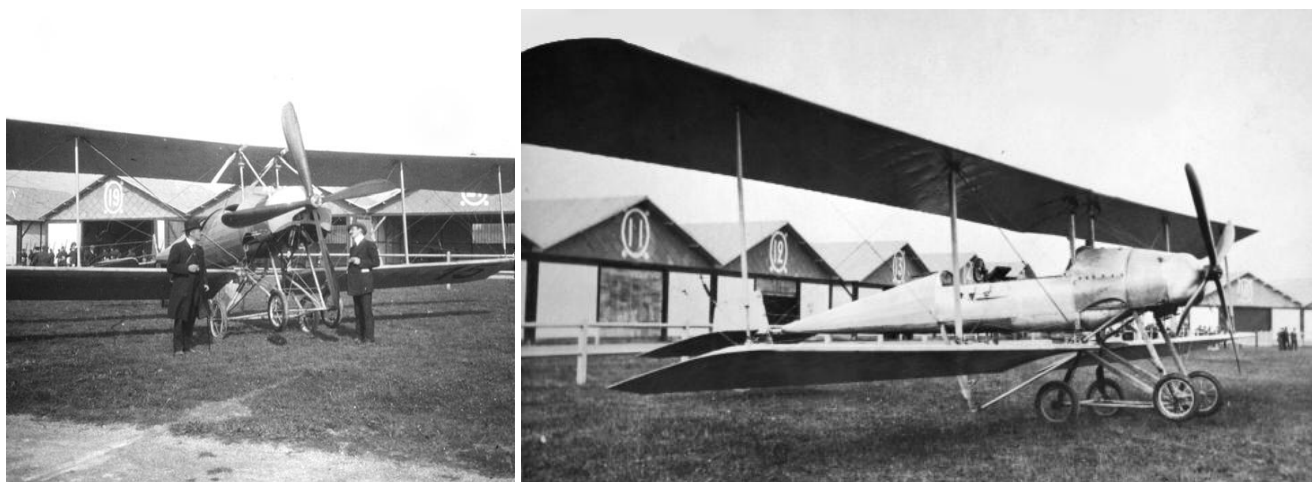
Línea de producción de la Société anonyme des ateliers d'aviation Louis Breguet



Operarios de la Société anonyme des ateliers d'aviation Louis Breguet



Breguet III



Breguet III equipado con motor radial de 140 hp fotografiado en ocasión de la copa Gordon Bennet de 1913. Derecha: Foto archivo del San Diego Air & Space Museum⁸

Características Técnicas del modelo III

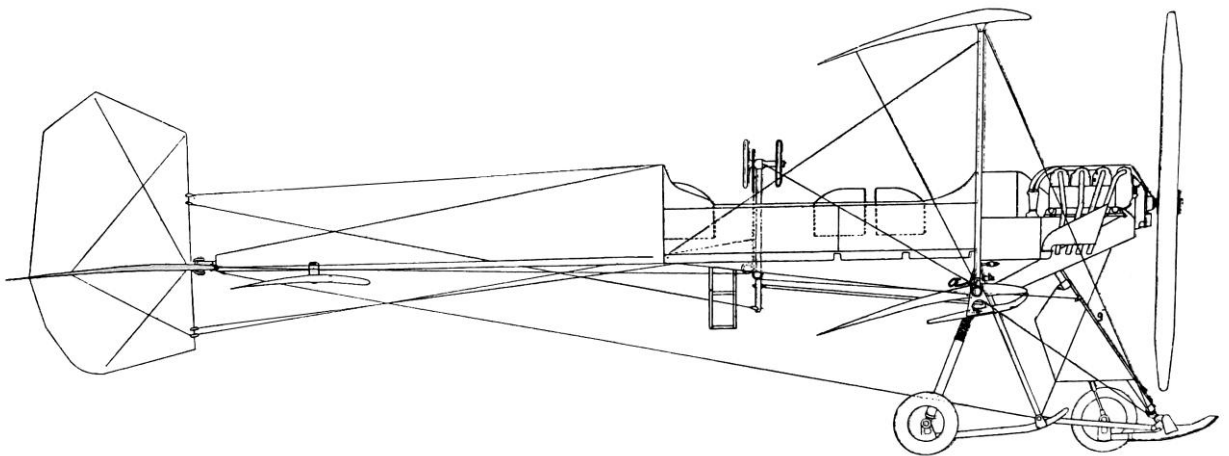
Estaba traccionado por una hélice de madera o metálica con particulares condiciones de flexibilidad mediante un sistema patentado por la casa matriz. Sus características externas más notorias eran el tren de aterrizaje con cuatro ruedas independientes y estaba concebido para soportar aterrizajes

⁸ <http://www.flickr.com/photos/sdasmarchives/4824384604/sizes/o/in/photostream/>

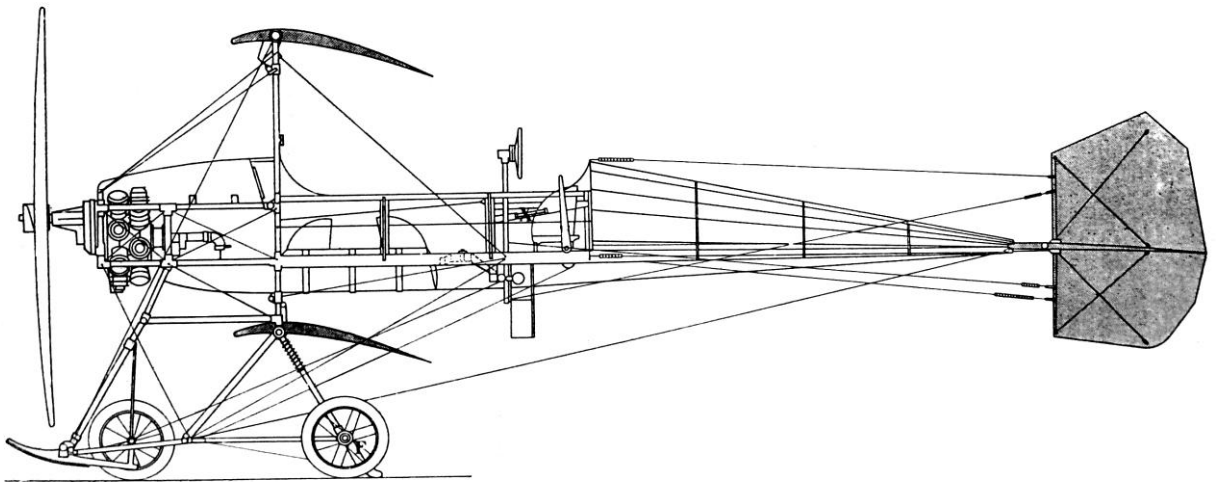
bruscos y evitar la posibilidad de capotar durante el aterrizaje; el par posterior, que soportaba todo el peso del avión en tierra tenía dos amortiguadores oleo neumáticos.

Las alas tenían un larguero principal de tubos de acero, estaban enteladas y tenían el borde de ataque recubierto de aluminio, el ala inferior estaba visiblemente separada del fuselaje sin acople directo al cuerpo del avión y tenían incidencia regulable en tierra. Estaban unidos por cuatro montantes de acero de los cuales los pares próximos al fuselaje hacían de soporte de este.

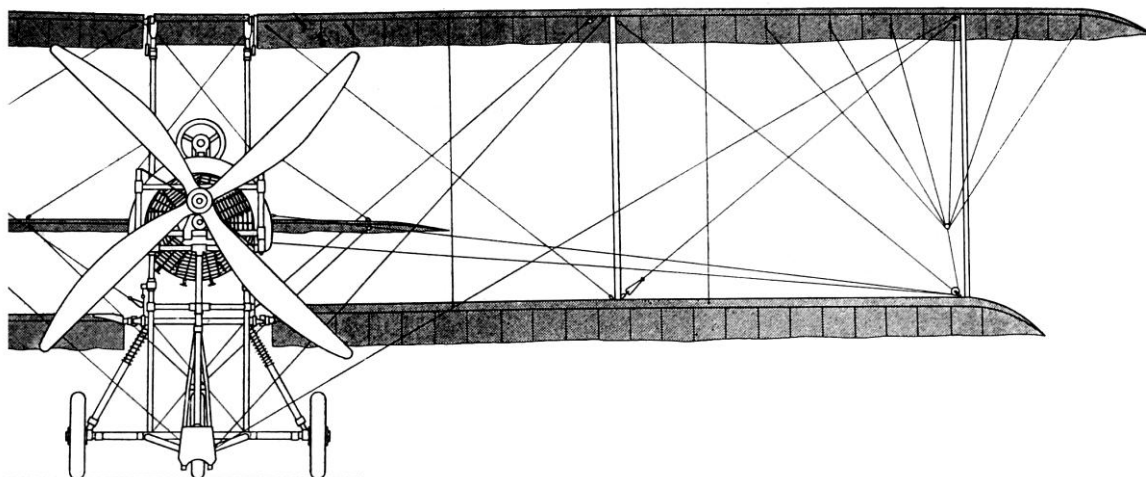
La estructura alar en su conjunto estaba diseñada para soportar una carga de trabajo catorce veces superior a la normal. Tenían además un dispositivo que permitía su plegado en tierra de manera que posibilitaba su guarda en espacios reducidos como galpones que no excedieran los 3.60 m de ancho por 8.75 m de profundidad y facilitaba sensiblemente su transporte por modo terrestre.



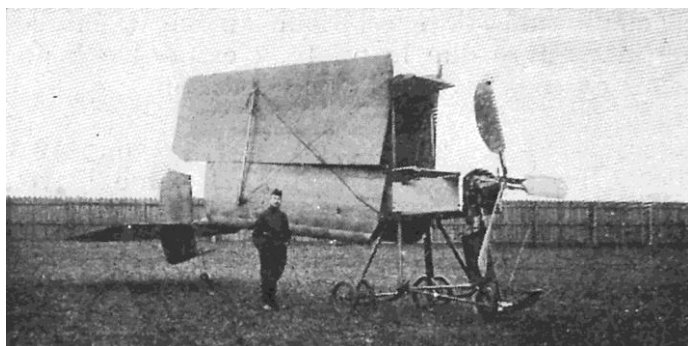
Perfil del Breguet III equipado con motor Gnôme Doble Renault



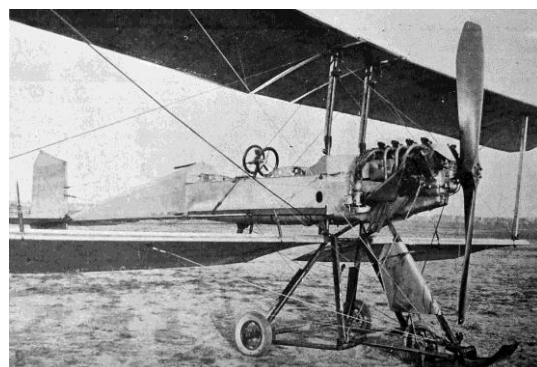
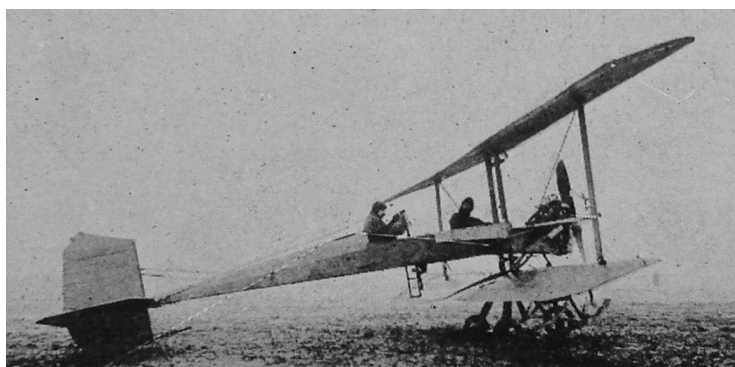
Perfil del Breguet III equipado con motor Gnôme Doble Omega de 100 hp



El montaje de los mismos para colocar el avión en orden de vuelo requería de sólo tres hombres y quince minutos de operación. La característica de arriostramiento de los planos dio lugar a la denominación de *doble monoplano*, con la que también se lo conocía.

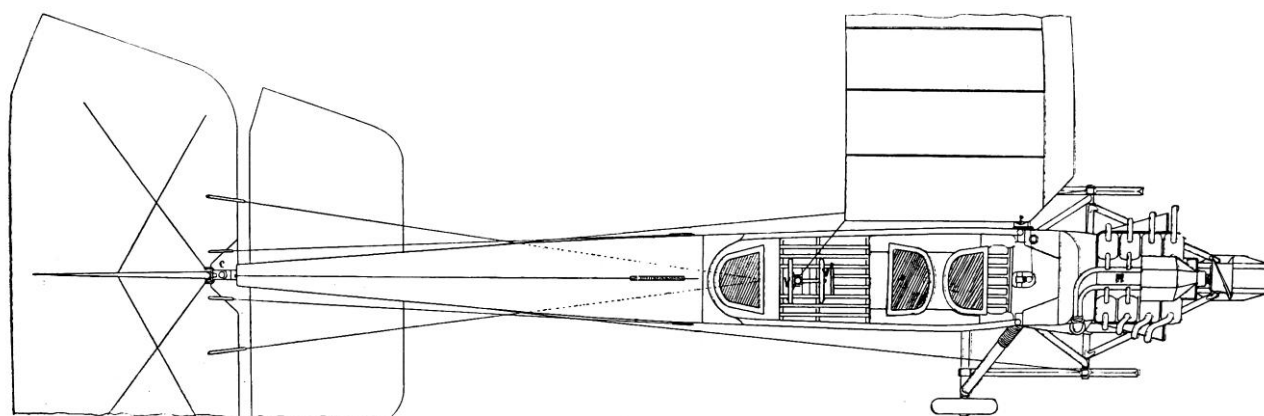


El grupo de cola era del tipo cruciforme realizada con tubos de acero. Su cabina alojaba al piloto en la parte trasera y a dos tripulantes más en tándem, de los cuales el puesto central daba frente al piloto y volaba mirando hacia atrás. Por su concepción metálica, era especialmente apto para radiocomunicaciones debido a la masa que ofrecía su construcción respecto de los aviones producidos en madera.



Descripción del Breguet L-1 motor Renault 60 hp⁹

⁹ Revista *L'Aérophile*. 15 de octubre de 1911.



Detalle de la carlinga

Este modelo protagonizó varios hechos resonantes para la época, uno de ellos fue un vuelo récord con carga máxima realizado por Louis Breguet en marzo de 1911 donde transportó once personas. Esta marca fue difundida por numerosos medios periodísticos franceses y también argentinos.



Breguet transportando once personas, nótese que en la tarjeta erróneamente refiere doce pasajeros¹⁰

¹⁰ <http://www.famillebreguet.com/resources/Br-TypeIII.JPG>



Breguet transportando al piloto y diez pasajeros¹¹

Aplicación militar

El modelo fue presentado en 1910 y participó de las maniobras militares de Picardía; luego participó en el concurso de aviones militares desarrollado en Reims entre el 3 y 31 de octubre de 1911. Participaron 41 inscriptos que presentaron 138 aparatos distintos con 24 motorizaciones diferentes.



Maniobras de la aviación en Picardía. Vuelo de Louis Breguet con el Comandante Desvaux. Enero de 1910 (Foto colección Michel Mallet)¹²

¹¹ Foto original: Revista *L'Aérophile*. 1911. Marzo de 1911

¹² http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/Grandes_Manoeuvres1910.htm



Breguet del Ejército Francés durante las maniobras de Picardía. 1910



Breguet en el concurso militar de Reims. 1911



Izquierda: Breguet de un escuadrón de aviación francés en Villacoublay. 27 de septiembre de 1912¹³. Derecha: Breguet III militar no identificado. 1912¹⁴

¹³ <http://www.past-to-present.com/photos.cfm?fp=1&reference=L00453>

¹⁴ <http://thefirstairraces.net/stuff/breguet/images/661a.jpg>

Entre el 9 y 18 de septiembre de 1912 participaron dos Breguet en las Grandes Maniobras de Poitou; fueron asignados a la *Escuadrilla Mixta* del Ejército Rojo¹⁵. Uno de los pilotos asignados a esa subunidad fue Henri Loius Brégi (fotografía de la derecha). Con el inicio de la Primera Guerra Mundial este modelo integró unidades del ejército y la armada francesa.



Redefinición del concepto de tripulación

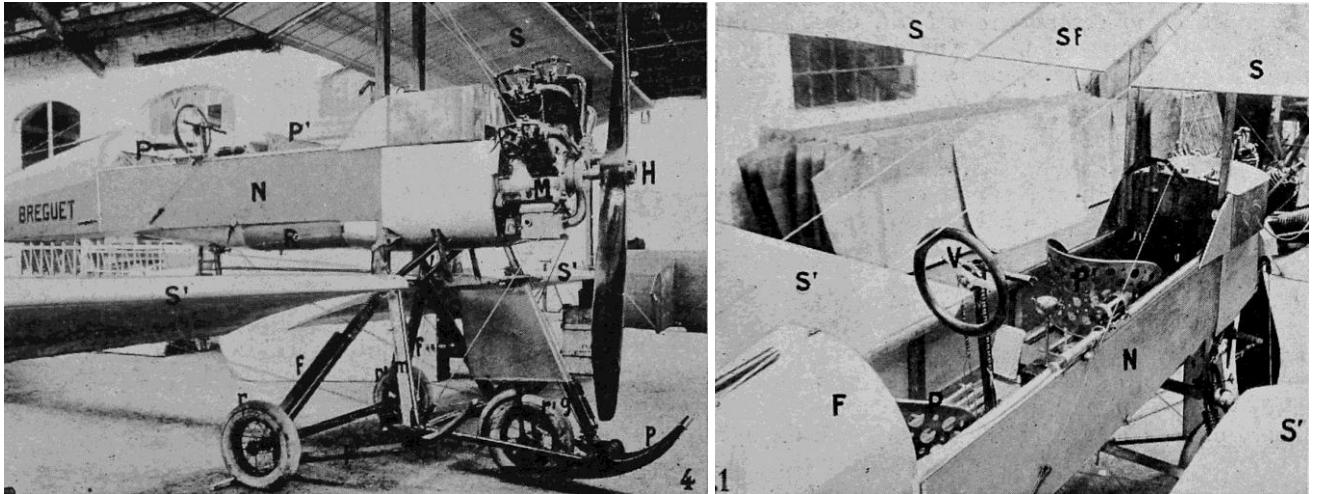
Desde el punto de vista militar la incorporación de este modelo triplaza revolucionó el concepto de tripulación, a partir del cual consideraba integrada por un piloto, que podía ser oficial o suboficial, un comandante y un radiooperador o artillero según fuese la misión.



Tripulación de un Breguet L-1¹⁶

¹⁵ http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/debut_aviation_militaire4.htm

¹⁶ Revista *L'Aérophile*. 15 de octubre de 1911.



En 1913 el Mayor del Ejército Argentino e Ingeniero Raúl Ambrosio Barrera¹⁷ publicó un libro impreso en los Talleres Gráficos del Estado Mayor del Ejército titulado *Navegación Aérea* donde reflejó los avances más importantes de la industria aeronáutica europea e incursionó en conceptos relacionados con la conducción militar del recurso aéreo. Al respecto de este tema expresó lo siguiente:

Oficiales Pilotos y Suboficiales Pilotos

En Europa existe la idea de hacer Oficiales Pilotos y Suboficiales Pilotos, los primeros para la conducción de los aeroplanos monoplazas y los últimos para los aeroplanos bi y triplazas. Dicen y con justa razón que un aereoplano poliplaza es semejante a un navío, en que debe haber un capitán, un mecánico y la tripulación, todos bajo las órdenes directas del primero y que en nuestro caso son: el Oficial observador, el Piloto y un Mecánico (reemplazante del Piloto) y demás pasajeros que pueda llevar el aeroplano. Que por esa causa, el piloto debe de ser un suboficial para que esté directa y absolutamente subordinado al Observador que le indicará el camino á seguir, etc. etc.

Pienso que si esa razón es buena la otra también lo es y que no hay razón de esa diferencia, más aún; que no hay ventaja en ella y eso por las razones siguientes:

El Oficial Piloto, de mayor preparación, que el Suboficial Piloto, se encuentra, por la misma razón, en mejores condiciones que éste para dominar su aparato y también para inspirar mayor confianza a sus pasajeros, lo que permitirá al Observador (que es el Jefe á bordo), de dedicar toda su atención á la misión de reconocimiento que se le haya confiado por el comando.

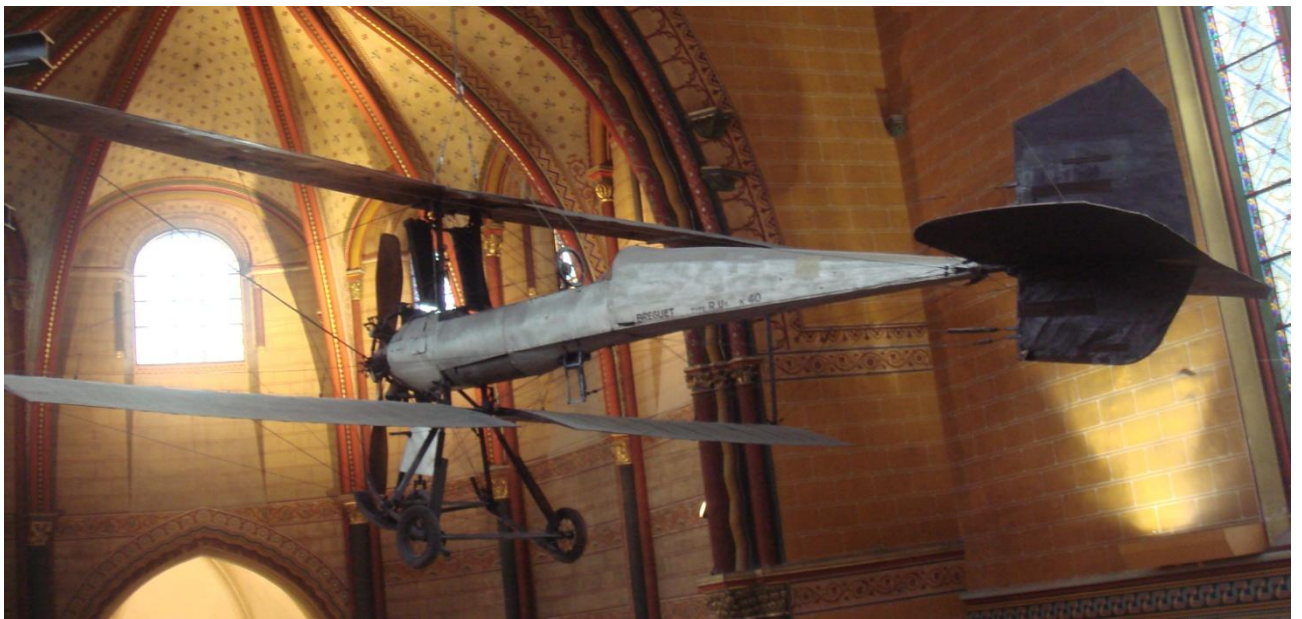
El Oficial Piloto, cuya misión en ese caso es exactamente la de un mecánico, no se sentirá disminuido con relación á su colega Observador porque sabrá comprender que uniendo sus esfuerzos, la misión tendrá éxito y que es tan meritorio en el conjunto la ciencia de observación del uno como la habilidad mecánica del otro. Es seguro que no habrá confusión de atribuciones por cuanto las funciones son netamente definidas: la del Piloto, de conducir su aparato en las mejores condiciones y en las direcciones

¹⁷ **Raúl Ambrosio Barrera:** Nacido el 10 de diciembre de 1880. Fallecido: 8 de julio de 1952). En 1915 se diplomó como Ingeniero en Alemania, fue el primer técnico aeronáutico. Recibido como Oficial de Infantería el 1 de diciembre de 1897. Promoción 22 (Orden de Mérito 11).

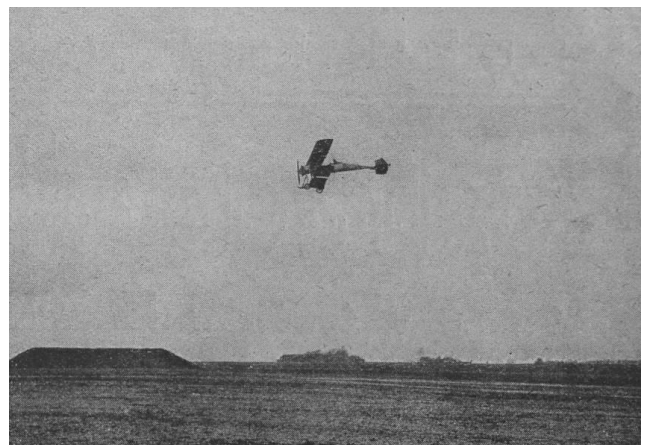
que le indique el Observador; la de éste, de observar y coronar la misión confiada al aeroplano.

El Suboficial Piloto presenta el inconveniente de no poseer, en general, la iniciativa del Oficial Piloto, en razón misma de sus menores conocimientos tácticos, los que en ciertos casos pueden simplificar la misión del Observador por una colaboración feliz.

Pienso por el contrario que el Suboficial Piloto -cuya existencia es realmente necesaria- tendrá su plaza marcada en un aeroplano triplaza; como mecánico, para reemplazar momentáneamente al Oficial Piloto, cuando se trate de recorrer, sin aterrizar, grandes extensiones y también cuando la falta de Oficiales haga sentir esa necesidad.



Breguet III R-U1 N.º 40 1911 preservado en el Museo de Artes y Oficios de París¹⁸



Izquierda: Henri Louis Brégi durante un vuelo de Douai a Reims con el Capitán Etéve a bordo de un Breguet¹⁹. Derecha: Brégi realizando un vuelo a bordo de un Breguet III similar al utilizado por el Ejército Argentino²⁰

¹⁸ https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b5/Avion_biplan_Breguet_1911.jpg

¹⁹ Revista *L'Aérophile*. 1 de octubre de 1912.

²⁰ Revista *Caras y Caretas* N.º 717. Junio de 1912.



Breguet U 3 de la 'escuadrilla BR 17. 10 de septiembre de 1913²¹

El Breguet III 1913 en el Ejército Argentino

La enorme trascendencia de los vuelos argentinos al Uruguay protagonizados el 21 de noviembre Ing. Aviador Militar Jorge Alejandro Newbery y el 1 de diciembre de 1912 por el por el soldado aviador del Batallón 1 de Ingenieros Pablo del Teodoro Fels movió a las autoridades del Jockey Club a donar dos aeroplanos al Aero Club Argentino, entidad a la que ambos pilotos pertenecían, y a la Escuela de Aviación Militar.



Izquierda: Jorge Alejandro Newbery a bordo del Bleriot XI N.º I *Centenario* momentos antes de iniciar la doble travesía Buenos Aires, Colonia, Buenos Aires. 24 de noviembre de 1912. Derecha: El soldado Pablo Teodoro Fels delante de su Bleriot XI en *Carrasco del Soldado* Uruguay. Diciembre de 1912²²

Según el acta del Club del 2 de diciembre de 1912²³, la institución destinó una partida de \$ 14653²⁴ para la compra de los aviones que serían seleccionados por el Aero Club Argentino y la Escuela de

²¹ Foto Sahara: http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/debut_aviation_militaire5.htm

²² Foto Archivo General de la Nación.

²³ Libro de Actas del Jockey Club. Tomo 5B. Folio 318.

²⁴ Cuenta: Beneficencias, Subvenciones y Donaciones correspondiente a 1912. Pág. 28 consta: "Al Aero Club Argentino y Escuela Militar de Aviación (dos aeroplanos) \$ 14.653.—".

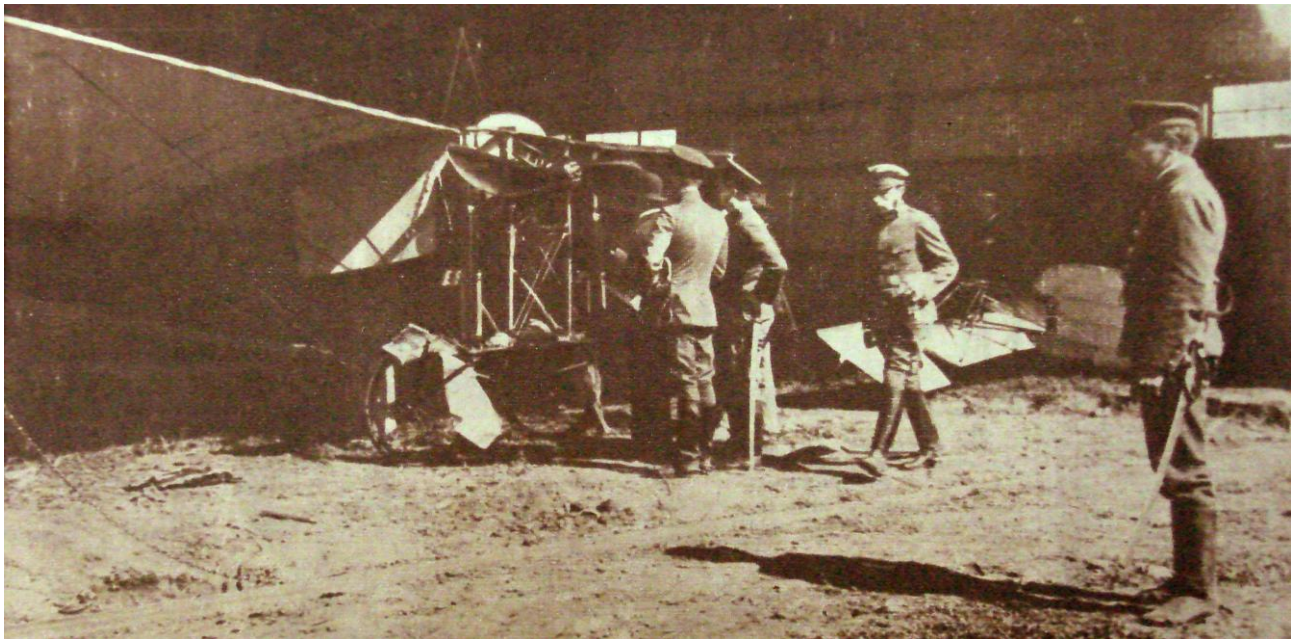
Aviación Militar y llevarían el nombre *Jorge Newbery* y *Cabo Fels*. Al respecto el diario de sesiones expresó lo siguiente:

Teniendo en cuenta los recientes y notables vuelos efectuados por los aviadores Señores Newbery y Fels, se resolvió regalar al Aero Club Argentino y Escuela Militar de Aviación dos aeroplanos que se denominarán: 'Jorge Newbery' y 'Cabo Fels', y serán del tipo y modelo que aconsejen y elijan dichas Instituciones.

Al mismo tiempo, se resolvió obsequiar con una artística medalla de oro al aviador Fels, como premio y recuerdo de su vuelo a Montevideo, que constituye el record de aviación sobre el agua.

Los aviones seleccionados fueron respectivamente un Henry Farman y el Breguet III equipado con un motor Gnôme Doble Omega de 100 hp. Si bien el acta del Jockey Club en principio no dejan dudas del sobre sus destinatarios, sin embargo el libro de sesiones del Aero Club Argentino plantea alguna confusión en el registro de la reunión del 6 de mayo de 1913²⁵.

En esos documentos consta que la institución lo cedió a la Escuela de Aviación Militar en permuta por el Bleriot XI-Bis N.º I equipado con Gnôme *Lambda* de 80 hp²⁶. De modo que se presta a inferir que tanto el Henry Farman como el Breguet III habrían sido originalmente destinados al Aero Club Argentino cuyos hangares compartían con la Escuela Militar de Aviación en El Palomar.



Bleriot XI-Bis N.º I motor Gnôme *Lambda* de 80 hp en el hangar de El Palomar. 1912²⁷

Fue bautizado *Cabo Fels* pero fue popularmente conocido como *Jockey Club* y en la realidad aparece con este último nombre en diferentes documentos de la época. Se transfirió al instituto militar y permaneció a disposición de los alumnos militares a partir del 1 de julio.

²⁵ Libro de Actas del Aero Club Argentino I. Asamblea del 6 de mayo de 1913. Acta N.º 76 (Folio 169 y 170).

²⁶ Acta N. 76 del Aero Club Argentino correspondiente a la sesión del 6 de mayo de 1913. Fojas 169 y 170.

²⁷ Diario *Democracia*. 8 de noviembre de 1948.

Acta N. 76 del Aero Club Argentino correspondiente a la sesión del 6 de mayo de 1913
(Fojas 169 y 170)

169

decomisión
del lug.
decomisión

Truciente Lemmi el 29 de marzo pudiendo saldar el importe en varias mensualidades, hasta completar el pago de \$6.000 mps que es el costo de dicho aerostato.

Aceptar y hacer público el obra que hecho por el Sr. Jorge Duclout, consistente en una cantidad de tela para globo que representa una suma de 1500 \$.

decomisión
del un avión
Forman por
elockey
club

nombrar una comisión, la cual quedará formada por los señores Ingenieros Duclout, Mascias y Newberg para que reglamenten la forma en que los señores de la Institución podrán hacer uso del Aparato Gorman que ha sido donado por elockey club.

En vista de que en breve llegará otro aparato, un biplano Breguet, también donado por elockey club, y dado lo conveniente que es para la Escuela de aviación militar poner uno de estos aparatos para el aprendizaje de los alumnos y ser el tipo de este aparato el usado por el ejército francés, se acuerda de acuerdo con los señores miembros de la Dirección Técnica de la Escuela de aviación militar, que también se hallan reunidos en este acto, y que firman el libro de actas de la Escuela levantada en esta misma fecha, que no obstante la desventaja que sufre el Aero club queda como propiedad de la Escuela el aparato Breguet, próximo a llegar, con todos los repuestos que traiga, y en cambio entregue la Escuela al Aero club el aparato Blériot.

170

de ochenta Caballos actualmente en uso. El Sr. Presidente hace notar que no obstante el cambio, como ha sido el Aero Club Argentino el que ha conseguido todo lo que cuenta la Escuela, seguirá poniendo a disposición de ella todo lo que el Club tiene.

Manifiesta también el Señor Presidente que ha solicitado de la Comp. de Gas 50.000 metros cúbicos más para abastecerlos al ejército, y aún cuando la Compañía no ha resuelto favorablemente de inmediato el pedido, por cuanto tiene que solicitar la autorización del caso al director en Londres, se puede seguir usando el gas, pues será muy probable que acordarán lo solicitado. En caso contrario habrá que abastecer el gas consumido en ascensiones meteorológicas con fondos de la Comisión Central.

Se resuelve pedir a las compañías ferroviarias una rebaja en los fletes para el transporte de materiales, de aviación y aeronaves, y en los pasajes de aviadores y aeronaves.

Queda aprobado el Balance presentado por el Señor Vaccaro y que se refiere al Boletín del Club, el cual arroja un saldo deudor de \$ 988.47, debiendo ser reintegrado ese importe al Sr. Tesorero, pues hasta la fecha no se han distraído fondos de la Caja Social para la publicación del Boletín.

Queda igualmente aprobado su

El 26 de julio realizó su primer vuelo de prueba en El Palomar al mando del Ing. Aviador Militar Alberto Roque Mascías pero desafortunadamente se accidentó al caer desde veinte metros de altura durante el despegue produciéndose daños de cierta consideración en el tren de aterrizaje, palas de hélice y estabilizadores.

Este avión, que además del nombre, como característica distintiva tenía la escarapela aplicada en el intradós se los planos inferiores. Según consta en los documentos de la época el avión fue dado de alta en mayo de 1913 y estuvo operativo entre el mes julio y junio de 1915 y permaneció en el inventario de la Escuela de Aviación hasta 1916 según consta en las existencias de aeronaves correspondiente a la memoria de la Escuela Militar de Aviación de ese año.

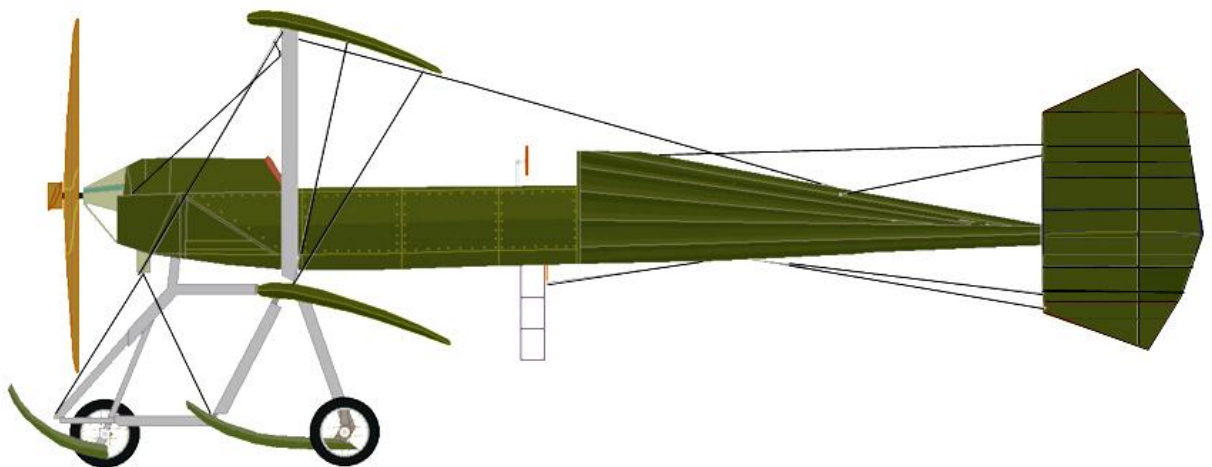
ESCUELA MILITAR DE AVIACION									
Aparatos que funcionaron en la Escuela durante el año 1914.									
No.	Marca de Aparato	Tipo	Motor		Alta en la Escuela			Procedencia	Observaciones.
			Marca	Fuerza	Día	Mes	Año		
1	Farman No.1	Biplano	Gnome	50 H.P	8	Setbre	1912	Donación Cia.Agr. Tabaco	Destruído por accidente del 27 de Noviembre 1914.
2	Farman No.2	"	"	"	12	Enero	1913	Construido en la Escuela	Para la enseñanza de alumnos
3	Bleriot Centenario	Monoplano	"	"	8	Setbre	1912	Donación Cia.Agr. Tabaco	Reconstruido en la Escuela.- Para la enseñanza.
4	Bleriot Origene	"	"	"	26	Setbre	1912	Construido en la Escuela	Para enseñanza y entrenamiento
5	Bleriot Militar	"	"	80 H.P	30	Mayo	1913	Comprado Pro.Flotilla.	Para entrenamiento
6	Nieuport Gaster	"	"	100 H.P	30	Enero	1913	Donación Sr.Gaster	Para entrenamiento
7	Nieuport Argentina	"	"	"	1	Mayo	1913	Donación Sr.Piccardi	Destruído por accidente el 28 de Octubre de 1914.
8	Breguet	Biplano	"	"	1	Julio	1913	Donación Jockey Club	Reconstruido en la Escuela Para Entrenamiento.
9	Kumfer Hindecker	Monoplano	Mercedes	"	1	Enero	1914	Donación Colect. Alemana.	En reparación

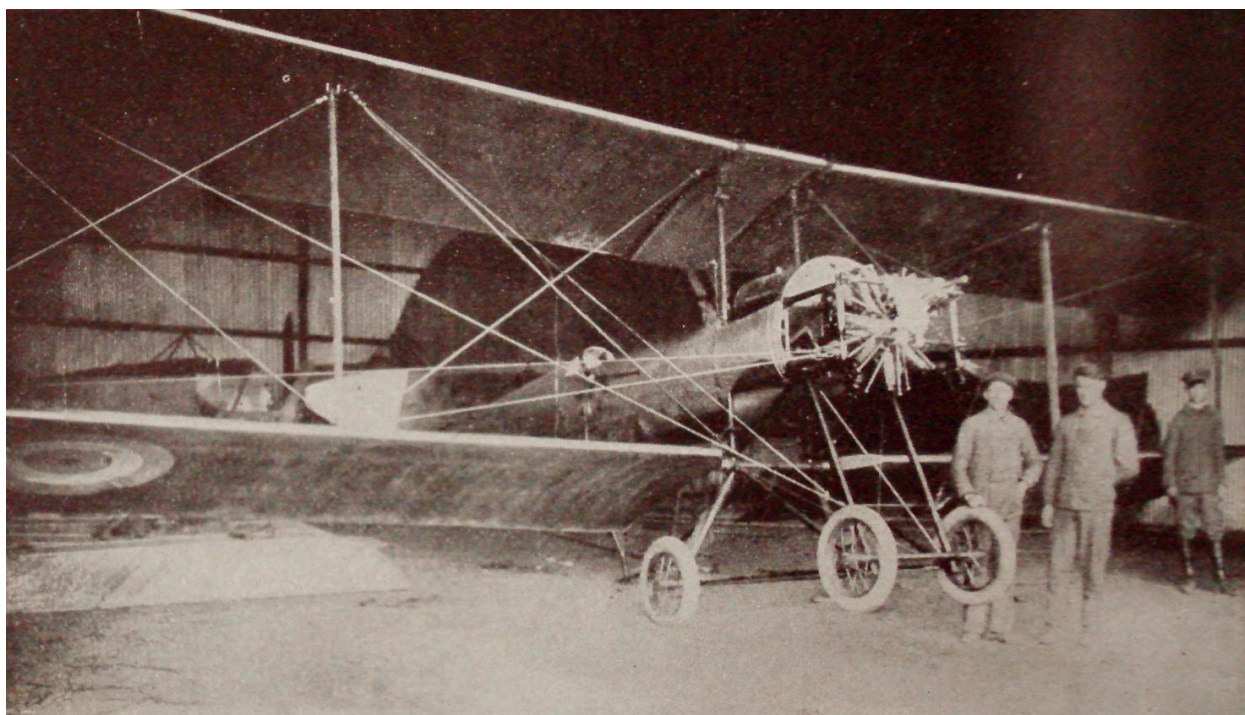
El Palomar, Enero 1 de 1915.

Primo de Rivera
Comandante en Jefe Director

Antonio de la Cruz
Comandante Primer Agente

Resumen total de aeronaves operativas en 1914





Breguet III en el interior de un hangar de El Palomar²⁸

ESCUELA MILITAR DE AVIACION									
Aparatos que funcionaron en la Escuela durante el Año 1915.									
No.	MARCA DE APARATO	TIPO	MOTOR		ALTA EN LA ESCUELA			PROVENIENCIA	OBSERVACIONES
			MARCA	PUEBLO	DIA	MES	AÑO		
1	Farman No. 4.	Biplano	Gnome	St. M. R.	21	Julio	1914	Construido en la Escuela.	Para enseñanza y entrenamiento
2	Farman No. 5.	Biplano	Gnome	St. M. R.	10	Enero	1914	Construido en la Escuela	Para enseñanza y entrenamiento
3	Bleriot Centenario	Monoplano	"	"	9	Ettist.	1910	Construido en la Escuela	Reconstruido en la Escuela para enseñanza y entrenamiento.
4	Bleriot Oriflamme	"	"	"	22	"	1910	Construido en la Escuela	Para enseñanza y entrenamiento
5	Bleriot Militar	"	"	"	20	Mayo	1910	Comprado por el Estado	Para entrenamiento.
6	Nieuport Gustav	"	"	"	20	Febrero	1910	Comprado por el Estado	Desarmado.
7	Breguet	Biplano	"	"	1	Julio	1910	Comprado por el Club	Reconstruido en la Escuela para entrenamiento.
8	Rumpler Eindecker	Monoplano	Vercordant	H. P.	1	Enero	1914	Comprado por el Estado	Reconstruido en la Escuela para entrenamiento.
9	Morane Saulnier No. 11	Monoplano	Le Rhône	"	24	Febrero	1914	Comprado por el Estado	Para entrenamiento.
10	Morane Saulnier	Monoplano	Gnome	"	"	"	"	"	Perteneciente a la sucursal Ing. Morane.

Resumen total de aeronaves operativas en 1915

²⁸ Revista Caras y Caretas N.º 772, 19 de julio de 1913.

ESCUELA MILITAR DE AVIACION Resumen total de los vuelos efectuados durante el año 1915.-									
APARATOS	MARCA Y FUERZA DEL MOTOR	No. de vuelos efectuados			Duración total de los vuelos		Velocidad media por hora	Recorrido Aproximado Km.	OBSERVACIONES
		Con pas.	Sin pas.	total	Horas	Minutos			
Henry Farman No. 1.	Gnome 80 H-P	420	475	895	105	15	80	8280	
Henry Farman No. 2.	" " "	22	360	382	47	24	70	4742	
Bleriot Centenario	" " "	-	99	99	24	28	80	1928	
Bleriot Oriflamme	" " "	-	475	475	109	5	30	3726	
Bleriot 11 Bis	Gnome 80 H-P	5	289	294	92	40	100	9242	
Morane Saulnier Prsl	Le Rhonne 80 H-P	10	42	52	20	14	80	2222	
Morane Saulnier Newbery	Le Rhonne 80 H-P	-	15	15	3	-	110	330	
Morane Saulnier	Gnome " "	-	-	-	-	-	-	-	
Bieuport Gaster	Gnome 100 H-P	7	12	19	2	25	110	554	
Breguet	" " "	-	4	4	1	-	100	100	
Aviador Binkler	Mercedes 100 H-P	-	-	-	-	-	-	-	
Totales		475	1296	1771	422	9	-	86902	
Promedios:									
Mensual		40	150	190	34	5	-	8076	
Diario		12	5	17	1	12	-	102	
Ve Bo El Palomar Diciembre 21 de 1915 Ayudante									

Resumen total de vuelos efectuados en 1915

Principales operaciones documentadas

26JUL13: Realizó su primer vuelo de prueba en El Palomar al mando del Ing. Mascías pero se accidentó al caer desde 20 m de altura durante el despegue y tocar tierra con el extremo del plano derecho dando un trompo y produciéndose daños de cierta consideración en el tren de aterrizaje, palas de hélice y estabilizadores que fueron reparados en los talleres de la escuela.

SEP13: Fue montado y puesto a punto el Breguet. El Teniente 1.º Goubat y el Teniente y Zanni fueron asignados el ensayo y manejo del doble monoplano²⁹.

04SEP13: El Teniente 1.º Goubat, obedeciendo órdenes superiores se trasladó del Palomar a La Plata en 40 minutos de vuelo a una altitud de 1300 m, manteniéndose a pesar del fuerte viento, a una altura no menor de 500 m, durante todo el viaje de más de 100 km, realizado en 1:00 h y con viento contrario. Se trataba de entregar una nota del Director de la Escuela al jefe del Regimiento 6 a que pertenece el Teniente Biedma; con fines de estudio y como base para proponerlo a los demás pilotos en su rendición de examen superior. Cumplida la orden, regresó el aviador, con una escala en Villa Lugano por falta de nafta y lubricante, que se le llevó en el auto de la escuela, pudiendo así concluir su viaje³⁰. Cumplieron así una marca sudamericana de distancia sin precedentes hasta esa fecha, para traslado aéreo de dos pasajeros.

²⁹ Boletín del Aero Club Argentino. Año III N.º 17. Septiembre de 1913.

³⁰ Boletín del Aero Club Argentino. Año III N.º 17. Septiembre de 1913.

06SEP13: El André de Baillencourt Courcol inició los ensayos del monoplano Breguet y la instrucción de oficiales para su manejo. El primer despegue se verificó un recorrido de 20 m hecho que acredita para ese aparato condiciones de operabilidad en espacio reducido. Para poner a prueba las demás condiciones del mismo, Baillencourt, en compañía del Teniente Goubat voló por Liniers, Belgrano, San Isidro, San Martín y Campo de Mayo, a 1400 m. de altura, descendiendo en vuelo planeado desde 1000 m.

09SEP13: Con viento violento ascendió a 1200 m en 22 minutos, tripulado por los mismos aviadores y volando por sobre poblado durante media hora. Por fin, tratando de comprobar su perfecta flotabilidad en grandes alturas y resistencia en duración.

24SEP13: Record de altura con pasajero el aviador francés Baillencourt Courcol con el Teniente Zanni llegó con el Breguet a los 2150 m de altura, superando en 200 m la anterior performance que detentaba el ingeniero Newbery.

Desarrolló un vuelo por la capital; atravesando lugares tan concurridos como la Plaza del Congreso, Recoleta, Riachuelo y Puente Alsina, y llegando a Quilmes a los 0:58 h de partida; lugar en que el aeroplano alcanzó 2150 m. Nuevamente atravesó la ciudad por Palermo, regresando, siempre a esa altura hasta el Palomar, no habiéndole intranquilizado las varias fallas que acusaba el motor en su funcionamiento y que, de haber producido paro, podría haberles proporcionado honda preocupación falta de espacio apropiado para aterrizar³¹.

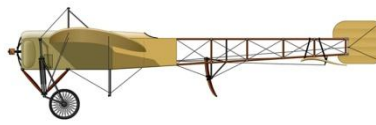
18OCT13: André de Baillencourt, piloto oficial de la casa Breguet de paso por la Escuela de Aviación Militar en tránsito a Chile, realizó vuelos de ensayo del avión y adaptó a los oficiales Goubat y Zanni.

NOV13: Vuelo del Teniente Zanni con Jiménez Lastra y al periodista Carlos Francisco Borcosque. Ese mes se computó un total de treinta de los cuales diez vuelos fueron de ensayo³².

12NOV13: Participó del desfile militar realizado en Campo de Mayo en homenaje al Presidente Theodore Roosevelt. Integraron la escuadrilla los siguientes aviones:



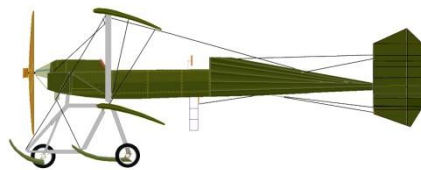
Bleriot XI *Origone* (50 hp)
Teniente 1º Aníbal Brihuega



Bleriot XI-Bis (80 hp)
Teniente Pedro L. Zanni



Nieuport M-IV *Eduardo Castex*
Sr. Alejo Tinao Planes³³



Breguet III 1913
Teniente 1º Raúl E. Goubat

³¹ Boletín del Aero Club Argentino. Año V N.º 38. 10 de diciembre de 1915.

³² Boletín del Aero Club Argentino. Año III N.º 19. Noviembre de 1913.

³³ A partir del 7 de octubre de 1913 Tinao Planes se hizo cargo de los aviones en El Palomar. Al día siguiente realizó el primer vuelo, puso en servicio al *Eduardo Castex* e inició la instrucción de dos oficiales pilotos para su operación: los Tenientes Pedro Leandro Zanni Alfredo Salvador Agneta. BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N.º 2, 1ª Parte. Enero a Junio. Pág. 88.

Planilla N.º 38 ORDEN DE LA ESCUELA N.º 26 En cumplimiento de la orden recibida para asistir a la revista que en honor de Teodoro Roosevelt se efectuará en Campo de Mayo el día 12 del corriente, se ordena: 1º) El referido día 12 estará listos para partir los siguientes aeroplanos con los pilotos que a continuación se expresan: Monoplano Eleriot Origene 50 H.P. Piloto Tte. 1º Anibal Brihuega Monoplano Eleriot 80 H.P. Piloto Teniente D. Pedro Sanni. Monoplano Nieuport 100 H.P. Piloto Señor Timao.- Biplano Breguet 100 H.P. piloto Teniente 1º Raul E. Goubet.- 2º) El orden de partida será el siguiente 1º Eleriot 50 H.P., 2º Breguet, 3º Eleriot 80 H.P., 4º Nieuport.- Todos los aeroplanos tomarán rumbo a Campo de Mayo debiendo entrar a dicho campo por sobre la Escuela de clases, volar hasta el otro extremo de la plaza de armas.- 3º) Cada aeroplano llegará sobre el Campo de Mayo a una altura mínima de 500 metros, virará a la izquierda con una espiral y pasado por primera vez enfrente de las tribunas en que se encuentren las autoridades que pasan la revista a una altura de 300 metros, describirá una nueva virada a la izquierda sobre el río de Las Cauchas siguiendo el mismo itinerario exterior pasará por segunda vez frente a las tribunas a 100 metros de ellas y a 50 metros de altura.- Alcutada esta última vuelta regresará inmediatamente al aerodromo.- La distancia entre aeroplano será de 500 metros como mínimo. 5º) Bajo ningún pretexto se dará más que las dos vueltas ordenadas y si por cualquier motivo o viera algún piloto a permanecer más tiempo sobre el campo de la revista procurará en todo caso salirse de dicho	campo para no interrumpir la maniobra del aeroplano que le sigue.- El Palomar, Noviembre 11 de 1913.- Firmado: Arceles Uribe Teniente Coronel.-Director.- Orden de la Escuela de Aviación Militar N.º 26 donde se impartieron las instrucciones para la escuadrilla militar
---	---



Visita del presidente Roosevelt a Campo de Mayo, probablemente en la Escuela de Clases. En la fotografía se lo ve acompañado del Ministro de Guerra: General de División Gregorio Vélez, Coronel José Francisco Irusta y altos jefes militares. 1913³⁴

³⁴ Revista Caras y Caretas N.º 790. 22 de noviembre de 1913.

19NOV13: Accidente de Baillencourt Courcol cuando se le desprendió una rueda delantera en el despegue. Luego de dar 2 circuitos, y pese a los avisos desde tierra, al aterrizar piloneo y el piloto salió despedido³⁵.

21NOV13: Se interpuso en la línea de vuelo del el *Estudiantil* al mando del Teniente 1º Raúl Eugenio Goubat que embistió al Bleriot XI *Origone* tripulado por el Teniente Carlos Giménez Kramer destrozándose estos aparatos al caer a tierra.

La alegría causada entre el personal de la Escuela por haber hallado ilesos a los dos oficiales y compañeros, creyéndolos víctimas del accidente, se exteriorizó en una ascensión del Teniente Zanni sobre el Breguet primero y una comida fraternal en Palermo después. En esta se hizo patente el lazo de cariñosa simpatía que une a todo el personal, alumnos y pilotos. Goubat y Kramer se resarcieron con esa demostración del mal momento y contrariedad sufrida, y el haber salido ilesos les permitió confirmar la convicción en que abundaban del afecto sincero de sus compañeros.

Asistieron a ella los Señores Mascías, Antonio Obligado, J. Crespo, B. Giménez Lastra, Zanni, Brihuega, Campos, Pueta, Benavente, Pissano, Varona, Padilla y Agneta³⁶.

24NOV13: Baillencourt Courcol, en tránsito por Buenos Aires con destino a Chile, protagonizó el récord nacional de altura con pasajero al elevarse sobre El Palomar con este avión. También estuvo involucrado en un incidente durante el despegue al perder una rueda del avión. Subsano el inconveniente se encargó también de instruir convenientemente sobre su manejo al Teniente 1.º Raúl Eugenio Goubat y al Teniente Pedro Leandro Zanni³⁷.



Breguet III en El Palomar disponiéndose a realizar un vuelo con el Teniente Goubat. En el centro en tierra se observa al mecánico Ambrosio L. Garagiola. Detrás se observa la arboleda de los terrenos que ocupa el Colegio Militar de la Nación

³⁵ Revista Aviación N.º 17. 31 de mayo de 1922.

³⁶ Boletín del Aero Club Argentino. Año III N.º 19. Noviembre de 1913.

³⁷ 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. 112, 113.



Breguet III en El Palomar

18DIC13: El Teniente 1.º Goubat con el mecánico Juan Molberto (segundo nombre del ruso Pablo Juan Parasochka), han volado a 1000 m. de altura, durante 50 minutos hasta Lomas de Zamora, efectuando un descenso en espiral hasta 500 m y remontándose de nuevo para regresar³⁸.

19DIC13: Vuelo del Teniente 1.º Goubat con pasajero.

25DIC13: Vuelo al mando del Sargento Francisco S. Sánchez sobre la ciudad a 1200 m. en extenso círculo, llegando hasta el centro de la capital y hasta el Campo de Mayo, donde maniobra sobre los cuarteles, regresando después y descendiendo en largo planeo (135 km)³⁹.

29DIC13: Vuelo del Teniente 1.º Goubat con el mecánico Garagiola hacia Flores viéndose forzado a recalar en la estancia Ireneo Díaz (Las Heras) 60 km y regresando en 0:35 h a una altura de 200 a 300 m⁴⁰.

31DIC13: Teniente 1.º Goubat intentó un nuevo viaje con el Jefe de Mecánicos Ambrosio Luis Vicente Taravella, a brújula, por persistir la niebla, a 400 m por sobre Morón, Cañuelas y La Noria, durante más de una hora; viéndose también obligado a descender en Abbot (96 km.) porque no se disipaba la niebla y el motor acusaba desfallecimientos. El avión resultó seriamente dañado al impactar contra el piso cuando aterrizaba⁴¹.

MAY14: Fue reparado y puesto en servicio⁴².

12AGO14: Con motivo del segundo aniversario de la creación de la Escuela Militar de Aviación realizaron un vuelo los siguientes aviones:

Bleriot XI *Origone* (Teniente Benavente)

Bleriot *Centenario* (Teniente Pisano)

Bleriot XI 80 hp (Teniente Brihuega)

³⁸ Revista *Aviación* N.º 17. 31 de mayo de 1922.

³⁹ Boletín del Aero Club Argentino. Año IV N.º 20. Diciembre 1913, Enero de 1914.

⁴⁰ Revista *Aviación* N.º 17. 31 de mayo de 1922.

⁴¹ Boletín del Aero Club Argentino. Año IV N.º 20. Diciembre 1913, Enero de 1914.

⁴² Revista *Aviación* N.º 18. 30 de junio de 1922.

Nieuport M-IV *Argentina* (Teniente Agneta)

Nieuport *Eduardo Castex* (Teniente Zanni)

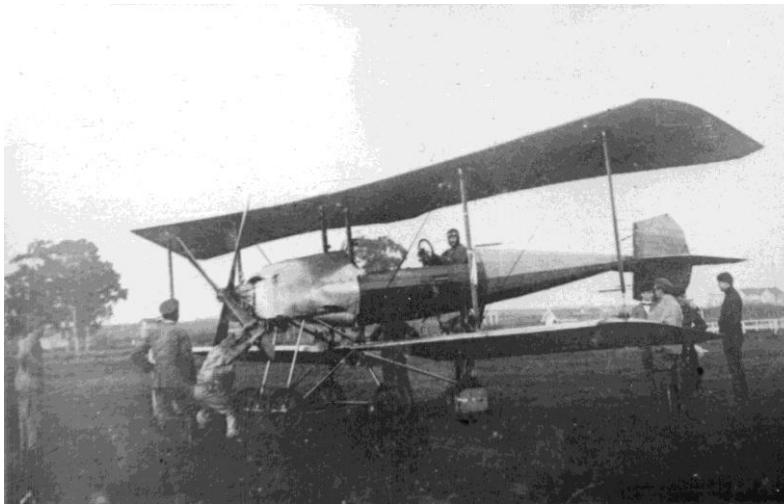
Rumpler *Taube* (Teniente 1.º Goubat con el Teniente Fernando Alberto de Lezica)

Henry Farman del ACA (Teniente Campos)

Bleriot XI 50 hp del ACA (Gervasio Videla Dorna)

Por primera vez se presentó en nuestro país el raro y hermoso espectáculo de nueve máquinas y pilotos civiles y militares realizando evoluciones en un círculo reducido. El Teniente Goubat, único conductor por ahora el biplano Breguet ocupó luego este aparato, llevando como pasajero a su alumno Antonio Parodi, y por su parte los Tenientes Brihuega y Zanni condujeron, respectivamente Teniente Leonardo Eusebio Molina, en calidad de tales a los Capitanes Bueren⁴³ y Ramón Molina. Realizaron cuatro salidas y volaron sobre El Palomar, Morón, Caseros, Hurlingham y Bella Vista.

En el manejo del biplano Farman se turnaron los Tenientes Campos, Varona, Pueta y Pérez Ferreyra. También volaron como pasajeros los Tenientes Masramón, Morel, Lezica y otros visitantes, volando al mismo tiempo los pilotos cuyos aparatos no les permitían la conducción de pasajeros. Para atender los detalles de iniciación se habían distribuido los soldados y mecánicos del destacamento aeronáutico, al mando del jefe de mecánicos Ambrosio Luis Vicente Taravella⁴⁴.



Breguet III con el Teniente Goubat en El Palomar

20AGO14: Vuelo del Teniente 1.º Goubat sobre Breguet a Ramos Mejía, pasando por Flores a 1300 m. en compañía de un mecánico⁴⁵.

AGO14: Vuelo del Teniente 1.º Goubat a General Las Heras en Breguet⁴⁶.

10NOV14: El Teniente 1.º Goubat que pocos días después debía sufrir su grave accidente, voló en el Breguet 100 hp hacía Campo de Mayo, llevando como pasajero al Teniente Brihuega, seguidos de cerca, por el Nieuport 100 caballos al mando del Teniente Zanni con el Teniente Alberto González Albarracín. Aterrizaron en Campo de Mayo para asistir a un almuerzo, regresando a la tarde al Palomar⁴⁷.

⁴³ En realidad puede haber sido el Capitán de Infantería Carlos Pedro Bourel.

⁴⁴ Boletín del Aero Club Argentino. Año IV N.º 27. Septiembre, Octubre de 1914.

⁴⁵ Boletín del Aero Club Argentino. Año IV N.º 26. Agosto de 1914.

⁴⁶ Boletín del Aero Club Argentino. Año IV N.º 26. Agosto de 1914.

⁴⁷ Boletín del Aero Club Argentino. Año V N.º 28. Noviembre, Diciembre de 1914, Enero de 1915.

ABR15: El Breguet 100 hp, que desde hace largo tiempo se hallaba desmontado en un cobertizo, fue ensayado por el Teniente Elisendo Ciriaco, efectuando este oficial en una forma por demás elogiada, un vuelo de quince minutos sobre el aeródromo y sus alrededores⁴⁸.

JUN15: Teniente Elisendo Ciriaco ha efectuado asimismo algunos vuelos en el Breguet-Gnome 100 hp⁴⁹.

Anexo A.- Planilla 1.-		Anexo A.- Planilla 3.-																																													
ESCUELA MILITAR DE AVIACION. ..MATERIAL RECIBIDO EL 10 DE ENERO DE 1916.. BLERIOT: 3 Dos con motor Gnome 50 H.P. Uno con motor Gnome 80 H.P. MORANE SAULNIER: (Farman) 1 Uno con motor Le Rhone 80 H.P. NIUPOUR: 1 Uno con motor Gnome 100 H.P. TAUBE: 1 Uno con motor Mercedes (fijo) 100 H.P. ..BI PLANOS.. FARMAN: 1 Uno con motor Gnome 50 H.P. BREGUET: 1 Uno con motor Gnome 100 H.P. ..REORGANIZACION DEL MATERIAL DE AEROPLANOS DE LA ESCUELA MILITAR DE AVIACION.. ..DOTACION PROYECTADA.. APARATOS PARA LA PRIMERA INSTRUCCION: Un taxi Blériot con motor Anzani 35 H.P. Cinco Farman motor Gnome 50 H.P. Dos Blériot motor Gnome 50 H.P. APARATOS PARA LA SEGUNDA INSTRUCCION: Dos Blériot motor Gnome 80 H.P. Dos Morane motor Le Rhone 80 H.P. Cuatro Monoplanos de 80 H.P. (bipases). Dos Blériot (motores Gnome), dos Morane (motores Le Rhone) APARATOS DE APLICACION: Un Taube motor Mercedes 100 H.P. Un Voisin motor Salmson 140 H.P. 14		REORGANIZACION DEL MATERIAL DE AEROPLANOS DE LA ESCUELA MILITAR DE AVIACION. <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Material existente.</th><th colspan="2">Dotación proyectada.</th></tr> <tr> <th>Aparato y motor.</th><th>Cantidad.</th><th>Aparato y motor.</th><th>Presupuesto.</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nieuport Gnome 100 H.P.</td><td>1</td><td>Taxi Nieuport Anzani 35 H.P.</td><td>Arreglo Taxi 750</td></tr> <tr> <td>H. Farman Gnome 50 H.P.</td><td>1</td><td>H. Farman motor 50 H.P. nuevo.</td><td>Motor 50 H.P. Construc. 6666 2 Farman 5000</td></tr> <tr> <td>Blériot Gnome 50 H.P.</td><td>2</td><td>Blériot Gnome 50 H.P.</td><td>Construcción de un Blériot 50 H.P. 1500 Blériot Dos motores Gnome 50 H.P. 13334</td></tr> <tr> <td>Blériot Gnome 80 H.P.</td><td>2</td><td>Blériot 80 H.P.</td><td>Construcción de un Blériot 80 H.P. 2000 Dos motores de 80 H.P. 20000</td></tr> <tr> <td>Morane Le Rhone 80 H.P.</td><td>2</td><td>Morane Le Rhone 80 H.P.</td><td></td></tr> <tr> <td>Taube Mercedes 100 H.P.</td><td>1</td><td>Taube Mercedes 100 H.P.</td><td></td></tr> <tr> <td>Voisin Salmson 140 H.P.</td><td>1</td><td>Voisin Salmson 140 H.P.</td><td></td></tr> <tr> <td>Breguet Gnome 100 H.P.</td><td>1</td><td>Breguet Gnome 100 H.P.</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>8</td><td></td><td>Total \$ 45000</td></tr> </tbody> </table>		Material existente.		Dotación proyectada.		Aparato y motor.	Cantidad.	Aparato y motor.	Presupuesto.	Nieuport Gnome 100 H.P.	1	Taxi Nieuport Anzani 35 H.P.	Arreglo Taxi 750	H. Farman Gnome 50 H.P.	1	H. Farman motor 50 H.P. nuevo.	Motor 50 H.P. Construc. 6666 2 Farman 5000	Blériot Gnome 50 H.P.	2	Blériot Gnome 50 H.P.	Construcción de un Blériot 50 H.P. 1500 Blériot Dos motores Gnome 50 H.P. 13334	Blériot Gnome 80 H.P.	2	Blériot 80 H.P.	Construcción de un Blériot 80 H.P. 2000 Dos motores de 80 H.P. 20000	Morane Le Rhone 80 H.P.	2	Morane Le Rhone 80 H.P.		Taube Mercedes 100 H.P.	1	Taube Mercedes 100 H.P.		Voisin Salmson 140 H.P.	1	Voisin Salmson 140 H.P.		Breguet Gnome 100 H.P.	1	Breguet Gnome 100 H.P.			8		Total \$ 45000
Material existente.		Dotación proyectada.																																													
Aparato y motor.	Cantidad.	Aparato y motor.	Presupuesto.																																												
Nieuport Gnome 100 H.P.	1	Taxi Nieuport Anzani 35 H.P.	Arreglo Taxi 750																																												
H. Farman Gnome 50 H.P.	1	H. Farman motor 50 H.P. nuevo.	Motor 50 H.P. Construc. 6666 2 Farman 5000																																												
Blériot Gnome 50 H.P.	2	Blériot Gnome 50 H.P.	Construcción de un Blériot 50 H.P. 1500 Blériot Dos motores Gnome 50 H.P. 13334																																												
Blériot Gnome 80 H.P.	2	Blériot 80 H.P.	Construcción de un Blériot 80 H.P. 2000 Dos motores de 80 H.P. 20000																																												
Morane Le Rhone 80 H.P.	2	Morane Le Rhone 80 H.P.																																													
Taube Mercedes 100 H.P.	1	Taube Mercedes 100 H.P.																																													
Voisin Salmson 140 H.P.	1	Voisin Salmson 140 H.P.																																													
Breguet Gnome 100 H.P.	1	Breguet Gnome 100 H.P.																																													
	8		Total \$ 45000																																												

Material aéreo disponible al 10 de enero de 1916

Pilotos que volaron el avión



Ing. Alberto R. Mascías



Tte 1.º Raúl E. Goubat



Tte 1.º Pedro L. Zanni



Tte Aníbal Brihuela

⁴⁸ Boletín del Aero Club Argentino, Año V N.º 32, Mayo de 1915.

⁴⁹ Boletín del Aero Club Argentino, Año V N.º 33, Junio de 1915.



André de Baillencourt



Sarg Francisco Sánchez



Tte Elisendo C. Pissano

Bibliografía:

Archivo General de la Nación

BARRERA, Raúl. (1913) *Manual de Navegación Aérea*.

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

Boletines del Aero Club Argentino

Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea

Gran Atlas de la Aviación Tomo 1.

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

La Victoria de las Alas Pág. 81 (Edición 05MAR48 Brig Grl Angel María Zuloaga)

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.

MARTÍN, Eloy. RODRÍGUEZ, Oscar Luis. (1991) *La aviación en el ejército argentino, crónica histórica y catálogo 1867-1991*

Memoria de la Escuela Militar de Aviación. Año 1914.

Revistas *Aviación*

Revistas *Caras y Caretas*

Revistas *L'Aérophile*

TARAVELLA, Ambrosio Luis Vicente. (07MAY82). *Setenta años de servicios aeronáuticos*. Talleres Gráficos Mundial SRL. Buenos Aires. Argentina.

Enlaces Web:

<http://1000aircraftphotos.com/Contributions/GauthierDavidJ/7192.jpg>

http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/debut_aviation_militaire4.htm

http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/debut_aviation_militaire5.htm

http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/Grandes_Manoeuvres1910.htm

http://s178.photobucket.com/user/YavorD/media/Pre-1914Challenge661-1_zps3aa329dd.jpg.html

<http://thefirstairraces.net/stuff/breguet/images/661a.jpg>

<http://www.famillebreguet.com/resources/Br-TypeIII.JPG>

<http://www.flickr.com/photos/sdasmarchives/4824384604/sizes/o/in/photostream>

<http://www.past-to-present.com/photos.cfm?fp=1&reference=L00453>

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b5/Avion_biplan_Breguet_1911.jpg