

La aviación en el hipódromo de Longchamps

HOY A. RODRIGO - San Martín 92 **HOY**
EN
VILLA PARIS
Estación Longchamps F. C. S. — A 25 minutos de la Capital
1600 LOTES CON 1.000.000 DE LADRILLOS, GRATIS

900 LOTES Hasta de 400 m. c. a. 5 pesos m. n. por mes Sin comisión. Sin interés. En 25 meses. Con títulos definitivos.	Aviación á la		Puerta de casa	700 LOTES Hasta de 600 m. c. y todas las comodidades. pesos 7.50 por mes Pueden instalarse, cualquier día, de 30 en 30.
--	-------------------------	--	--------------------------	--

Venta particular. Sobre los mismos terrenos. A la vista de los hermosos pueblos de Burzaco y Adrogué.
HOY A LA 1.50 SALE EL TREN DE CONSTITUCIÓN
PLANOS Y BOLETOS: SAN MARTÍN 92
A. RODRIGO



La aviación en el hipódromo de Longchamps

Antecedentes de Villa Longchamps

Las tierras que actualmente ocupa la localidad de Longchamps en 1627 formaron parte de los terrenos ocupados por la estancia *La Magdalena* de propiedad del capitán Francisco García Romero. El predio de unos 200 km² fue vendido por sus descendientes al Capitán Gaspar de Avellaneda que finalmente fue fraccionado por sus herederos a comienzos del siglo XIX.

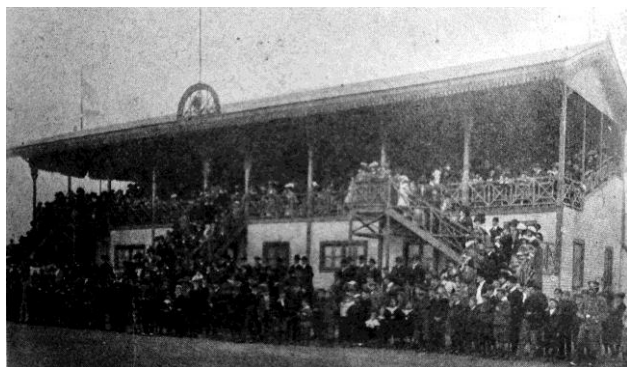
A comienzos del siglo XX la propietaria de las tierras era la Luisa Carrere de Burzaco (viuda de Eugenio Burzaco). Por entonces, la actividad económica principal de la zona eran los tambos y, en menor proporción, la cría de animales y el cultivo de verduras. Las familias establecidas allí eran los Ávila, Ortega, Pérez, Arias, Michelena, Uhart, Sansena, Vizzo, Marcel, Maseroni, Estanga, Lauría, Rosalía, Picabea, Lavignolle, Bernier, Burgos Pérez.



Sector del plano de la provincia de Buenos Aires correspondiente a la zona de Longchamps. 1863¹

¹ SOLVEYRA Wenseslao R. (1864) *El avisador. Guía General de Comercio y de Forasteros*. Buenos Aires. Imprenta El Mercurio. Victoria 248

La profesora Haydee Epifanio nos refiere que en 1905 el *Jockey Club* de Lomas de Zamora tenía su pista de carreras en los terrenos que se encuentran en frente del actual Hospital Gandulfo. En 1909 la entidad fue intimada a desalojar el predio y fue entonces cuando los señores Eduardo de Iribarne, Claudio Mejía y Carlos Palacios, en representación de la comisión directiva, compraron a la señora Luisa Carrere de Burzaco un campo de 160 hectáreas, situado entre las estaciones Burzaco y Glew².



Hipódromo Lomas de Zamora (Revista PBT Año VI N.º 247, 14 de agosto de 1909)

A su vez esta institución donó 129 hectáreas para la formación de *Villa Longchamps* y se retuvo 44 hectáreas para el hipódromo *Longchamps* y otros espacios como un aeródromo, un autódromo y un campo de deportes llamado *Campo de ejercicios físicos*. Se reservó la manzana N.º 87, que se encontraba frente a la estación ferroviaria y junto a los portones del hipódromo para el trazado de la plaza principal y siete hectáreas junto a las vías del Ferrocarril del Sud y se envió una nota a la empresa que accedió favorablemente a la propuesta.

Inmediatamente, y luego de cursar el trámite a la Dirección General de Ferrocarriles el 22 de diciembre de 1909, iniciaron las obras para la instalación de una estación intermedia para pasajeros y carga en el Km 25.930. Mientras este circuito se hallaba en pleno funcionamiento llegó Bregi³.

El 10 de abril de 1910 se realizó el loteo de 112 manzanas, en su mayoría casi cuadradas, de 115 por 103 varas, divididas en 3500 lotes⁴; siete días más tarde se realizó el segundo y así sucesivamente durante el resto del año. La empresa responsable era *Ricardo J. Davel y Cía*.

La operación de venta se realizó en 60 Cuotas sin interés y sin base. Davel, vinculado a la aviación, utilizó las operaciones de Bregi como recurso publicitario en los anuncios de loteo de esas tierras. De este modo el 10 de agosto se fundó la villa que en la actualidad tiene una superficie de 14.22 km² y una población superior a los 47.600 habitantes.

² La compra quedó asentada en el Registro de la Propiedad bajo el N.º 56083/9.

³ Diario *El Nacional*, 29 de enero de 1910.

⁴ *La primera fracción de la villa que se remata, estaba delimitada por las calles Presidente Sarmiento, Los Studs, Gobernador Arias (límite Oeste de las tierras de los Burzaco) e Intendente Perrando*. EPIFANIO Haydée. <http://semanarioalsur.blogspot.com/search/label/Historia>



HOY en Villa Longchamps

REMATAREMOS

EL SALDO DE 3500 LOTES

Trenes á disposición del público de
Constitución, á la 1.50 p. m.

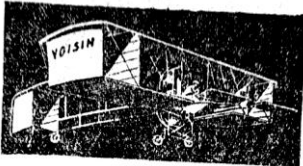
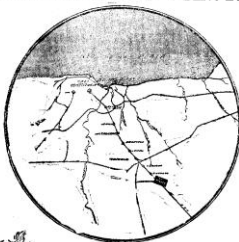
Con capacidad suficiente para 5000 personas.
Aprovechen el gran negocio del día para todo el mundo.



Aviación gratis por M. Brégi, ganador del primer premio en el aerodromo de Villa Longchamps.
Hoy, el record de los negocios. Nadie debe faltar. Única ocasión.
Planos y boletos, Rivadavia 305.

Ricardo J. Davel & Cía

Izquierda: Dr. Ricardo Jorge Davel (Foto revista *La Vida Moderna*, 1910) Derecha: Diario *La Nación*, 17 de abril de 1910

Ricardo J. Davel & Cía  EXITO COLOSAL 5.000 personas Han presenciado el remate del Domingo pasado en VILLA LONGCHAMPS. 2º. REMATE DE 3.500 LOTES EL DOMINGO 17 á las 2 y 30 p. m. AVIACION GRATIS Tren expreso á la 1 y 50, de Constitución. Planos y boletos, Rivadavia, 305	HOY-HOY VILLA LONGCHAMPS DE FIESTA ¿QUIERE VD. PASAR GRATIS Y HACER UN BRILLANTE NEGOCIO? VAYA HOY á Longchamps ULTIMO REMATE 250 valiosos lotes 250 EN 60 MENSUALIDADES  PLANO DE UBICACION  La aviación de gracia en Villa Longchamps AVIACION GRATIS Tren expreso de Constitución, á la 1.40 p. m., con capacidad para 10.000 personas. PLANOS Y BOLETOS Ricardo J. Davel y Ca. Rivadavia 305	Pág. 19 HOY PIDA PLANOS Y BOLETOS PARA EL REMATE DE VILLA HIPODROMO PERSONALMENTE O POR TELEFONO (1730 AVENIDA QUE TENDRA LUGAR El Domingo 20 de Marzo, á las 2 p. m. LO MEJOR DE LOMAS Y BANFIELD PLANO DE UBICACION  "VILLA HIPODROMO" EN LOMAS DE ZAMORA RAFAEL FERNÁNDEZ BLANCO & CA.
---	---	---

Publicidades de los diarios *La Prensa* y *La Nación*. Abril de 1910

El hipódromo

El predio estaba delimitado por las actuales calles San Martín, Bolívar, Sarmiento y Los Studs. La calle Burgwardt⁵ en sus orígenes fue la calle principal de acceso a las instalaciones. La pista era de dimensiones reducidas respecto de otras pistas existentes en el país como la de los hipódromos:

⁵ Emilio Burgwardt compró las tierras para la construcción del hipódromo. La calle homónima en ese entonces era la vía de acceso al hipódromo.

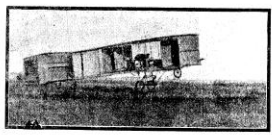
Nacional (ubicado en Belgrano), Argentino (situado en Palermo) o el de Hurlingham (ubicado en el predio que ocupa el Hurlingham Club).

En sus orígenes registró una intensa actividad hípica y más tarde carreras de motos, autos, sulkys y bicicletas. Tuvo varias instalaciones cuyas ubicaciones con el tiempo se han prestado a confusión y por lo tanto han generado errores, máxime considerando que los vuelos protagonizados por Bregí fueron anteriores a la fundación de la estación y la localidad.

A. RODRIGO
SAN MARTIN 92

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

EL AVIADOR BREGI
SOBRE LOS
Terrenos que están perfectamente
sobre los



EL AVIADOR BREGI
SOBRE LOS
Terrenos que están perfectamente
sobre los

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

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

A. RODRIGO
SAN MARTIN 92

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

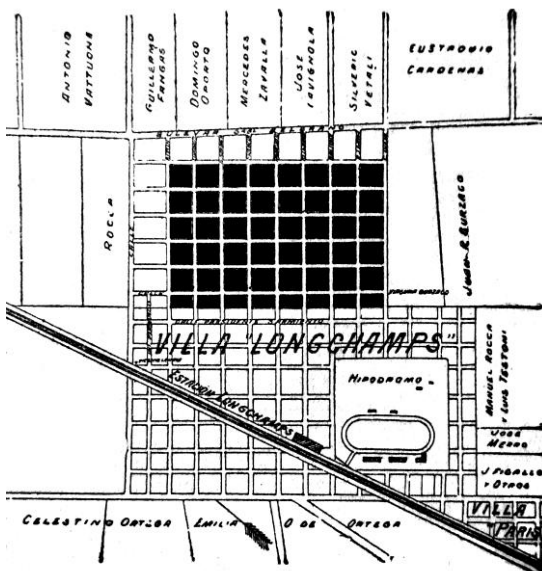
A fin de liquidar rápidamente esta
numerosa fracción de tierra he re-
suelto vender
1200 lotes hasta de 400 varas
cuadradas, sin incluir esquinas,
a \$ 5 por mes.
1000 lotes hasta 600 varas
cuadradas, incluso 300 esqui-
nas, a pesos 7.50 por mes.

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

EL DOMINGO 12 DE JUNIO
Y rigen para cualquier ubicación ya sea frente a Longchamps, a las
vías del ferrocarril Sur, ó cerca de la estación Gilew.
Los primeros en llegar se llevarán las mejores ubicaciones. Títulos de-
finitivos. Sin comisión. Sin interés.
El domingo 12 tren gratis de Constitución, a la 1.10 p. m.
Venta, datos y planos, todos los días, San Martín 92.

A. RODRIGO.

Publicidades del diario *La Nación*, del 5 y 10 de junio de 1910



Izquierda: Plano de un loteo próximo al hipódromo de Longchamps publicado por el diario *La Nación* en diciembre de 1912 (Colección Haydée Epifanio). Derecha: Plano publicado en 1913. (Plano General de Buenos Aires y sus alrededores del Tigre a La Plata. Realizado por el cartógrafo F. Gomara)

Una ley promovida por la legislatura de la provincia de Buenos Aires entre julio y agosto de 1912 dispuso que a partir del 1 de enero de 1913 se suspendiesen las carreras de caballos en días laborales. Sin embargo el lunes 3 de febrero se realizó una reunión hípica que terminó en desastre debido a la dudosa legitimidad del fallo respecto del resultado de la primera o segunda carrera. La concurrencia, estimada en unas ocho mil personas, se enardecía desbordando a los doce policías presentes⁶ e incendiando sus instalaciones⁷.



Hipódromo de Longchamps y estación. Circa 1910 (Museo y Archivo Histórico Municipal de Almirante Brown)

⁶ Un Subcomisario, un oficial Inspector, un escribiente y ocho agentes.

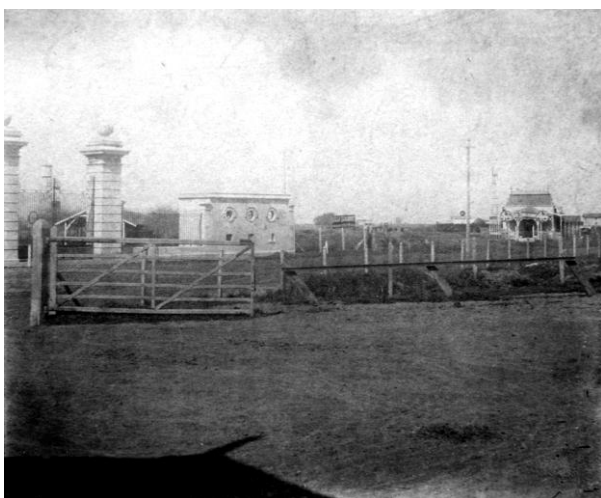
⁷ BARROS, Lorenzo A. (1915) *Tumulto popular: El hipódromo de Longchamps versus "El Cenit"*. Departamento editorial *La Razón*. Av. de Mayo 760. Buenos Aires



Hipódromo de Longchamps y estación .circa 1910 (Museo y Archivo Histórico Municipal de Almirante Brown)

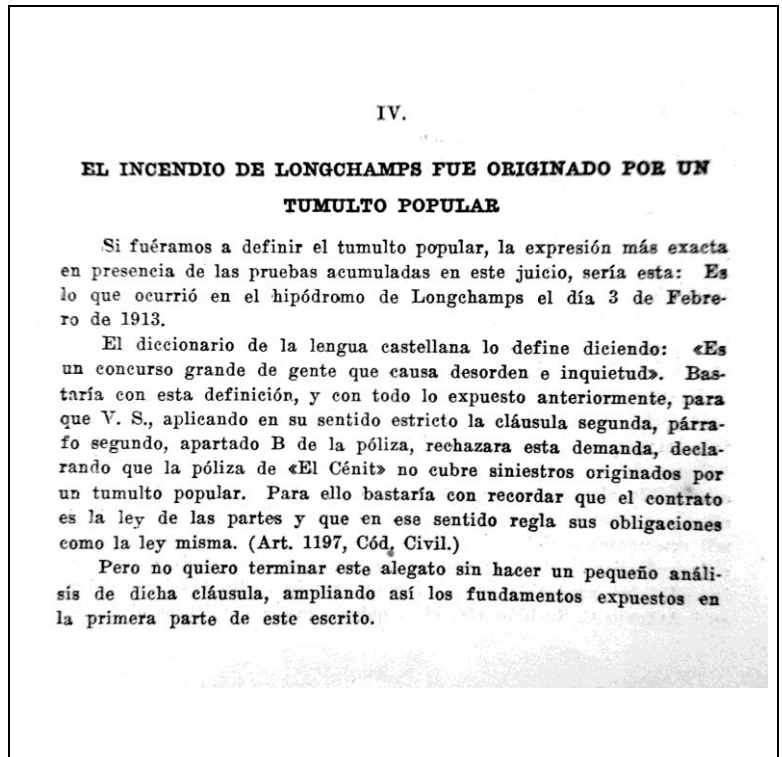
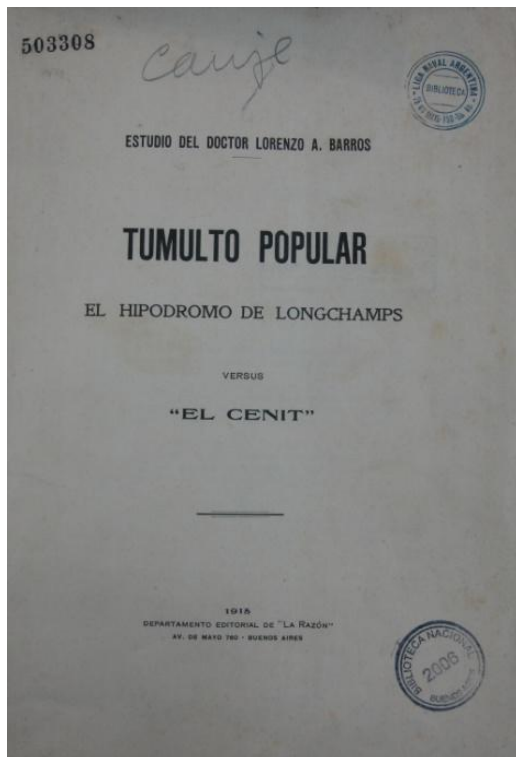


Acceso al hipódromo desde la estación ferroviaria (Foto revista *Fray Mocho* Año 1 N.º 7, 14 de junio de 1912)



Las fotografías fueron realizadas desde la entrada de la estación ferroviaria en 1910 y 2009

Vista del tanque de agua del hipódromo. Circa 1915 (Museo y Archivo Histórico Municipal de Almirante Brown)



BARROS Lorenzo A. (1915) *Tumulto popular. El hipódromo de Longchamps versus "El Cenit"*. Departamento editorial *La Razón*. Av. de Mayo 760. Buenos Aires

Los vuelos en el hipódromo

Henri Louis Bregi nació en Ardennes, Sedan (Francia) el 4 de diciembre de 1888⁸. Realizó sus primeros estudios en el colegio de Janson de Sailly. Cuando inclinó sus inquietudes hacia la aeronáuti-

⁸ También hay registros del año de nacimiento en 1875. El segundo nombre (Louis) se encuentra consignado en la base del monumento a los muertos de Frénois erigido en Sedán.

ca contaba con sólo 17 años y se había recibido de ingeniero electricista⁹ igual que Jorge A. Newbery.

Pese a la oposición de su familia comenzó a frecuentar a Isidore Auguste Marie Louis Paulhan (1884-1963) y participó con éste en la quincena de aviación desarrollada en París en octubre de 1909. Adquirió entonces el biplano Voisin *Octavie III* propiedad de Paulhan quien además le proporcionó instrucción de vuelo.



Artículo publicado por la Revista *L'Aérophile*. 1 de enero de 1910. Derecha: Voisin *Octavie III*

Tan destacada fue su calidad como piloto que, sin haber recibido aun su título como tal, en octubre de 1909 ganó un certamen de distancia en vuelo, haciéndose acreedor de un premio otorgado por el Sr. J. M. Falco. Luego de terciar en otras competencias similares, el 21 de diciembre de 1909 se diplomó como piloto aviador, cuyo brevet N.º 26 fue extendido por Aero Club de Francia. Inmediatamente viajó hacia Buenos Aires.



El señor Enrique Brégi, primer aviador europeo que viene a Buenos Aires

El primer aviador

El sábado por la noche llegó a Buenos Aires el joven aviador señor Enrique Brégi, piloto de la Sociedad de Aviación de Francia. Viene precediendo a su biplano Voisin, con el que efectuará ascensiones en Buenos Aires. El señor Brégi se propone realizar diez ó doce vuelos, prometiendo que a fines de este mes le será posible iniciar la serie. Los sportsmen le recibieron con el entusiasmo consiguiente.

Avec mes compliments à la
Revue Caras y Caretas
Buenos Aires le 10 Janvier 1910

Henri Brégi

El primer autógrafo del primer aviador

Izquierda: Brégi en Sedán. Derecha: Anuncio de la llegada de Brégi (Foto revista *Caras y Caretas*)

Bregi y su equipo llegaron al puerto de Buenos Aires a las 23 del 19 de enero de 1910 a bordo del vapor *Paraná*¹⁰, es decir una semana antes que Ponzelli. Lo acompañaban su hermano Christian y el

⁹ Diplomado en la École d'Electricité.

¹⁰ Llegaron patrocinados por la revista *L'Auto*, de París, que fue gestionado por iniciativa de su representante en nuestro país, Víctor Laborde, conocido deportista e importador de automóviles. Diario *La Prensa*, 20 de enero de 1910.

mecánico Luciano Heill. Sólo una hora más tarde el Ing. Newbery los recibió en los salones del Jockey Club. Participaron de la bienvenida los señores: Alfredo Lorenzo Palacios, Jorge Duclout, Jorge H. Quesada, Víctor Laborde, Emilio Latter Frías, Alfredo Reynaud, L. Vifo, Lisandro Billinghurst, Ricardo Joost, Alejandro R. Amoretti, entre otros¹¹. También trajo consigo dos biplanos celulares Voisin, gemelos del de Ponzelli. El 18 de marzo intervino como acompañante de Juan A. Roth junto con Víctor Laborde y Enrique A. Roger en un viaje de inspección para la carrera de autos Buenos Aires-Rosario-Córdoba, y fue objeto de numerosas muestras de afecto y agasajos¹².

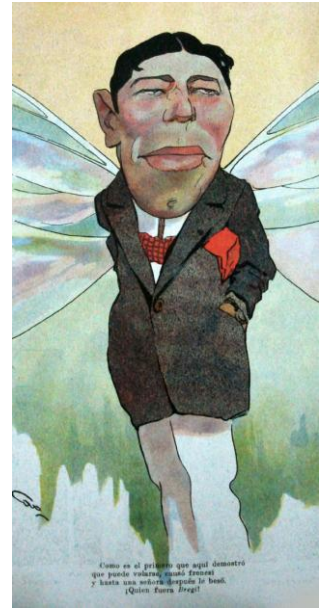


De derecha a izquierda: Víctor Laborde, Henri Bregi, Luciano Heill (mecánico), Christian Bregi y Sulbach. 30 de enero de 1910. (Foto Archivo General de la Nación)

¹¹ Diario *La Argentina*, 9 de enero de 1910.

¹² Diario *La Prensa*, 15 de marzo de 1910.

La aviación en el hipódromo de Longchamps
© Eloy Martín



Piloto Aviador N^o 10

F. A. I.

Señor *Henri Bregi*

Nacido en *Francia (Lodan)* el *6* de *Diciembre* año *1875*

Profesión *—*

Rindió examen el *20 Junio 1910* con aparato *Voisin* Mol. *EXB* *Guine* HP. *50*

Brevet N^o *10* extendido en *B. Aires* el *21 Junio* de *1910*.

PRESIDENTE SECRETARIO COMISARIOS

OBSERVACIONES	FOTOGRAFIA	GALLARDETE
<i>Muerto a consecuencia de un accidente en Colón (Francia), el 14 de Enero de 1917, mientras ensayaba un hidroaeroplano.</i>	 Hapour Henri Bregi Firma <i>Henri Bregi</i>	

RECORDS EFECTUADOS			
FECHA	LOCALIDAD	APARATO	HP.

Más de 3.000, entre hospitales, casas de salud, comunidades religiosas etc., etc., son clientes de la

Casa FLORIO

por sus afamados vinos

Marsala Florio

Malvasia Florio

GALERÍA DE LOS CONQUISTADORES DEL AIRE



Casi todos los vinos medicinales en Europa y América son h.chos á base de

MARSALA Ó MALVASIA FLORIO

Todo esto es prueba evidente de la potencialidad de dichos vinos como

TÓNICOS Y RECONSTITUYENTES

SE VENDEN EN TODOS LOS ALMACENES POR MAYOR Y MENOR

Único
concesionario

F. JANNELLO - Viamonte 160
Buenos Aires

Izquierda: Registro de piloto aviador de Bregí del Aero Club Argentino. Derecha: Publicidad con Bregi. A espaldas del piloto se puede ver a Enrique Adrián Roger. (Revista PBT N.º 285, 7 de mayo de 1910)

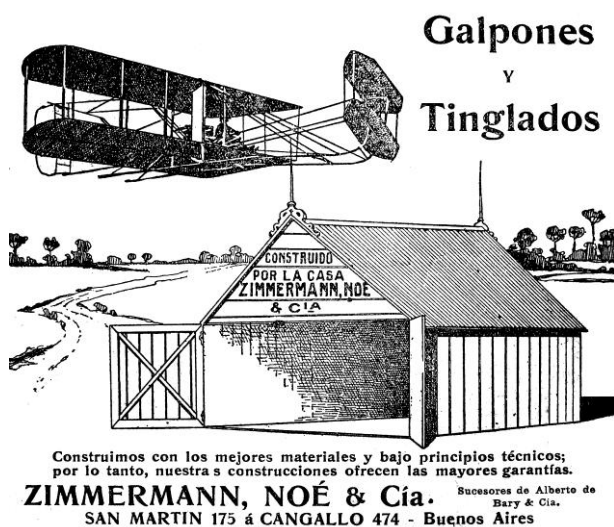
Los preparativos

En la tarde del 20 de enero Bregi -al igual que Ponzelli- visitó el hipódromo *Nacional* ubicado en el barrio de Belgrano. Ese día se comenzó a montar en el lugar un cobertizo para el avión¹³ y se inició la programación de carreras de autos, motocicletas y sulkys para darle más lucimiento al espectáculo del vuelo.

Sin embargo también desistió de la posibilidad de realizar su actividad en ese circuito debido a la negativa de la Comisión Directiva de remover barreras laterales y otros obstáculos existentes que comprometían la seguridad del vuelo¹⁴. También se consideró la alternativa de realizar los vuelos en Villa Lugano pero la escasa preparación del lugar y la ausencia de otras facilidades probablemente también lo hicieron desistir de esta alternativa.

Los aviones primeramente fueron llevados a los talleres que la firma Zimmermann, Noé y Cía. tenía en San Martín N.º 175. Una vez armados y resueltas las instancias relativas a la selección del lugar para los vuelos. El 1 de febrero, con asistencia personal del socio gerente Raúl Federico Zimmermann, llevó el Voisin, el *Octavie III* al hipódromo de la villa Longchamps, próximo a la línea del Ferrocarril al Sud donde utilizó un segmento de la pista de 800 m de largo por 60 de ancho¹⁵.

En el lugar rápidamente se armaron tribunas y se edificó un espacioso hangar para las aeronaves provisto por Zimmermann, Noé y Cía.¹⁶. Ese mismo día se anunciaron los vuelos para el domingo siguiente y para los días 7 y 8¹⁷; y se dispuso la venta de entradas en diferentes lugares especialmente habilitados a sus efectos¹⁸.



Publicidades de la empresa en 1910

¹³ Diarios *La Argentina*, 21 de enero y *La Prensa*, 27 de enero de 1910.

¹⁴ Diarios: *La Razón*, 21 de enero. *La Nación*, 26 de enero de 1910.

¹⁵ Diario *La Nación*, 29 de enero de 1910.

¹⁶ Diarios *La Nación*, 21 de enero, *La Argentina*, 27 y 29 de enero, y *La Razón*, 5 de febrero de 1910.

¹⁷ Diarios *La Argentina*, *La Razón*, 2 y 4 de febrero de 1910.

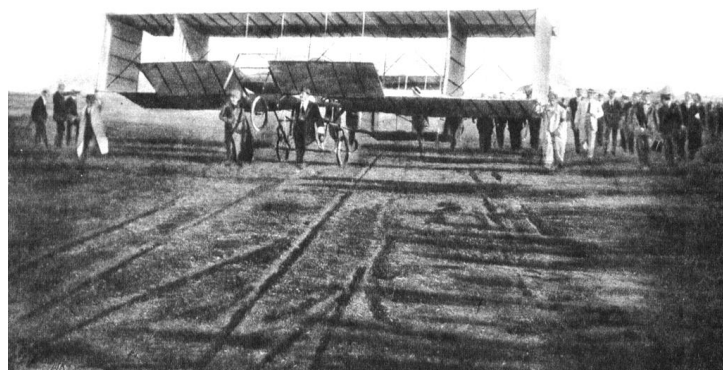
¹⁸ San Martín N.º 561, Hotel *Palace*, 25 de Mayo N.º 215, Víctor Laborde y Cía. (Maipú 731), Lomas Jockey Club (Rivadavia N.º 731). Se dispuso un servicio especial de trenes desde Constitución a las 13:55 hasta las 16:30 con intervalos de 10 minutos. Diario *El País*, 4 de febrero de 1910.

Comenzó con los preparativos y la puesta a punto del motor Gnôme. En estas instancias a las 17 se puso en marcha el motor y se dañaron dos bielas¹⁹ que de inmediato fueron reparadas en los talleres de Zimmermann en Capital Federal. Debido a este percance el vuelo quedó diferido para el domingo²⁰.

Primer vuelo

Luego de los anuncios públicos del miércoles 2 de febrero fueron especialmente invitados los ministros de Guerra y Marina²¹. Ese domingo se organizó un colorido programa. Por el Aero Club Argentino concurrieron el Ing. Jorge Alejandro Newbery, Gervasio Videla Dorna, Jorge Lubary y Dr. Felipe Madariaga para presenciar el evento.

Por la mañana el piloto realizó un minucioso recorrido del campo y regresó a Buenos Aires para almorzar, luego volvió al hipódromo a las 14. Empleó el *Octavie III*, equipado con motor Gnôme de 50 hp. Bregi ocupó el puesto de piloto a las 17:35, recorrió varias veces la pista con un automóvil Dellaunay-Belleville puesto especialmente a disposición por el Sr. Víctor M. Laborde.



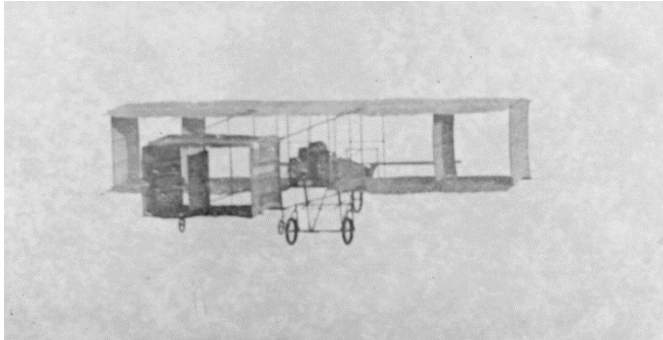
Bregi en Longchamps a bordo del *Octavie III* (Foto diario *La Nación*, febrero de 1910)

¹⁹ Diario *La Argentina* del 7 de febrero. Diario *La Nación* y *La Razón* del 5 febrero. El último publicó un artículo titulado “*Las tentativas de aviación*” en la que su autor, dejó traslucir, de manera insidiosa el siguiente comentario: *El señor Ponzelli, días pasados al hacer funcionar el motor encontró un corcho que entorpecía el funcionamiento del motor. Bregi ayer no ocultó su sorpresa al hallar dos bielas rotas. ¡Misterio! Finalizando; por lo único que debemos exteriorizar nuestra protesta, los periodistas es por el hecho de que nos invite a presenciar ensayos y resulte que estamos en los preliminares.*

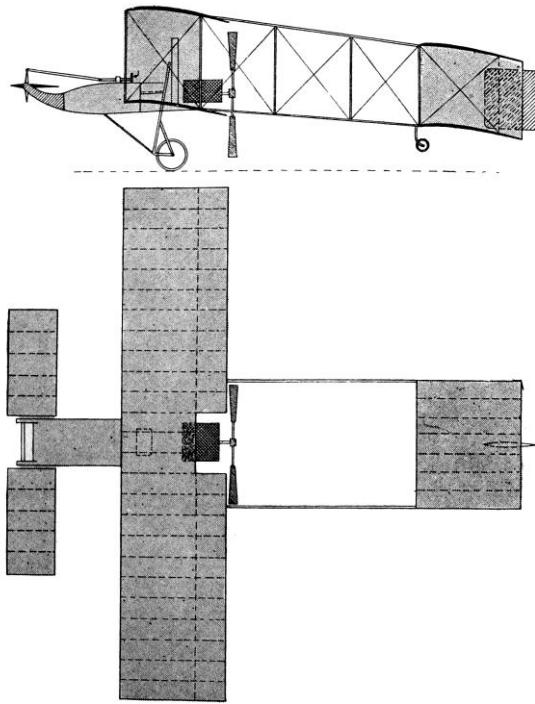
²⁰ Diario *El País*, 4 y 5 de febrero de 1910.

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

Finalmente a las 17:35 se inició el vuelo desde el extremo norte de la pista. En 15 segundos el avión recorrió 120 m y despegó a los 40 km/h hasta alcanzar los 15 m de altura. El vuelo recorrió unos seis kilómetros a 50 km/h y demandó 8:17 minutos²².

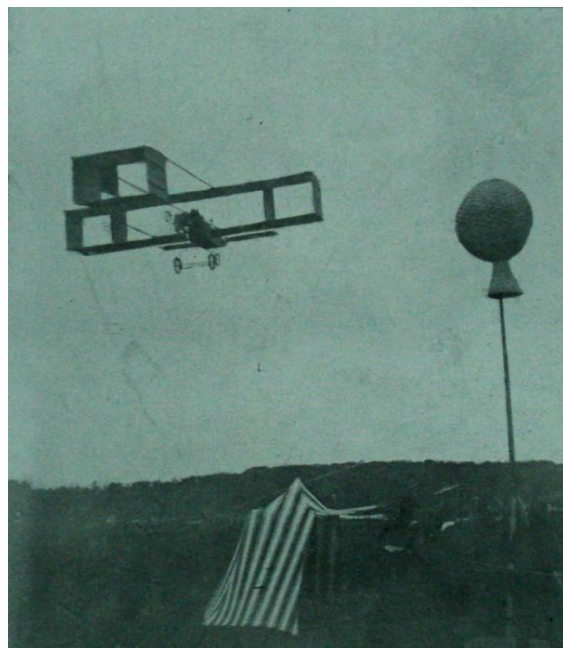


Izquierda: Bregi en Longchamps. febrero de 1910 (Fotos diario *La Nación*)

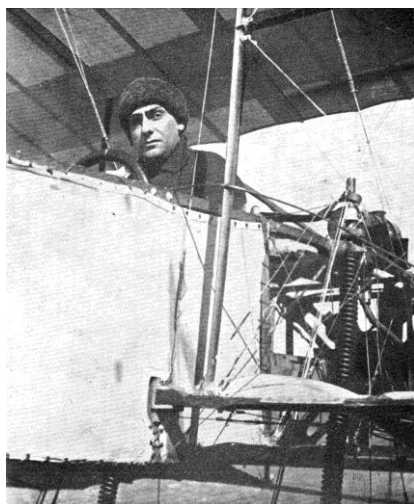


Bregi volando en Longchamps (Foto revista *La Ilustración Sud-Americana* N.º 411, 15 de febrero de 1910)

²² Diarios *La Prensa*, 6 de febrero, *La Argentina*, *El País*, *El Nacional* y *La Nación*, 27, 29 de enero, 7 de febrero de 1910.



Bregi en Longchamps (Revista *Ilustrada del Río de la Plata*. Febrero de 1910)



Voisin Condor 1°. Izquierda: El actor y piloto Florencio Bartolomé Parravicini. 1910. Derecha: Enrique Adrián Roger

Uno de los acontecimientos más destacados en estos días fue el primer vuelo local con pasajero protagonizado el 15 de marzo por el piloto francés y el empresario Raúl Federico Zimmermann que consistió en un recorrido de cinco kilómetros a 20 m de altura en cuatro minutos. Fue el tercero desarrollado en el país con un más pesado que el aire y precedió a los dos primeros desarrollados desde la pista de aterrizaje de la Escuela de Clases de Campo de Mayo por Alfred Valletón en el Henri Farman C; primero con el Teniente Raúl Eugenio Goubat (27 de febrero) y con el Ing. Jorge Alejandro Newbery (3 de marzo). En ese entonces era poco común este tipo de vuelos y entrañaba justificados recelos y temor en entre los espectadores.

Investigando este episodio, gracias a la gentileza y generosidad de la familia Zimmermann pudimos conocer una simpática carta del ocasional pasajero dirigida a su esposa en la que tratando de poner paños fríos a la aventura. En ella expresaba lo siguiente:

Querida Paula:

Recién termino de almorzar y te escribo enseguida para ver si te llega por el tren de esta noche y para que no quedes nerviosa por mi vuelo de esta mañana. Como te decía por teléfono, ha sido un vuelo sin riesgo alguno pues hemos andado bajito y en prudencia, de lo contrario no lo habría hecho y puedes estar tranquila y contar con mi palabra que no volveré a subir sin antes tener tu consentimiento- ya sabes que si te prometo puedes estar enteramente tranquila y si hoy he subido es porque contaba con el permiso que me habías dado y del que no hice uso hasta hoy-



El caso es que Bregí tenía que llevar a otros amigos con los que tenía compromisos y quería al mismo tiempo que yo fuera el primero, tu comprendes que era demasiado perder esta ocasión- Como ves todo ha ido muy bien y he satisfecho mi curiosidad.

Tomé en Banfield el tren de las 5:30 y una hora después estaba encaramado en la navecilla - dada la voz de mando partimos en línea recta pero el suelo solo alcanzó a unos 1000 m en todo, dado vuelta el aparato en la línea de la pista volvimos a montar y esta vez abandonó a unos 30 metros, dimos una gran vuelta volviendo casi al punto de partida- El espectáculo es grandioso y se experimenta una seguridad tal que parece imposible no poder seguir volando aún sin el aparato-

La bajada es más sensacional pues es cuando pude darse cuenta que llegas a la tierra- como ves soy de los primeros aquí que llega de otra parte al mundo. Ahora más que nunca envidio a los pájaros pues me doy cuenta que si en algo muy importante superiores a nosotros

Te garanto que si tuviera un aparato, te llevaría con migo y en eso te digo todo pues ya sabes como quiero a mi mejor compañera- Te pido pues que me demuestres tu confianza en mi y te quedes enteramente sin cuidado, como te decía, no volveré á hacerlo sin tu beneplácito-

Un millón de besos á los chicos y más millones para ti con todo los abrasos más cariñosos de tu viejo que te extraña enormemente

Carta con motivo del primer vuelo en Longchamps realizado el 15 de marzo
(Colección familia Zimmermann)

fue me doy cuenta que
sin en algo muy importante,
superior a nosotros -

Le garantizo que si tuviera
un aparato, le llevaría con
migo y con eso te digo todo
fue ya sabes como quiero
a mi mejor compañera - Le
pido pues que me demuestres
tu confianza en mí y te
quedas enteramente sin
cuidado; como te decía, no
volveré a hacerlo sin tu
benévolo.

Un millón de besos a' los
ochos y más millones para
ti con todos los abrazos más
carinosos de tu hijo que
te extraña inmensamente -

P

Hay he subido lo porque
contaba con el permiso que
me habías dado y del que
no hice uso hasta hoy -

El caso es, que Regi tenía
que llevar a otros amigos con
los que tenía compromisos y
quería al mismo tiempo que
yo fuera el primero, tu
comprendes que era demasiado
perder esta ocasión - Como
ves, todo ha ido muy bien
y he satisfecho mi curiosidad.

Tomé en Bonfield el
tren de las 5.30 y una hora
después estaba encaramado en
la navicilla - dada la voz
de mando, partí en línea
recta pero el vuelo solo al-
canzó a unos 1000 metros en

RAÚL F. Z. Vuelo con Regi

ZIMMERMANN, NOÉ & C^{IA}

SUCESORES DE
ALBERTO DE BARY & C^{IA}

F. 15-500
1-1-86.

Buenos Aires, Marzo 15 1900 -

Querida Raúlo:

Recien termino de almor-
zar y te escribo enseguida para
ver si te llega por el tren
de esta noche y para que no
te quedes nerviosa por mi
vuelo de esta mañana - Como
te decía por telefono, ha sido
un vuelo sin riesgo alguno
fue hermoso andado bajito y
con prudencia; de lo contrario,
no lo habria hecho y puedes
estar tranquila y contenta con
mi palabra, que no volveré
a subir sin antes tener tu
concentiniente - ya sabes que
si te lo prometo fueses estar
enteramente tranquila y si

todo; dado vuelta el aparato,
en la linea de la pista,
volvimos a montar y esta
vez, alzándonos a unos 30
metros, dimos una gran
vuelta volviendo casi al
punto de partida - El
espectáculo es grandioso y
si experimenta una segu-
ridad tal, que parece impos-
sible no poder seguir volando,
aun sin el aparato - la
bajada es más sensacional
pues es, cuando puedes decir,
te das cuenta, que llegas
a la tierra - como ves, soy
de los primeros aquí que
llega de otra parte al
mundo - Ahora más que
nunca, envidio a los pájaros

Otra de las intervenciones curiosas y poco difundidas de Bregi en Longchamps fue su colaboración con Ricardo Davel en el loteo de los terrenos de la villa. Era habitual que el piloto francés desarrollara vuelos de recreo como atracción de gran cantidad de público que se acercaba para verlo volar y participar de los remates de terrenos que se realizaban los fines de semana. Davel publicó una significativa cantidad de avisos publicitarios en los principales periódicos de la época, de los cuales reproducimos unos pocos.

HOY
2º remate de 3.500 lotes
VILLA LONGCHAMPS TRIUNFANTE!!

Todo el mundo puede ser propietario, en la forma más liberal de pago. En 60 mensualidades, sin base y sin interés. Única ocasión.

La antorcha del progreso ilumina su gran porvenir. A 25 minutos de la Capital Federal y situada en un paraje delicioso.

HOY DOMINGO 17 DE ABRIL

AVIACION GRATIS
...M. Bregi presenciara el remate a 100 metros de altura en su biplano Voisin!!!

TRENES DE CONSTITUCION a disposición del público, a la 1.50 p. m.

RICARDO J. DAVEL & Cia.
RIVADAVIA 205

A. RODRIGO
SAN MARTIN 92

HOY EN VILLA PARIS
Est. LONGCHAMPS F. C. S.
A 25 MINUTOS DE LA CAPITAL

3000 LOTES
Con 1.000.000 de ladrillos gratis, 1.000.000

EL AVIADOR BREGI sobre los terrenos que vendrá particularmente

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

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

A. RODRIGO.

Ricardo J. Davel & Cia

EXITO COLOSAL
5.000 personas

Han presenciado el remate del Domingo pasado en VILLA LONGCHAMPS.

2º. REMATE DE 3.500 LOTES EL DOMINGO 17
a las 2 y 30 p. m.
AVIACION GRATIS
Tren expreso a la 1 y 50, de Constitución.

Planos y boletos, Rivadavia, 205

Publicidad del diario *La Prensa*, 26 de noviembre de 1910

HOY A. RODRIGO - San Martín 92 HOY
EN VILLA PARIS

Estación Longchamps F. C. S. — A 25 minutos de la Capital

1600 LOTES CON 1.000.000 DE LADRILLOS, GRATIS

900 LOTES
hasta de 400 v. c. a
5 pesos m. n. por mes
Sin comisión. Sin interés. En 80 meses. Con títulos definitivos.

Aviación á la

Puerta de casa

700 LOTES
hasta de 400 v. c. y todas las acciones a
pesos 7.50 por mes
Prestación inmediata, calles libres, de 25 veces

Venta particular. Sobre los mismos terrenos. A la vista de los hermosos pueblos de Burzaco y Adrogué.

HOY A LA 1.50 SALE EL TREN DE CONSTITUCION
PLANOS Y BOLETOS: SAN MARTIN 92
A. RODRIGO

El miércoles 20 de abril participó de una recepción ofrecida por integrantes de la colectividad francesa en la Casa Suiza sita en San Martín N.º 561.

Concurrieron artistas como Luisa Deo, Mirepoix, E. Louis, Rosario Gaby, Blanche Barty y Florencio Bartolomé Parravicini. Durante el evento el maestro Colomb llevó a cabo asaltos de esgrima, el Sr. Stalleng recitó poesías a la concurrencia, se llevó a cabo un número musical por la banda *Les Enfants de Lutère* y se proyectaron películas con los vuelos desarrollados por Bregi entre nosotros²³.

²³ Diario *La Prensa*, 19 y 20 de abril de 1910. Diario *La Nación*, 20 de abril de 1910.

Lamentablemente estas históricas proyecciones de las cuales ignoramos su autor y procedencia, se encuentran perdidas.

En el centro el Capitán Paulus Thewalt (1) y su esposa durante una recepción desarrollada el 14 de julio en el Club Francés con motivo del aniversario de la toma de la Bastilla. A la izquierda con anteojos se ve distraído a Bregi (2) (Foto revista *La Vida Moderna* N.º 171 20 de julio de 1910)



El regreso de Bregi a Francia

Después de las magníficas jornadas aéreas llevadas a cabo durante los festejos del Centenario el joven piloto regresó a su país. El 16 de octubre trascendió una colisión protagonizada por el joven francés con el avión de Brehot en el aeródromo de Étampes²⁴, donde ambos pilotos resultaron con serias heridas. Sin embargo el jueves 10 de noviembre Bregi regresó a nuestro país para continuar con sus vuelos y en esa ocasión fue entrevistado por un periodista del diario *La Nación* donde rectificó la noticia informando que el piloto involucrado era de nombre Réggi²⁵. Intervino en los concursos de Bordeaux, Milán y Bourges²⁶.

En uno de sus vuelos tuvo un percance y aterrizó en la terraza de la casa del presidente del Aero Club de Béarn²⁷. En octubre de 1910 se enroló en el cuerpo de ingenieros aerosteros y fue destinado al Centro de Aviación Militar en Douai donde comenzó su adaptación a aviones Breguet. En el mes de febrero de 1911 asistió a la inauguración del Instituto Aerotécnico en Saint-Cyr.

En 1911 participó junto con los pilotos alféreces Cammerman y Rémy, Bielovucic²⁸, Juillerot, León Morane, A. Legagneux y E. Tyck de uno de los primeros experimentos de medicina aeronáutica desarrollados por los doctores Cruchet y Moulinier²⁹ donde se evaluó la fisiología de cada uno de los aviadores (ritmo cardíaco, respiración, oído, visión, etc.) durante las maniobras de ascenso (entre los 1500 y 3000 m), descenso y aterrizaje y los resultados fueron comunicados a la Academia de Ciencias de París³⁰.

²⁴ Diario *La Nación*, 17 de octubre de 1910.

²⁵ Diario *La Nación*, 13 de noviembre de 1910.

²⁶ En este encuentro aeronáutico desarrolló un vuelo de 300 km hasta París con escala en Orleans.

²⁷ Revista *L'Aérophile*. 15 de octubre de 1911.

²⁸ Brevet N.º 87 otorgado por el Aero Club de Francia el 10 de julio de 1910.

²⁹ Profesor agregado a la Facultad de Medicina de Burdeos y el Dr. Moulinier, médico de primera clase de la marina, profesor de la escuela principal del Servicio de Sanidad naval de Burdeos

³⁰ Boletín del Aero Club Argentino. Año I N.º 2, julio de 1911.

13 de septiembre de 1911: Voló en Marruecos con un biplano Breguet 40 desde Casablanca a Rabat³¹.

19 al 21 de septiembre de 1911: voló 190 km entre Rabat y Méquinez (Marruecos) con un biplano Breguet 40.

20 de septiembre de 1911: Llevó como pasajero al señor M. Lebeau, de Méquinez a Fez (120 km) con un biplano Breguet 40; vuelo con el que adquirió merecida fama.

28 al 31 de octubre de 1911: Participó en los concursos militares (distancia, altura y aterrizaje) desarrollados en Reims.

26 de noviembre de 1911: Obtuvo el 4.º puesto en el vuelo de distancia de 300 km: Reims-Amiens-Reims, con tres pasajeros. Cumpliendo el servicio militar con asiento en Douat.

Septiembre de 1912: Registró un vuelo con avión Breguet en las grandes maniobras militares con importantes vuelos. Uno de ellos (día 14) lo constituyó la exploración de la región Chatellerault Thouars Londun, con un recorrido de 280 km en 2:45 horas.

24 de agosto de 1913: Realizó un vuelo desde París a Deauville en una carrera aérea. La lista de participantes fue la siguiente:

Piloto	Avión	Motor	Posición
Renaux Eugène	Maurice Farman	Renault 120 hp	Primer puesto
Gaubert Louis	Maurice Farman	Salmson 120 hp	
Weymann Charles Terres	Nieuport	Gnôme 160 hp	Accidentado
Levasseur Adrien	Nieuport	Gnôme 160 hp	Abandonó
Caudron René	Caudron K	Anzani 200 hp	Accidentado
Caudron Gaston	Caudron J	Anzani 100 hp	Primer anfibio
Rugière André	Bathiat-Sánchez	Gnôme 160 hp	No calificó
Moineau René	Breguet U1	Salmson 200 hp	1.º Puesto en velocidad
Bregi Henri Louis	Breguet U1	Salmson 200 hp	Clasificó
Janoir Louis	Deperdusin	Gnôme 100 hp	Abandonó
Prévost Maurice	Deperdusin	Gnôme 100 hp	Accidentado
Chemet Géo	Borel	Gnôme 80 hp	No calificó
Bosano Félix	Dussot	Anzani 100 hp	Accidentado
De Lambert Charles	Astra	Gnôme 160 hp	No calificó
Molla Henri	Donnet-Lévêque	Salmson 120 hp	

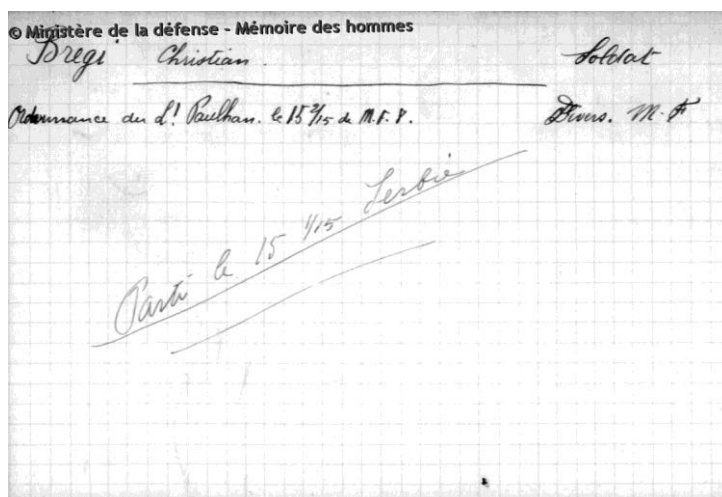
Estallada la guerra 1914-1918 realizó el servicio militar en el 1^{er} Grupo Aeronáutico destacado en Versailles y luego en el 2^{do} Grupo Aeronáutico. Recibió la medalla al Mérito Militar y alcanzó el grado de Subteniente.

³¹ Recuperado de Internet de: <http://www.btinternet.com/~rrnotes/psywarsoc/fleaf/morocco.htm>



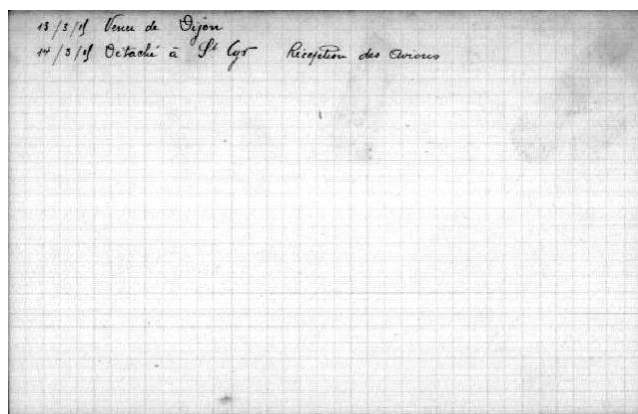
Izquierda: Bregi (Foto H. Manuel. Revista *L'Aérophile*, 15 de octubre de 1911). Derecha: Bregi durante un vuelo de Douai a Reims con el Capitán Etéve a bordo de un Breguet. (Foto revista *L'Aérophile*, 1 de octubre de 1912)

Registros de Bregi en el Ministerio de Defensa francés



Su hermano Christian revistó como soldado ordenanza de Louis Paulhan asignado a un Maurice Farman 8. Registro del Ejército Francés publicado por el Ministerio de Defensa en el sitio *Mémoire des hommes*³²

NOM *Bregi* Prénoms *Henri* Grade *Sergent*
 Né le *à* Canton
 Département Service Armé ou Auxiliaire
 Fils de et de
 Domiciliés à
 Entré au Service Actif le Mobilisé le
 Arme avant l'Aviation *1ère fus. fusil* Dépôt à :
 Matricule de Recrutement: Recrutement de
 Classe *1908* - Active - Réserve - Territoriale -
 Citations *Campagne de Maroc*
 Décorations *Médaille de 1908*
 Marié avec Domiciliée à
 Rue Département:
 ADRESSE A PREVENIR EN CAS D'ACCIDENT :
 Nom *M. le Docteur Bregi* Degré de parenté:
Fils de son chef de famille N°
 Canton *de Morsfontaine* Départ. du
 Emploi dans le civil : Affectation :
Poste M.F.
T.S.V.P.



Registro del Ejército Francés publicado por el Ministerio de Defensa en el sitio *Mémoire des hommes*

³² www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/ark:/40699/m00523ad0bb55278/5242c76e5cfe4

PARTIE À REMPLIR PAR LE CORPS.

Nom *Bregi*
Prénoms *Henri Louis*
Grade *Sous Lieutenant*
Corps *2^e groupe Aviation costa de Boulogne*
N° *14982* au Corps. — Cl. *1908*
Matricule. *4096* au Recrutement *Seine*
Mort pour la France le *13 Janvier 1917*
à *St. Mandrier près Boulogne*
Genre de mort *Accident d'hydravion en service commandé*
Né le *4 dec^r 1888*
à *Sedan* Département *Ardennes*
Arr^s municipal (p^r Paris et Lyon), }
à défaut rue et N°.

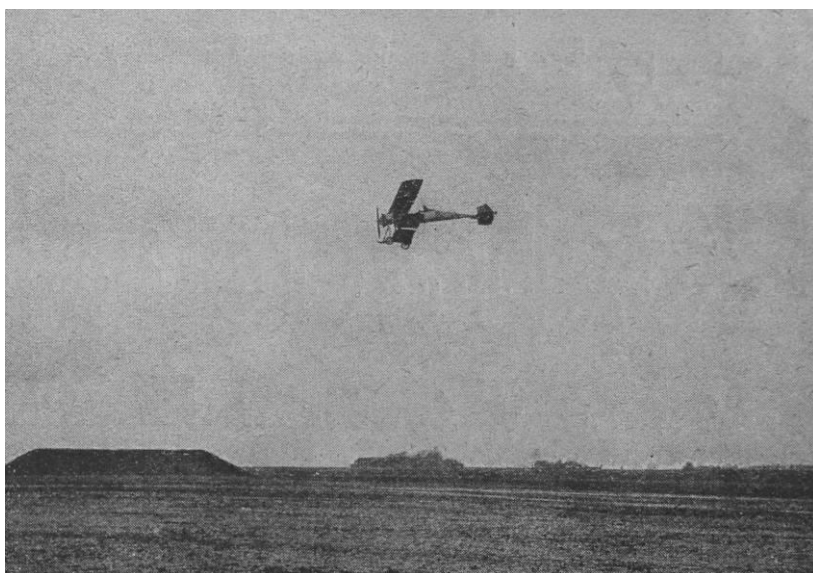
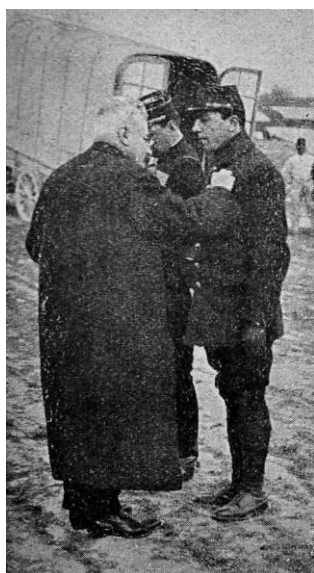
Jugement rendu le *D. C.*
par le Tribunal de *Des dévies transmises le*
acte ou jugement transcrit le *14 Janvier 1917*
à *St. Mandrier (Var)*
N° du registre d'état civil
260-708-1022. [26434]

Ministère de la défense - Mémoire des hommes
PARTIE À REMPLIR PAR LE CORPS.

Nom *BREGI*
Prénoms *Henri Louis*
Grade *Sous Lieutenant*
Corps *2^e Groupe d'aviation*
N° *14982* au Corps. — Cl. *1908*
Matricule. *4096* au Recrutement *Seine*
Mort pour la France le *13 Janvier 1917*
à *St Mandrier (Boulogne)*
Genre de mort *Accident d'avion en service commandé*
Né le *4 décembre 1888*
à *Sedan* Département *ardennes*
Arr^s municipal (p^r Paris et Lyon), }
à défaut rue et N°.

Jugement rendu le *D. C. Extrait du registre*
par le Tribunal de *des dévies transmises le*
acte ou jugement transcrit le *14 Janvier 1917*
à *au maire de Boulogne (Var)*
N° du registre d'état civil
101-708-1022. [26434]

Registros del Ejército Francés publicado por el Ministerio de Defensa en el sitio *Mémoire des hommes*³³



Izquierda: Bregi recibiendo la condecoración al Mérito Militar. Derecha: Bregi realizando un vuelo a bordo de un Breguet III similar al utilizado por el Ejército Argentino (Fotos revista *Caras y Caretas* N.º 717, junio de 1912)

³³ <http://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/article.php?larub=4&titre=presentation>



Tarjeta postal con el acto de condecoración a pilotos³⁴



Detalle de la tarjeta postal

La muerte de Bregi

Es muy poco conocido que en su último destino fue asignado a una base de hidroaviones de la Armada en Toulon. Esa unidad había sido creada por resolución ministerial de 1 de agosto 1916 y se instaló en Saint-Mandrier-Sur-Mer sobre la bahía de San Jorge. Estaba constituida por una docena de botes voladores Donnet-Dennaut 150 hp de los cuales nueve estaban armados. En noviembre se incorporaron cuatro aviones más. En enero de 1917 la escuadrilla inició su actividad que tenía como misión principal garantizar la escolta diaria de rutas de los convoyes costeros entre Marsella e Italia³⁵. A partir de octubre de 1916 el material de vuelo fue gradualmente reemplazado por FBA 150 hp y la escuadrilla recibió la letra identificadora "H".

Allí falleció el 12 de enero de 1917 en Saint-Mandrier-Sur-Mer al caer al mar con el bote volador FBA N.º 333 cuando perseguía un submarino alemán en la bahía de Toulon, pereciendo en el acto. Fue la primera víctima fatal registrada en esa unidad naval y recibió una mención naval con el siguiente texto: *Pilote aviateur au service de la Marine. A déployé dans une brillante carrière d'aviateur en France et au Maroc, sur les fronts de terre et de mer, les plus belles qualités d'énergie et de*

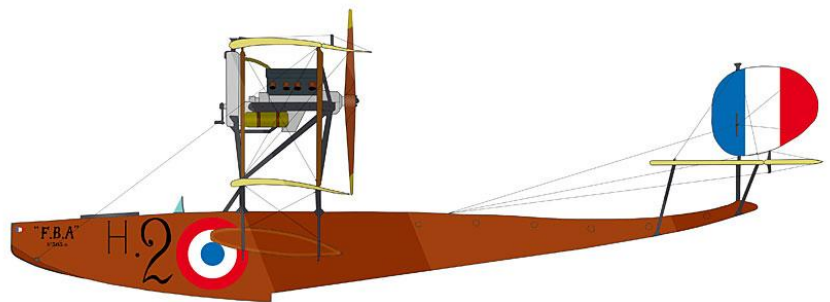
³⁴ <http://www.past-to-present.com/photos.cfm?reference=L00398>

³⁵ David Méchin: http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/CAM_Toulon.htm

*courage. A trouvé une mort glorieuse dans un départ en patrouille par brise très fraîche, à la recherche d'un sous-marin ennemi*³⁶.



Vista aérea de la base instalada en la Bahía de San Jorge



FBA Tipo H motor 150 hp

Vuelos desarrollados en 1910 en el hipódromo de Longchamps

Nota: Los casilleros de color gris corresponden a actividades relacionadas con los vuelos.

Fecha	Avión	Tripulación	Comentarios
01FEB	Voisin	Henri Louis Bregé	Traslado del <i>Octavie III</i> desde los talleres de Zimmermann, Noé y Cía. a Longchamps ³⁷ .
03FEB	Voisin	Henri Louis Bregé	Anuncio de vuelos. Fueron invitados por el Aero Club Argentino los Ministros de Guerra y Marina ³⁸ .
04FEB	Voisin	Henri Louis Bregé	Ante un centenar de personas, iniciaron los ensayos a las 17 con intenciones de volar, pero se produjo la rotura de dos bielas del

³⁶ *Piloto aviador al servicio de la Armada de desplegado en una brillante carrera como aviador en Francia y Marruecos, en los frentes de la tierra. y el mar, las mejores cualidades de valor y energía. Ha encontrado una muerte gloriosa en una patrulla de la salida brisa muy fresca, en busca de un submarino enemigo.*

³⁷ Diario *La Nación*, 2 de febrero de 1910.

³⁸ Diarios *La Nación*, 1 de febrero de 1910.

			motor que debió ser desmontado y trasladado al taller de la casa Zimmermann, Noé y Cía. en Buenos Aires. Los vuelos fueron reprogramados para el día 6 ³⁹ .
06FEB	Voisin	Henri Louis Bregi	Los anuncios se hicieron públicos el miércoles 2 de febrero y fueron especialmente invitados los ministros de Guerra y Marina ⁴⁰ . Ese domingo se organizó un colorido programa. Por el Aero Club Argentino concurrieron el Ing. Jorge Alejandro Newbery, Gervasio Videla Dorna, Jorge Lubary y Dr. Felipe Madariaga. Por la mañana el piloto realizó un minucioso recorrido del campo y regresó a Buenos Aires para almorzar, luego volvió al hipódromo a las 14. Empleó el <i>Octavie III</i> , equipado con motor Gnôme de 50 hp. Bregi ocupó el puesto de piloto a las 17:35, recorrió varias veces la pista con un automóvil Dellaunay-Belleville puesto especialmente a disposición por el Sr. Víctor M. Laborde. 1.º vuelo. Se inició a las 17:35 desde el extremo norte de la pista. En 15 segundos el avión recorrió 120 m y despegó a los 40 km/h hasta alcanzar los 15 m de altura. El vuelo recorrió unos 6 km a 50 km/h y demandó 8:17 minutos ⁴¹ .
06FEB	Voisin	Henri Louis Bregi	Luego del primer vuelo fue remolcado al punto de despegue por un automóvil. Realizó una carrera de despegue pero lo abortó al comprobar la escasa distancia disponible
06FEB	Voisin	Henri Louis Bregi	2.º vuelo. Se llevó a cabo a las 18:45. Realizó dos circuitos a 60 m de altura. En su aproximación final, a unos cinco metros, detuvo el motor y completó la maniobra con un suave planeo. Una vez aterrizado el avión fue remolcado hasta el punto de partida y despegó en 15 segundos a los 120 m de carrera: recorrió dos vueltas de pista (7 km) a 60 m de altura y voló 8:45 minutos a 40 km/h ⁴² . El vuelo recorrió unos 7 km a 55 km/h y demandó 8:48 minutos ⁴³ .
07FEB	Voisin	Henri Louis Bregi	Se organizaron nuevas competencias que comenzaron a las 15 ⁴⁴ . El ferrocarril dispuso de dos servicios adicionales que salieron de la estación Constitución a las 15:45 y a las 16:30 ⁴⁵ . A las 17:30 el avión fue sacado del hangar y diez minutos después,

³⁹ Diarios *La Nación*, *El Nacional*, *El País*, *La Prensa*, *La Razón* y *La Argentina*, 4 y 5 de febrero de 1910.

⁴⁰ Diarios *La Nación* y *La Prensa*, 21, 28 de enero, 2 y 6 de febrero de 1910. La venta de entradas al espectáculo se organizó en el comercio de Víctor M. Laborde y Cía. (Maipú N.º 731), el local de la calle San Martín N.º 561, Hotel *Palace* (25 de Mayo N.º 215) y en el *Lomas Jockey Club* (Rivadavia N.º 631). En esa ocasión se habilitó la estación ferroviaria inaugurada por el Ministro de Obras y Servicios Públicos de la Nación Ezequiel Ramos Mexía recién a partir del 10 de agosto de ese año. Asistieron unas 3500 personas y fueron asignados unos cincuenta agentes de policía. Hubo carreras de automóviles y motocicletas que finalizaron con el vuelo de Brégi. Se disputaron seis competencias: Premio *Anzani*: carrera de motos de 12 km de recorrido. Premio *Touring Club Argentino*: carrera de automóviles sobre un recorrido de 10 km. Premio *Automóvil Club Argentino*: carrera de automóviles de velocidad. Premio *Villa Longchamps*: Carrera de automóviles. Premio *Aero Club Argentino*: consistente en el vuelo de Brégi. Premio *Autódromo Villa Longchamps*: consistente en el vuelo de 5 km de Brégi. (Diario *La Nación*, 28 de enero, 2, 4 y 5 de febrero de 1910). Fue repetido el programa que se había llevado a cabo en el hipódromo *Nacional* para darle más lucimiento a los vuelos del joven piloto francés (Diario *La Argentina*, 7 de febrero de 1910).

⁴¹ Diarios *La Prensa*, 6 de febrero, *La Argentina*, *El País*, *El Nacional* y *La Nación*, 27, 29 de enero, 7 de febrero de 1910.

⁴² Boletín del Aero Club Argentino. Diarios *La Nación*, y *El País*, 7 de febrero de 1910.

⁴³ Diario *La Argentina* y *La Nación*, 7 de febrero de 1910.

⁴⁴ Premios *Jockey Club Lomas de Zamora* y *Ferrocarril del Sud*: consistente en dos carreras automovilísticas sobre un recorrido de 50 km. Premio *Aero Club Argentino*: consistente en demostraciones de aterrizaje y vuelo en altura a cargo del piloto francés. Premio *Autodromo Villa Longchamps*: consistente en un vuelo de 10 km. El despegue se produjo a las 17:40, se prolongó por 100 m y demandó solo 10 segundos. Realizó 4 vueltas, voló 15 km a unos 40 o 50 m en 16:51 minutos. Diario *La Nación*, 7 de febrero de 1910.

⁴⁵ Diario *La Nación*, *El País*, 7 y 8 de febrero de 1910.

			tras una carrera de 100 m, despegó a unos 40 km/h y sobrevoló el hipódromo completando cuatro circuitos en 16 minutos a una velocidad promedio de 60 km/h y a unos 50 m de altura ante unos 3000 espectadores ⁴⁶ .
08FEB	Voisin	Henri Louis Bregi	En consonancia con los programas del día 6 y 7 se programaron las nuevas competencias. Durante el vuelo que cubrió 22 km en tres circuitos con un tiempo de 19:42 minutos a una altura de 50 m. En el último se alejó en dirección a La Plata y en el regreso al hipódromo se rompió el tacómetro del motor ⁴⁷ .
11FEB	Voisin	Henri Louis Bregi	Realizó pruebas del avión en tierra y anunció la intención de llevar a cabo un vuelo de distancia de ida y vuelta a la ciudad de La Plata sin descenso ⁴⁸ .
12FEB	Voisin	Henri Louis Bregi	Como en los eventos anteriores en los días 12 y 13 se dispuso de un servicio especial de trenes desde plaza Constitución ⁴⁹ . Con un fuerte viento de dirección este-sudeste después de las 18:30 voló 1200 m a 15 m de altura unos dos minutos ⁵⁰ . Las condiciones climáticas le impidieron realizar un viraje y luego de recorrer 1200 m provocaron un aterrizaje violento que alarmó a los presentes.
13FEB	Voisin	Henri Louis Bregi	Ese domingo poco después de las 18 intentó realizar un vuelo a La Plata, pero desistió por problemas de funcionamiento del motor agravado por el viento de regular intensidad ⁵¹ .
16FEB	Voisin	Henri Louis Bregi	Realizó vuelos a partir de las 18:10 realizó cinco vueltas a 100m de altura. En la última de ellas se alejó en dirección a la ciudad de La Plata. El vuelo cubrió 28 km en 26 minutos ⁵² .
19FEB	Voisin	Henri Louis Bregi	Realizó un vuelo sobre Buenos Aires. Luego viajó a Mar del Plata con el Voisin equipado con motor Gnôme. A su regreso reanudó los vuelos en Longchamps ⁵³ .
20FEB	Voisin	Henri Louis Bregi	Hipódromo de Mar del Plata. Los vuelos fueron anunciados en la cartelera de la rambla para llevarse a cabo en el hipódromo local a las 17:30 ⁵⁴ .

⁴⁶ Diario *La Argentina*, *El País*, y *La Nación*, 8 de febrero de 1910.

⁴⁷ Premios: *Rigal*, *Nazzaro* *Lancia* y *Laumenschlager*: para carreras de motocicletas y automovilísticas. Premios *Aero Club Argentino*: consistente en demostraciones de vuelo en altura a cargo del francés. Vuelo de 22 km a 80 m en 19:20 minutos en el premio fijado por el Aero Club Argentino. Premio *Autodromo Villa Longchamps*: (10.000 francos) consistente en un vuelo de 15 km. Con la última vuelta del automovilista Meneghetti se ajustaron los últimos detalles previos al vuelo. La carrera de despegue demandó 110 m de recorrido, llevó a cabo tres circuitos a 50 m de altura y recorrió una distancia de 22 km en 19:42 minutos, el último circuito lo cerró con un pasaje a 15 m frente a la tribuna. La medición del campo y todas estas instancias relativas al vuelo, fueron personalmente fiscalizadas por el Ing. Newbery y una comisión del Aero Club. Diario *La Nación*, 10 de febrero de 1910.

⁴⁸ Diarios: *El Nacional*, 9 de febrero y *La Razón*, 12 de febrero de 1910.

⁴⁹ Diario *El Tiempo* N.º 4779, 11 de febrero de 1910. Diario *El País*, 12 y 13 de febrero de 1910.

⁵⁰ Se desempeñaron como fiscales de la prueba los sres. Newbery, Videla Dorna, Lubary, Quesada y Madariaga. Para este día y el siguiente, el ferrocarril dispuso de dos servicios especiales que salieron de la estación Constitución según el siguiente cronograma⁵⁰: Sábado 12: a las 15:45 y a las 16. Domingo 13: 15:32 y 16:30. El espectáculo comenzó a las 16 y se realizó el siguiente programa: Premio *Giuppone*: consistente en una carrera automovilística. Premio *Aero Club Argentino*: consistente en un récord en altura. Premio *Aeródromo Villa Longchamps*: (10.000 francos) consistente en un vuelo de 20 km. Diarios *La Argentina*, 12 de febrero y *La Nación*, 13 de febrero de 1910.

⁵¹ Diarios *El País* 13 de febrero, *La Prensa*, 12 de febrero y *La Nación*, 14 de febrero de 1910. Todo comenzó a las 15 y, como parte del cronograma se llevaron a cabo los siguientes premios: Premio *Danolli*: carrera de motocicletas sobre un recorrido de 25 km. Premios *Sizaire*, *Thery* y *Derknyff*: carreras de automóviles sobre un recorrido de 25 km. Premios *Aero Club Argentino*: consistente en un vuelo de velocidad. Premio *Aeródromo Villa Longchamps*: (10.000 francos) vuelo de 25 km.

⁵² Se anunció además el viaje del francés a Mar del Plata y a Montevideo. A tal efecto se dispuso de un servicio ferroviario a partir de las 16:30 desde la estación Constitución- Diarios: *La Razón*, 15 de febrero de 1919, *El País*, *La Argentina* y *La Nación*, 16 de febrero, *La Prensa* y *La Nación*, 17 de febrero de 1910.

⁵³ Diarios *La Nación*, 22 de febrero. *La Razón*, 10 de marzo de 1910.

03MAR	Voisin	Henri Louis Bregi	Se dedicó al armado, revisión y ajuste del avión luego de su viaje a Mar del Plata.
06MAR	Voisin	Henri Louis Bregi	Se anunciaron vuelos para las 15:45. El ferrocarril dispuso de dos servicios especiales para las 3:12 y 3.34. Lamentablemente el mal estado del campo debido a las recientes lluvias impidió la demostración que quedó diferida para el sábado siguiente ⁵⁵ .
07MAR	Voisin	Henri Louis Bregi	Se anunciaron vuelos ⁵⁶ .
12MAR	Voisin	Henri Louis Bregi	1.º vuelo. A las 18 sacó el avión del cobertizo y voló 6 km a 80 m en 7:55 minutos. El espectáculo, cuya entrada popular había sido fijada en sólo 2 pesos, fue precedido por dos carreras de sulkys de 4000 m: los premios <i>Misty Morning</i> y el <i>Milton</i> . Los servicios de trenes partieron de Constitución a las 15:10 y 15:40 ⁵⁷ .
12MAR	Voisin	Henri Louis Bregi	2.º vuelo. Lo inició a las 18:20 recorrió un amplio circuito a 60 m de altura y realizó un descenso planeado sin motor desde los 12 m que concluyó frente a las tribunas.
13MAR	Voisin	Henri Louis Bregi	Presenciaron el espectáculo unas 500 personas. 1.º vuelo: A las 16 retiraron el avión del hangar y lo llevaron al extremo de la pista. Veinticinco minutos después ascendía al aparato y comenzaba con los preparativos para el vuelo con un clima de viento arrachado. Recorrió unos 110 m en 10 segundos y ascendió a unos 80 m y permaneció en el aire 3:28 minutos con un recorrido de 8 km ⁵⁸ aterrizando frente al hangar en solo 20 metros de recorrido.
13MAR	Voisin	Henri Louis Bregi	2.º vuelo: Realizado a las 18:22, con el viento un poco más calmo, inició su segundo recorrido. Recorrió unos 160 m en 15 segundos, alcanzó unos 35 a 40 m de altura y se mantuvo por espacio de 14:11 minutos describiendo cuatro vueltas ⁵⁹ . Como era prácticamente la tarde-noche y no había previsto servicio ferroviario para la estación Constitución se realizó sin presencia masiva del público ⁶⁰ .
13MAR	Bleriot XI	Felipe Madariaga	Según el diario <i>El Nacional</i> del 14 de marzo habría volado en Longchamps pero no pudo ser confirmado en otros medios ⁶¹ .
15MAR	Voisin	Henri Louis Bregi Raúl F. Zimmermann	1.º vuelo. Alrededor de las 7 realizó un vuelo de instrucción que fue de unos 5 km a 20 m de altura en cuatro minutos ⁶² .
15MAR	Voisin	Henri Louis Bregi Dell' Aglio	2.º vuelo. A una altura de 10 m.
15MAR	Voisin	Henri Louis Bregi Enrique Adrián Roger	3.º vuelo. Fue a escasa altura y aterrizó inmediatamente por no pudo virar debido al fuerte viento.

⁵⁴ Las ráfagas de viento postergaron unos 45 minutos el espectáculo. Los alrededores de la pista estaban colmados de público y alrededor de un centenar de carruajes. El despegue se produjo en 18 segundos luego de una carrera de 200 m, bajo la atenta supervisión y cronometraje del Ing. Horacio Anasagasti. Brégi maniobró a unos 10 m de altura con una enorme dificultad a raíz del incesante viento. Debió prolongar el vuelo en línea recta unos 1200 m y aterrizar bruscamente y no con poca dificultad.

⁵⁵ Diarios: *La Argentina*, *La Prensa*, y *La Razón* 1, 5, 6 y 7 de marzo de 1910. Se organizó un espectáculo a partir de las 15:30 con la realización de carreras hípcas: Premios *Misty Morning*, *Unique*, *Milton* y *Lomk Oy*.

⁵⁶ *Ibidem*.

⁵⁷ Diarios *La Argentina*, *La Razón*, 10 de marzo y *La Prensa*, 12 de marzo de 1910.

⁵⁸ Diario *La Nación* y *El Nacional*, 14 de marzo de 1910. Todo comenzó a las 15 y como parte del cronograma se llevaron a cabo los siguientes premios: Premio *Danolti*: carrera de motocicletas sobre un recorrido de 25 km. Premios *Sizaire*, *Thery* y *Derknyff*: carreras de automóviles sobre un recorrido de 25 km. Premios *Aero Club Argentino*: consistente en un vuelo de velocidad. Premio *Aeródromo Villa Longchamps*: (10.000 francos) vuelo de 25 km.

⁵⁹ Diario *La Razón* y *El Nacional*, 14 de marzo de 1910.

⁶⁰ Diario *La Prensa*, 14 de marzo de 1910.

⁶¹ Diario *El Nacional*, 14 de marzo de 1910.

⁶² Diarios *La Argentina*, *La Nación* y *La Razón*, 15 y 16 de marzo de 1910.

15MAR	Voisin	Henri Louis Bregi Enrique Adrián Roger	Con un viento de regular a fuerte realizó un vuelo a lo largo del campo a unos 5 m de altura ⁶³ .
15MAR	Voisin	Henri Louis Bregi Ítalo Eduardo Perotti	4.º vuelo. Se hizo a las 7:45 a una altura de 10 m durante unos 90 m ⁶⁴ .
16MAR	Voisin	Henri Louis Bregi N. Bonno	1.º vuelo. Los vuelos se iniciaron con viento moderado a una altura de 5 m ⁶⁵ .
16MAR	Voisin	Henri Louis Bregi Barón N de Vizelles	2.º vuelo.
16MAR	Voisin	Henri Louis Bregi Coronel (Francés) L. Mougin	3.º vuelo.
16MAR	Voisin	Henri Louis Bregi Jorge M. Lubary	4.º vuelo. Desarrolló un vuelo recto de unos 600 m.
16MAR	Voisin	Henri Louis Bregi Enrique Adrián Roger	5.º vuelo. Cuando se disponía a realizar una salida con Roger, el fuerte viento hizo desistir de su propósito ⁶⁶ .
17MAR	Voisin	Henri Louis Bregi Baronesa de Marignac	1.º vuelo. Se llevó a cabo poco antes de las 17 en línea recta, a unos 5 m de altura ⁶⁷ .
17MAR	Voisin	Henri Louis Bregi Ricardo Jorge Davel	2.º vuelo.
17MAR	Voisin	Henri Louis Bregi E. J. Pellicier	3.º vuelo.
17MAR	Voisin	Henri Louis Bregi barón Marignac	4.º vuelo.
17MAR	Voisin	Henri Louis Bregi Ramos Mejía	5.º vuelo.
17MAR	Voisin	Henri Louis Bregi Louis Faberes ⁶⁸	6.º vuelo.
17MAR	Voisin	Henri Louis Bregi Iribarne	7.º vuelo.
17MAR	Voisin	Henri Louis Bregi Enrique Adrián Roger	8.º vuelo. Despegó en 90 m. Lo llevó durante 3 km a 20 m; un kilómetro más adelante el avión tuvo una detención de motor por falta de combustible que Bregi resolvió con solvencia ⁶⁹ .
18MAR	Voisin	Henri Louis Bregi Ítalo Eduardo Perotti	1.º vuelo: lo inició a las 17:15 y despegó en apenas 70 m en un tiempo de 6:50 minutos a 30 m de altura.
18MAR	Voisin	Henri Louis Bregi Ítalo Eduardo Perotti	2.º vuelo: Duró 5 minutos y realizó un circuito de 5 km a una altura media de 20 m ⁷⁰ .
18MAR	Voisin	Henri Louis Bregi M. Pillivuyt	3.º vuelo: Desarrollado en línea recta prácticamente de noche.
22MAR	Voisin	Henri Louis Bregi Carlos A. Tornquist	Despegó en 150 m, voló una distancia equivalente a 5 km a unos 15 m de altura ⁷¹ .
24MAR	Voisin	Henri Louis Bregi	1.º vuelo. Voló a 30 m de altura 10 minutos.
24MAR	Voisin	Henri Louis Bregi	2.º vuelo. Voló a 30 m de altura 12 minutos ⁷² .

⁶³ Diarios *La Argentina*, *La Nación* y *La Razón* y, 16 de marzo de 1910.

⁶⁴ Diarios *La Argentina*, *La Razón*, 16 de marzo de 1910.

⁶⁵ *Ibidem*.

⁶⁶ Diarios *La Razón* y *La Nación*, 17 de marzo de 1910.

⁶⁷ Diarios *La Razón*, *La Prensa* 18 de marzo de 1910.

⁶⁸ Fue el técnico y primer encargado del depósito de aeróstatos del Aero Club Argentino instalado en la casa de la Av. Cabildo N.º 492. Prestó servicios hasta febrero de 1909 siendo separado de su función por una resolución de la Comisión Directiva del ACA. Libro de Actas del Aero Club Argentino I. Asamblea del 19 de febrero de 1910 Acta N.º 27 (Folios 66 y 67).

⁶⁹ Diarios *La Prensa* y *La Razón*, 18 de marzo de 1910.

⁷⁰ Diario *La Prensa*, 19 de marzo de 1910.

⁷¹ Diario *La Prensa*, 23 de marzo de 1910. A raíz de ese vuelo trascendió periodísticamente que Tornquist tenía intención de adquirir un Voisin e instalar una escuela de vuelo en la zona de Talar de Pacheco. Archivo Mortz, Año 1910. Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

27MAR	Voisin	Henri Louis Bregi	1.º vuelo. Realizó un vuelo ante un reducido número de espectadores. Despegó luego de una carrera de 100 m y voló unos 22 minutos a 35 m de altura recorriendo una distancia estimada en unos 24 km que debió suspender por fallas en el motor ⁷³ .
27MAR	Voisin	Henri Louis Bregi	2.º vuelo. Abortado por fallas en el motor ⁷⁴ .
27MAR	Voisin	Albert Georges Richet	Rompió una pala de hélice durante el despegue.
28MAR	Voisin	Henri Louis Bregi Felipe Madariaga	Voló a partir de las 17 y alcanzó una altura máxima de 15 m. 1.º vuelo. ⁷⁵
28MAR	Voisin	Henri Louis Bregi Gervasio Videla Dorna	2.º vuelo. ⁷⁶
28MAR	Voisin	Henri Louis Bregi Alfredo Reynaud	3.º vuelo. ⁷⁷
29MAR	Voisin	Henri Louis Bregi Carlos Fitte	Recorrió 1000 m a una altura de unos 15 m y debió descender por el incremento del viento ⁷⁸ .
30MAR	Voisin	Henri Louis Bregi	Exhibición de vuelo con pasajero en Longchamps 20 minutos a 160 m de altura.
30MAR	Voisin	Henri Louis Bregi Fotógrafo de una revista	Voló 21 minutos y se realizaron fotografías aéreas ⁷⁹ .
13ABR	Voisin	Henri Louis Bregi Florencio Bartolomé Parracivini	Vuelos de instrucción.
13ABR	Voisin	Henri Louis Bregi Juan Alberto Pablo Roth	Vuelos de instrucción ⁸⁰ .
14ABR	Voisin	Henri Louis Bregi	1.º vuelo. Utilizó el <i>Octavie III</i> . En presencia de Enrique A. Roger y Florencio Bartolomé Parravicini a las 16:38 realizó un vuelo sobre la zona a 80 m.
14ABR	Voisin	Henri Louis Bregi	2.º vuelo. Repitió el vuelo sobre la línea férrea.
14ABR	Voisin	Henri Louis Bregi	3.º vuelo Ascendió a poco más de 100 m, sobrevoló Burzaco, Llavallol, Santa Catalina (en ese punto ascendió a unos 250 m), luego descendió a 50 m por una densa humareda por quema de basurales, estuvo desorientado por momentos y retomó el rumbo hacia Villa Lugano, se dirigió a Villa Bungalow, luego hacia la torre de la iglesia de Villa Lugano y finalmente al aeródromo. Recorrió unos 22 km en 23 minutos a unos 60 km/h. Se adjudicó el premio de 2000 francos instituido por Carlos A. Tornquist ⁸¹ .
30MAY	Voisin	Henri Louis Bregi Enrique Thompson.	1.º vuelo.
30MAY	Voisin	Henri Louis Bregi Enrique Lacomette	2.º vuelo.
30MAY	Voisin	Henri Louis Bregi	3.º vuelo. Voló a 160 m de altura y recorrió unos 20 km ⁸² .

El 16 de Febrero de 1914 el aviador Guido Paolucci registró dos vuelos desde el aeródromo de San Fernando a Longchamps con un Bleriot XI 50 hp y regresó al día siguiente⁸³.

⁷² Con los dos vuelos totalizó unos 20 km de recorrido. Diario *La Nación*, 25 de marzo de 1910.

⁷³ Diario *La Prensa*, *La Nación* y *La Argentina*, 28 de marzo de 1910.

⁷⁴ *Ibidem*.

⁷⁵ Diario *La Argentina*, 29 de marzo de 1910.

⁷⁶ *Ibidem*.

⁷⁷ *Ibidem*.

⁷⁸ Diarios *La Argentina* y *La Prensa*, 29 de marzo y *La Nación* 30 de marzo de 1910.

⁷⁹ Diario *La Nación*, 1 de abril de 1910.

⁸⁰ Diario *La Nación*, 14 de abril de 1910.

⁸¹ Diario *La Nación*, 15 de abril de 1910

⁸² *Ibidem*.

⁸³ Boletín del Aero Club Argentino. Año IV N.º 22, abril de 1914.

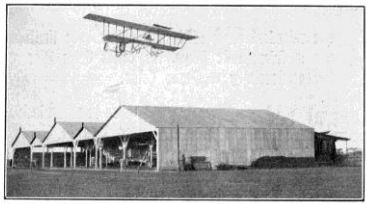
Escuela de vuelo Romanella, Storti y Cía

En 1915 comenzaron con la preparación de un aeródromo donde organizaron la escuela, de los señores Romanella Nell, Storti y Cía. El campo estaba ubicado a inmediaciones de los terrenos en donde voló por primera vez Bregi.

El 23 de marzo, los señores Romanella y Storti, partieron desde el aeródromo de San Fernando y lo trasladaron hasta Longchamps. El biplano tipo Farman triplaza de 80 hp había sido construido por Edmundo Marichal en los talleres de la escuela San Fernando y previamente ensayado por el Teniente Pedro Leandro Zanni.

El avión permaneció activo hasta 1918. Se agregaron un Henri Farman de 50 hp y uno de los Bleriot XI equipado con motor Gnôme Omega 50 hp traídos por Jhon Domenjoz y adquirido luego por Benjamín Giménez Lastra. Este avión resultó destruido el 16 de octubre el Bleriot XI en un accidente en Longchamps del que resultó fallecido Francisco Adolfo Beltrame⁸⁴

ESCUELA DE AVIACIÓN
AERÓDROMO DE SAN FERNANDO
SAN FERNANDO, F. C. C. A.
MARCELO FAILLETTE, propietario-fundador.



Pilotos diplomados en este aeródromo durante el año 1914:
Ricardo Detomassi, Juan Romanella, Alberto Jarfelt, Julio Crespo, Juan Boring, Fortunato Valente, Angel S. Adam, Francisco Labit Miramón, José M. Boides, Amalia C. Figueroa, José A. Consilios, Carlos F. Borcosque, Manuel García Conesa, Pedro A. Garre, Antonio Chimentano.

EL AERÓDROMO CIVIL DE MÁS FAMA EN SUD AMÉRICA.

Talleres de construcción y reparación de aeroplanos y motores. Vuelos con pasajeros. Exhibiciones públicas.

Pedir datos al director: Aeródromo San Fernando, F. C. C. A., o por teléfono Unión Telef. 124, San Fernando.

TALLER AERONAUTICO
CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES

MARICHAL & C^{IA}.

OLIVOS (F. C. C. A.) U. T. 186, Olivos

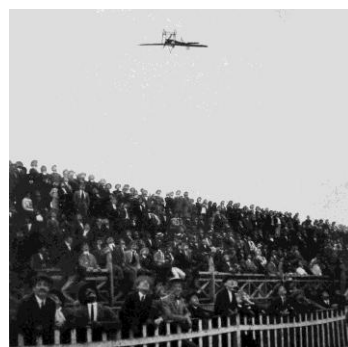
MOTORES
AVIONES
HELICES

VENTA

TELA
BARNIZ
ALAMBRE

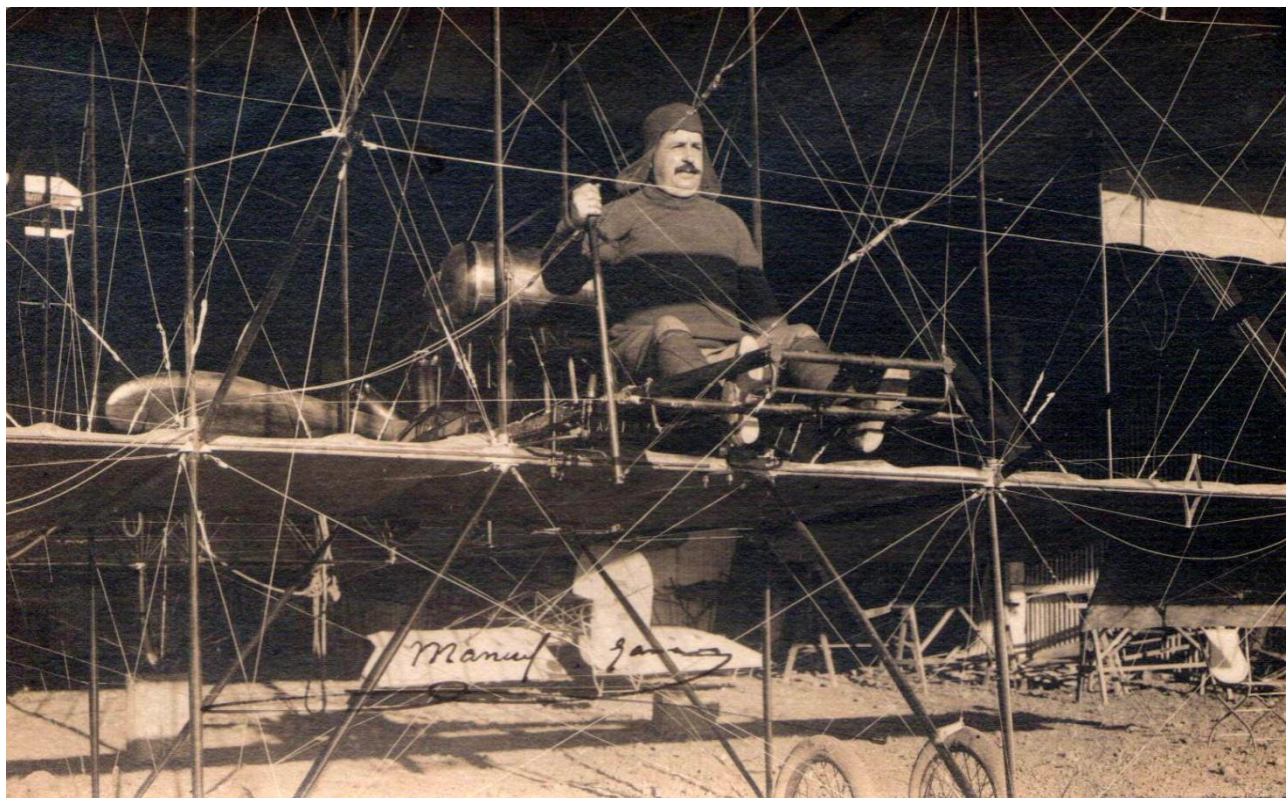
TODA CLASE DE ACCESORIOS DE AVIACIÓN

Publicidades de la Escuela de San Fernando y los Talleres Marichal. Boletín del Aero Club Argentino. 1915



Bleriot XI *Looping The loop* de Jhon Domenjoz durante su exhibición en la Sociedad Sportiva Argentina. Abril de 1914 (Revistas Automóvil y Sports y La ilustración Sud-Americana N.º 507)

⁸⁴ Habría sido reparado y según registros oficiales, permaneció operativo hasta 1917.



Interesante fotografía del Henri Farman Gnôme 80 hp con Manuel Storti⁸⁵

El 18 de abril, se realizó la inauguración del aeródromo con una fiesta organizada por el Club Sindical de Empleados. En la ocasión Romanella voló el Farman de 80 hp acompañado algunas veces del señor Jacobo Storti y otras de don Carlos Dose Obligado, Romanella ha volado a menudo sobre San Vicente y otras poblaciones, aprovechando la velocidad del avión que le permitía efectuar viajes relativamente largos en un corto tiempo⁸⁶. La entidad desplegó bastante actividad de vuelo⁸⁷ y de escuela. El 19 de noviembre fue afiliada al Aero Club Argentino de 1915 junto con el Aero Club Mendoza.



Acto de inauguración del Aeródromo Longchamps. 6 de enero de 1915

⁸⁵ <http://historiadelongchamps.blogspot.com.ar/2013/03/escuela-de-aviacion.html>
<http://historiadelongchamps.blogspot.com.ar/>

⁸⁶ Boletín del Aero Club Argentino. Año V N.º 31, abril de 1915.

⁸⁷ Boletín del Aero Club Argentino. Año V N.º 36 y 37, 10 de noviembre de 1915.

Un artículo publicado por el Boletín del Aero Club Argentino consignó que entre el 9 de septiembre hasta el 16 de octubre volaron 19:12 horas⁸⁸. El detalle de los vuelos fue el siguiente:

H. Farman 50 hp: Romanella, 70 vuelos; Storti, 8; Dose Obligado, 34; total 112 vuelos.

H. Farman 80 hp: Romanella, 2 vuelos.

Bleriot 50 hp: Beltrame, 6 vuelos. Se ha volado 14 días por la mañana y 24 por la tarde.

En los vuelos, los siguientes señores han sido llevados como pasajeros: Romanella, 8; Storti, 8; Lalanme, 10; Ferreyra, 2 y otros 4.



Aeródromo Escuela de Longchamps de Romanella, Storti y Cía. En el edificio principal se aprecia el letrero con la leyenda *Aeródromo*, contiguo se ve el lateral del hangar y al fondo la silueta de un Farman. (Foto Archivo General de la Nación)

Una confluencia de factores contribuyó al cierre de las instalaciones. El accidente fatal de Francisco Adolfo Beltrame ocurrido el 16 de octubre de 1915, la recesión económica y las dificultades en el mantenimiento de las aeronaves cuya producción se encontraba completamente destinada para la guerra, marcaron el punto final en la vida de la institución. El 19 de noviembre la escuela fue afiliada al Aero Club Argentino junto con el Aero Club Mendoza.

⁸⁸ H. Farman 50 hp, 16:56 horas; H. Farman 80 hp, 16 minutos; Bleriot 50 hp, 2 horas.



AERODROMO LONGCHAMPS A LA PAR DE LOS MEJORES EUROPEOS

ESTAN EN VENTA:

Motores Gnôme 50 H.P. a	\$ 3.300
" " 80 " "	6.000
Biplanos Farman para motor 50 H.P., usados a	2.000
Biplanos Farman para motor 50 H.P., nuevos, a	3.300
Biplanos Farman para 2 pasajeros, a ..	3.500

Se alquilan aparatos a precios convenientes

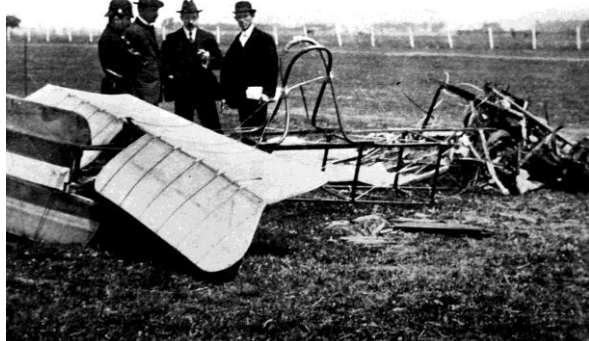
En Buenos Aires dirigirse a CANGALLLO 465, 1º piso interior

AERODROMO LONGCHAMPS ESCUELA CIVIL DE AVIACION ROMANELLA Y STORTI Y CIA. Vuelos con pasajeros exhibiciones, Raids, etc.

Izquierda: Juan Romanella Nell el día de la inauguración de la escuela de Longchamps. Abril de 1910. Centro: Jacobo Pedro Storti. (Fotos Archivo General de la Nación). Derecha: (Publicidad del Boletín del Aero Club Argentino)



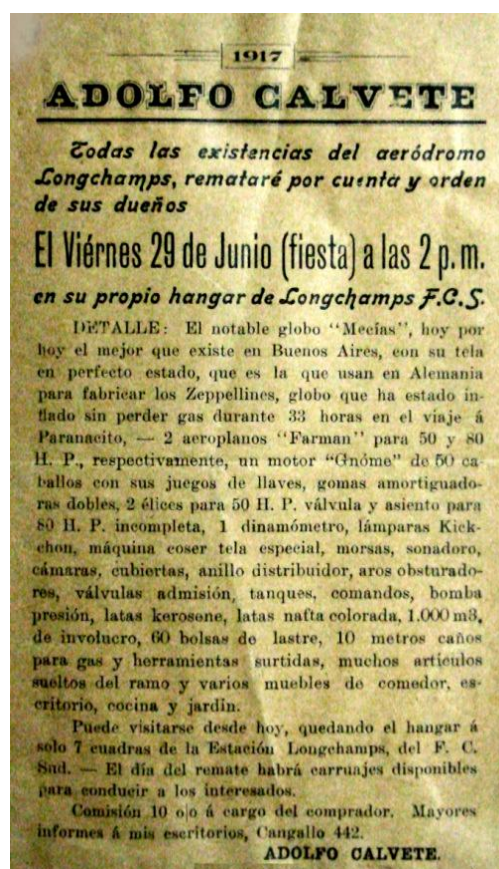
Izquierda: Francisco Adolfo Beltrame. Derecha: Restos del Bleriot XI. Tipo *Looping The loop*, motor Gnôme Omega 50 hp tripulado por Francisco Beltrame luego del accidente en Longchamps. 16 de octubre de 1915



En 1916, según señalaban varios artículos el diario local *El Brown*, la actividad aeronáutica registrada era intensa y abarcaba vuelos de entrenamiento, recreo, traslado, fotografía aérea, mantenimiento y construcción de aeronaves. El 6 de enero por la tarde, aprovechando la celebración de Reyes y con el objeto de promocionar la actividad de la escuela, se organizó un festival donde se repartieron juguetes entre los niños carenciados de la zona. Para la ocasión el Farman 80 hp fue cu-

bierto de flores y juguetes. Si bien se habían programado vuelos de exhibición el fuerte viento reinante a las 19 hizo cancelar el programa y se sirvieron refrigerios al público presente⁸⁹.

El Farman 80 hp permaneció activo hasta 1918, luego se agregó otro biplano Farman Gnôme de 50 hp y uno de los Bleriot XI equipado con motor Gnôme Omega 50 hp traídos por Jhon Domenjoz y adquirido luego por Benjamín Giménez Lastra⁹⁰. Las condiciones de vuelo de las máquinas, fueron consideradas óptimas. En sus talleres se habrían construido algunos aviones, también hubo un aeróstato de procedencia desconocida, el *Mesías*⁹¹, que habría permanecido en depósito para la venta. Finalmente una publicación por cuenta del Señor Adolfo Calvete⁹² anunció el remate de todo el material de dicha escuela⁹³ para las 14 del viernes 29 de junio de 1917 en las instalaciones del aeródromo de Longchamps.



Izquierda: Publicidad de la Escuela en el diario *El Brown*. Circa 1916. Derecha: Volante de remate del *Mecías* fechado el 29 de junio de 1917 (Archivo Mortz, Año 1910. Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea)

⁸⁹ Diario *El Brown*, 22 de enero de 1916.

⁹⁰ Este avión resultó destruido el 16 de octubre el Bleriot XI en un accidente en Longchamps del que resultó fallecido Francisco Adolfo Beltrame. Habría sido reparado y según registros oficiales, permaneció operativo hasta 1917.

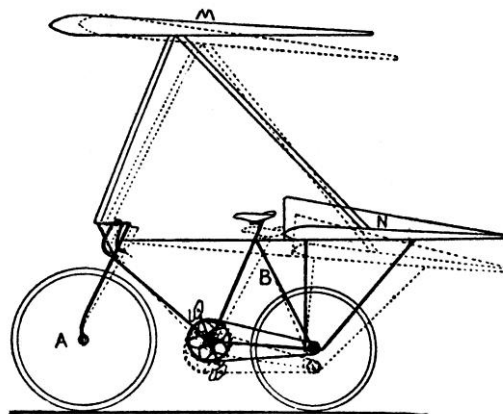
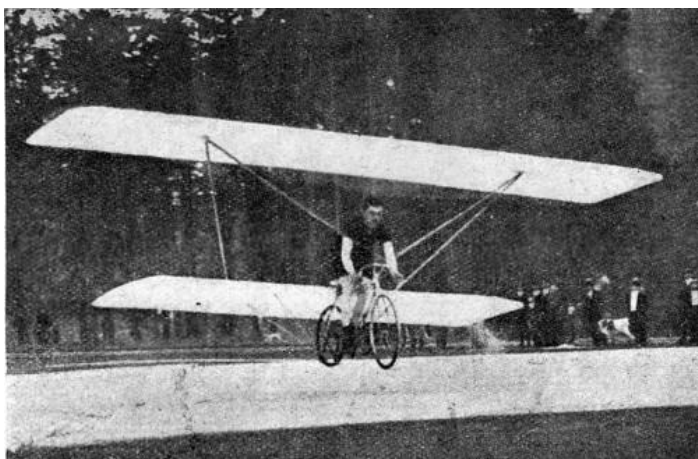
⁹¹ El 14 de septiembre de 1916 este aerostato había llevado a cabo un vuelo desde la fábrica de Gas de Bernal a Estación Videla Dorna. Partió a las 1:30 al mando de Alejandro Dose Obligado con Rufino Basavilvaso, L. Rosenvait y llegó a las 7 en la estancia del Sr. Peña a 122 km de la Capital Federal. Diario *La Prensa*, 15 de septiembre de 1916.

⁹² Con oficinas en la calle Cangallo 442.

⁹³ Aeróstato *Mesías*, bolsas de lastre, cañerías para el llenado con gas, dos Farman (50 y 80 hp), herramientas, combustibles y otros bienes muebles de diferentes tipos.

El último vuelo conocido en esos terrenos fue bastante pintoresco y se registró el 10 de agosto de 1919, en esa ocasión el famoso ciclista Gabriel Poulain se presentó en el hipódromo con curioso artefacto impulsado por la fuerza muscular, mitad avión y mitad bicicleta. En dos intentos llegó a decolar en 12 y 9 metros alcanzando una altura de 1.20 y 1.50 metros.

Existieron otras exhibiciones de Poulain, registradas el 9 de julio de 1921 donde voló a 10 y 12 m de altura, pero, por el momento desconocemos si se registraron o no en Longchamps⁹⁴.



Izquierda: Bicicleta voladora de Poulain en Francia. (Revista *Aviación* N.º 7 JUL21) Derecha: Bicicleta voladora de Poulain (Ilustración revista *Aviación* N.º 7, julio de 1921)

El monolito erigido en Longchamps

Al cumplirse el cincuentenario del primer vuelo de Bregi toda la prensa argentina, sin excepción, recordó la singular hazaña insertando en sus páginas encarecidas notas conmemorativas. Tres años más tarde el Country Club local inauguró en los jardines de la institución, un monolito recordatorio de aquel episodio.

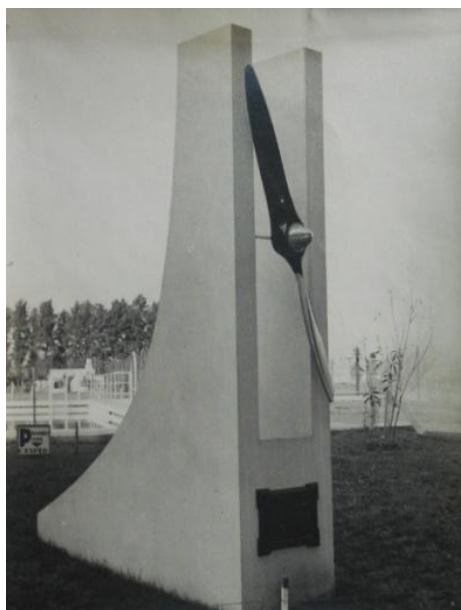
Certificado realizado con motivo de la inauración del monolito a Bregi. 25 de agosto de 1973 (Museo y Archivo Histórico Municipal de Almirante Brown)



⁹⁴ BIEDMA RECALDE Antonio María. (1969) *Crónica Histórica de la aeronáutica Argentina*. Colección Aeroespacial Argentina. Tomo 1. Pág. 38.

En una placa de bronce adherida a su frente puede leerse la siguiente inscripción: *A la aviación argentina, el Country Club de Longchamps para perpetuar el hecho histórico del primer vuelo en el país realizado en esta localidad por el 'aviador francés Henri Bregi, el 6 de febrero de 1910. Longchamps, 25 de agosto de 1963.*

Para conmemorar y perpetuar el primer vuelo oficial realizado por Bregi, 25 de agosto de 1963 se erigió un monumento en los terrenos del Country Club de Longchamps (Foto Museo y Archivo Histórico Municipal de Almirante Brown)



Al cumplirse el 80.º aniversario de estos vuelos la Sociedad Argentina de Aerofilatelia (AEROFILA) gestionó ante el Correo Argentino la confección del único matasellos oficial conocido hasta ese momento.



Matasellos y pieza postal circulada por el investigador aeronáutico y filatelista Algerio Pedro Nonis

En febrero de 2010 la comunidad de Longchamps organizó los actos del centenario en las instalaciones del Rotary Club local. Como parte de los festejos el correo argentino emitió una tarjeta postal alusiva al memorable hecho histórico.



Matasellos, tarjeta entero postal emitido por el Correo Argentino el 6 de febrero de 2010 con motivo del centenario del vuelo mecánico en Argentina

Bibliografía y fuentes de consulta:

- Archivo Familia Zimmermann
Archivos del Autor
BARROS Lorenzo A. (1915) *Tumulto popular. El hipódromo de Longchamps versus “El Cenit”*. Departamento editorial La Razón. Av. de Mayo 760. Buenos Aires
BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1969) *Crónica Histórica de la aeronáutica Argentina*. Colección Aeroespacial Argentina. Tomo 1
Boletín del Aero Club Argentino
David Méchin: http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/CAM_Toulon.htm
Diario *El Brown*
Diario *El Nacional*
Diario *El Nacional*
Diario *El País*
Diario *El Tiempo*
Diario *La Argentina*
Diario *La Nación*
Diario *La Prensa*
Diario *La Razón*
Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea
<http://aviation.maisons-champagne.com/dir.php?centre=04-bio-bregi&menu=11>
<http://historiadelongchamps.blogspot.com.ar/2013/03/escuela-de-aviacion.html>
<http://longchampsonline.com.ar/historia.html>
<http://www.edouardchateau.com/gallery/displayimage.php?album=8&pos=5>
<http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/DossierVoisin%201907en%20Argentina-EloyMartin.pdf>
<http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/Las%20primeras%20pistas%20de%20aterrizaje%20en%20Campo%20de%20Mayo.pdf>
<http://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/article.php?larub=4&titre=presentation>
<http://www.memorial-genweb.org/~memorial2/html/fr/complementter.php?id=475842>
<http://www.past-to-present.com/photos.cfm?reference=L00398>
MARTÍN, Eloy (2009) *Los vuelos del centenario. Crónica de la aviación argentina en 1910*. Publicado en los Estados Unidos de América. ISBN: 1449947247; EAN-13: 978144994724 8.
Museo y Archivo Histórico Municipal de Almirante Brown
Profesora Haydée Epifanio
Revista *Automóvil y Sports*
Revista *Aviación*
Revista *Caras y Caretas*
Revista *Fray Mocho*
Revista *Ilustrada del Río de la Plata*
Revista *L'Aérophile*
Revista *La Ilustración Sud-Americana*
Revista *La Vida Moderna*
Revista PBT
SOLVEYRA Wenseslao R. (1864) *El avisador. Guía General de Comercio y de Forasteros*. Buenos Aires. Imprenta El Mercurio. Victoria 248