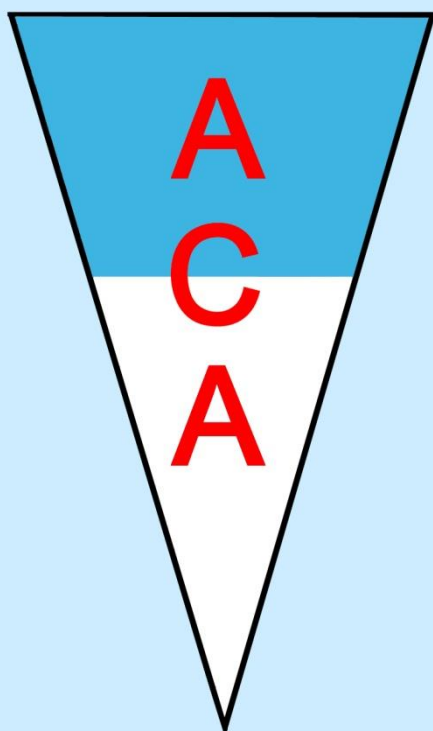


# Aeródromo Villa Lugano



**Eloy Martín**  
2025

## Aeródromo Villa Lugano

### Índice

Antecedentes locales.....	2
La aviación llega al barrio .....	7
Aero Club Argentino .....	9
Hangar y taller de Ponzelli .....	22
Una construcción prácticamente desconocida en el hangar N° 7 .....	24
Quincena de Aviación .....	26
Semana de Juegos Olímpicos del Centenario.....	32
Copa Aero Club Argentino .....	36
Nuevos pilotos llegan al aeródromo .....	37
Bartolomeo Cattáneo .....	37
André Marcel Paillete y Claude André.....	40
Eugéne Adrien Roland Georges Garros.....	43
Pablo Castaibert.....	44
Instalaciones del taller en Villa Lugano .....	44
Castaibert 910-I .....	47
Escuela de vuelo Castaibert.....	52
Club Internacional de Aviación y Centro Pro Aviación Civil Buenos Aires .....	54
Escuela Aeronáutica de Perfeccionamiento y Navegación.....	66
Compañía de Aviación <i>El Cóndor</i> .....	67
Aéreos Servicios Sociedad Anónima (ASSA).....	71
Fabricación del aeroplano de Schüle Von Hilvety.....	79
Proyecto de aeródromo de Flores .....	82
Barrio <i>General de División Manuel Nicolás Savio</i> .....	84
Bibliografía y consulta a expertos .....	86
Consultas en Internet .....	87
Anexo 1 .....	88
Contrato con la firma Testoni, Chiesa y Cía. y Fiorito Hnos. ....	88
Anexo 2 .....	92
Convenio con Couet y Berreteau.....	92
Anexo 3 .....	97
Registro de operaciones desarrolladas en Villa Lugano en 1910 .....	97
Vuelos Aerostáticos a Villa Lugano.....	97
Operaciones con aviones .....	97
Anexo 4 .....	108
Aeródromo Villa Lugano.....	108
Evolución período 1910-1935 .....	108

### Antecedentes locales

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

Uno de los primeros asentamientos conocidos de la zona se produjo el 25 de octubre de 1808 cuando el matrimonio y Francisco Hermógenes Ramos Mexía Ross (1773-1825) y María Antonia Úrsula Segurola Rojas (1788-1860) compró por 32000 pesos de plata corriente al Comisario de Guerra y Juez Real, Martín José de Altolaquirre, una chacra de más de 6000 hectáreas en la zona de La Matanza, que se extendía desde el río Matanza hasta los montes de tala que llegaban al Palomar de Caseros.



Paso de Burgos. 1850<sup>1</sup>

Estaba atravesada por el Camino Real, que llevaba a la Guardia de Luján las carretas (y más tarde las diligencias) en camino a la Provincia de San Luis o a Córdoba (y de allí a Chile o al Perú), debían necesariamente transitar por el único camino existente. También cruzaba la chacra el camino de Gauna, hoy día Avenida Gauna. La propiedad luego fue conocida como *Los Tapias de Ramoa* en los pagos de la Matanza. Con la llegada del ferrocarril en 1857 comenzó a incorporarse lentamente al tejido urbano del partido de San José de Flores.

---

<sup>1</sup> Mapa de Adolfo Sourdeaux de 1850.

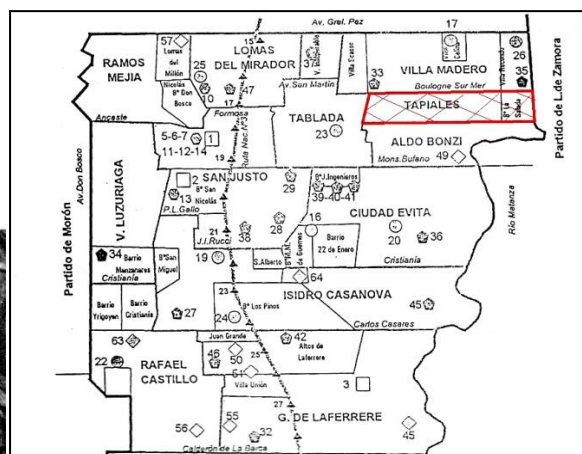


Chacra Los Tapiales en la actualidad<sup>2</sup>

En 1860, con el deceso de María Antonia Úrsula Segurola Rojas, el juez de primera instancia Dr. Alejo B. González ordenó la división de la propiedad entre los herederos Matías, Ezequiel, Magdalena y Marta Ramos Mejía. De esta manera el 28 de agosto el terreno comprendido entre el Riachuelo de la Matanza y el Ferrocarril del Oeste se subdividió en cuatro lotes que fueron respectivamente asignados a Magdalena R. M. de Elía, Marta R. M. de Madero, Matías y Ezequiel Ramos Mejía<sup>3</sup>.



Francisco Ramos Mejía y María A. Segurola



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

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

<sup>3</sup> Recuperado de Internet de: <http://barriodetapias.blogspot.com.ar/2011/10/los-ramos-mejia.html>

Muy cerca de allí el 18 de octubre de 1908 el suizo José Ferdinando Francisco Soldati (1864-1913) adquirió la chacra de la sucesión Cazenave ubicada en las inmediaciones de las calles Murguiondo y Av. de la Riestra; y loteó los terrenos<sup>4</sup> que dieron origen al barrio que bautizó con el nombre de Villa Lugano en recuerdo de su pueblo natal aunque también fue conocido como *Villa Soldati*<sup>5</sup>.



José Ferdinando Francisco Soldati

Su fundador aspiró a que el loteo se poblara rápidamente y para promoverlo estableció un descuento del 10 % para los empleados del ferrocarril y medallas recordatorias a los nuevos dueños de los lotes. El primer comprador fue Bautista Mazzini<sup>6</sup>. Las ventas de tierras no tuvieron el éxito esperado, muchos de los vecinos no querían trasladarse hasta Lugano que, en aquellos tiempos, no contaba con grandes comodidades ni con una adecuada infraestructura. Sin embargo, con el tiempo, estos problemas fueron solucionados. En 1909 se inauguró la estación del tren y su fundador retornó a Suiza.



Medalla de plata acuñada con motivo de la fundación de Villa Soldati. 29 de noviembre de 1908<sup>7</sup>

<sup>4</sup> El primer comprador se llamó Bautista Mazzini.

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

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

<sup>7</sup> Empresa *Bellagamba y Rossi*. Peso: 9.19 gr. Módulo: 27.92 mm. Espesor: 1.68 m. Recuperado de Internet de: <https://www.moviarg.com/labs/medalla.php?CodMov=BFXL>



agn  
Archivo General  
de la Nación

Estación Villa Lugano. 1908<sup>8</sup>

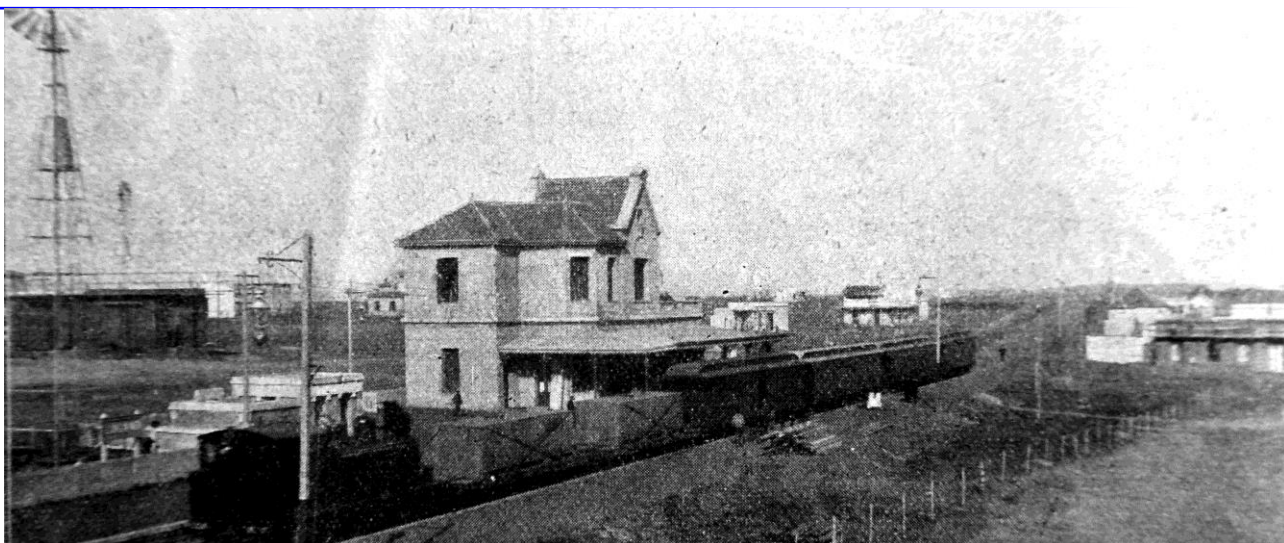
### Villa Lugano en 1910<sup>9</sup>



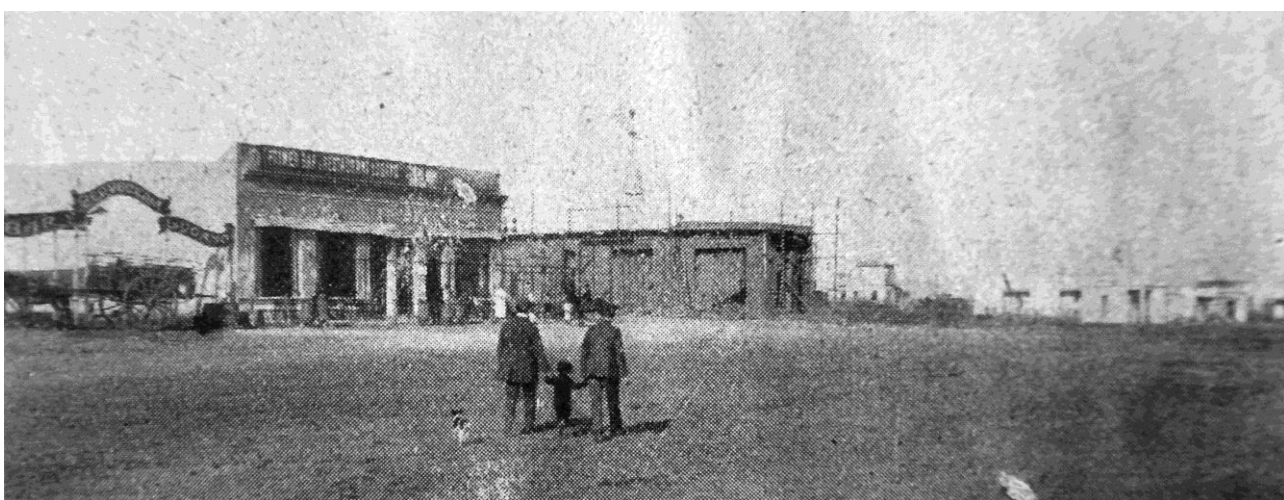
---

<sup>8</sup> Foto Archivo General de la Nación.

<sup>9</sup> Revista *Caras y Caretas* N° 613. 2 de julio de 1910.



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



Casa sobre la avenida de la Riestra<sup>10</sup>

<sup>10</sup> Revista *Caras y Caretas*. 2 de julio de 1910.



Mosaico aerofotográfico de Villa Lugano realizado por la aviación de ejército en 1929

### La aviación llega al barrio

En una época signada, entre otras cosas por la fuerte inmigración<sup>11</sup> y el aumento de movimientos anarquistas, 1909 fue el año del inicio formal para la planificación y programación de los actos del centenario. De esta manera el Gobierno Nacional<sup>12</sup> organizó la *Comisión Nacional del Centenario*.

Esta comisión a su vez organizó subcomisiones entre las que se encontraba la de *Juegos Olímpicos* a cargo del presidente de la Sociedad Sportiva Argentina: barón Antonio Oscar De Marchi Croharé della Costa (1874-1934)<sup>13</sup>, quien a su vez el 11 de diciembre requirió colaboración al Aero Club Argentino presidido por el Ing. Jorge Alejandro Newbery (1875-1914).

---

<sup>11</sup> La población argentina era de 6586022 habitantes de los cuales cerca de un millón eran italianos y ochocientos mil españoles.

<sup>12</sup> El Dr. José Figueroa Alcorta (1860-1931) se encontraba al frente del Poder Ejecutivo desde el 12 de marzo de 1906 por el fallecimiento del Dr. Manuel Quintana (1835-1906). El 12 de octubre de 1910 asumió el gobierno al Dr. Roque Sáenz Peña (1851-1914), 17.º presidente de la Argentina.

<sup>13</sup> También referido como De Marchi.

Como parte de las medidas iniciales y por pedido de este último se dispuso utilizar un espacio en la *Exposición Internacional de Ferrocarriles y Transportes Terrestres* para la operación con globos aerostáticos. Subsidiariamente se iniciaron gestiones para propiciar la llegada de aviadores extranjeros con la intención de introducir al *más pesado que el aire* en la realidad aeronáutica del país. En este cometido se generaron dos corrientes: la del barón Demarchi que auspiciaba la llegada de aviadores italianos y la de Newbery que se orientó a otros aviadores europeos, fundamentalmente franceses<sup>14</sup>.

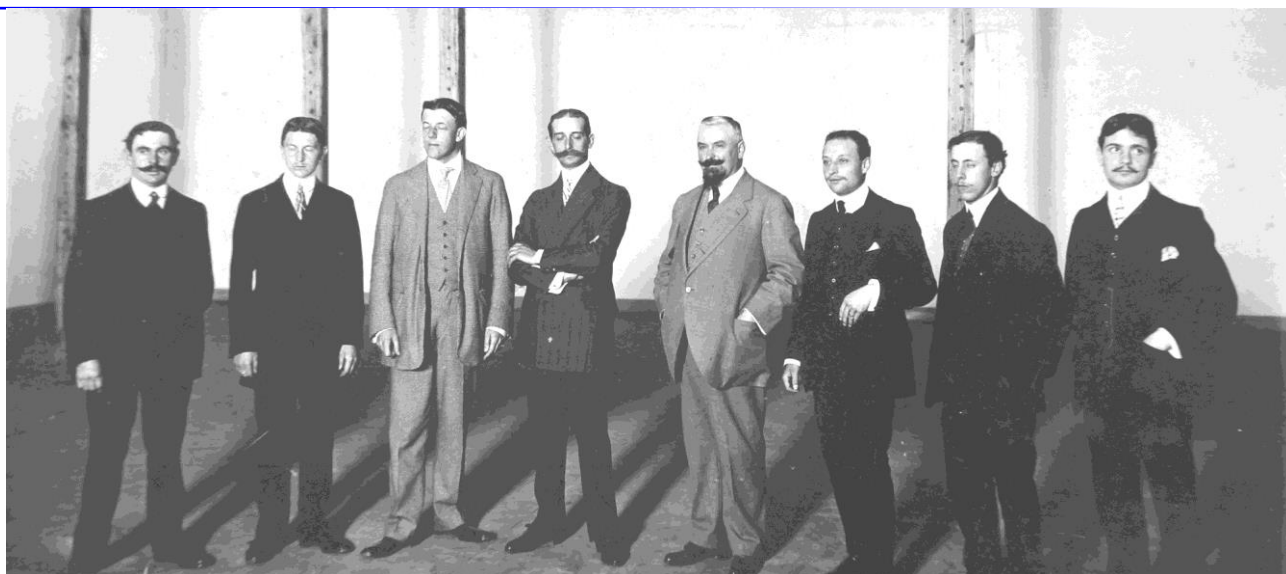


Antonio Oscar De Marchi Croharé della Costa y Jorge Alejandro Newbery. Izquierda: en su casa del 1.º piso de Av. Las Heras N° 2939

Sin soslayar los significativos antecedentes aeronáuticos registrados en la República Argentina en el siglo XIX, podemos decir que hasta 1910 la actividad aérea estuvo preponderantemente ocupada por los aerostatos. En un segundo plano no menos importante, estuvieron los diferentes proyectos y ensayos prácticos de argentinos mediante cerfs volants (Barriletes), planeadores, etc.<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> 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.

<sup>15</sup> El 5 de marzo de 1909 el diario *La Prensa* publicó una noticia originada en Francia que daba cuenta del patentamiento de un ornitóptero por parte del ingeniero argentino radicado en ese país, Félix Icasate Larios según testimonios de la época el aparato fue bautizado *Argentina* y habría volado unos 70 m.



Los señores Valletón, Pequet, Moriand, Aubrun, H. Barretau, Boyer, Dolphyn, Prevost en los salones del Aero Club Argentino. Febrero de 1910. Apareció publicada en algunos medios, entre ellos el diario *La Argentina* del 11 de febrero<sup>16</sup>

Los espectáculos aeronáuticos se organizaban en hipódromos (*Nacional, Argentino, Longchamps, Hurlingham*, etc.) y exposiciones, los primeros en particular concentraban por lo menos tres aspectos importantes: permitían aprovechar las pistas para la operación de aviones con relativa seguridad, facilidades para alojar gran cantidad de público y medios de transporte cercanos. Sin embargo, no generaban las facilidades apropiadas para la guarda de las aeronaves y los talleres para su mantenimiento, fue precisamente este punto el que determinó la necesidad de organizar un aeródromo al que se sumó el existente en El Palomar<sup>17</sup>.

### Aero Club Argentino

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

Los terrenos elegidos para establecer el aeródromo estaban en el paraje conocido como *Apeadero Lugano* que fue adquirido a las firmas Testoni, Chiesa y Cía.<sup>18</sup> y Fiorito Hnos. (Ver Anexo 1).

Era un terreno de forma rectangular y 2000 m<sup>2</sup> que estaba delimitado por las calles Larrazábal, Av. Rudecindo Roca, Tellier y Coronel Martiniano Chilavert. Este aeródromo fue la segunda instalación operativa del ACA cuya presidencia ejercía el Ing. Jorge Alejandro Newbery.

<sup>16</sup> Foto Archivo General de la Nación.

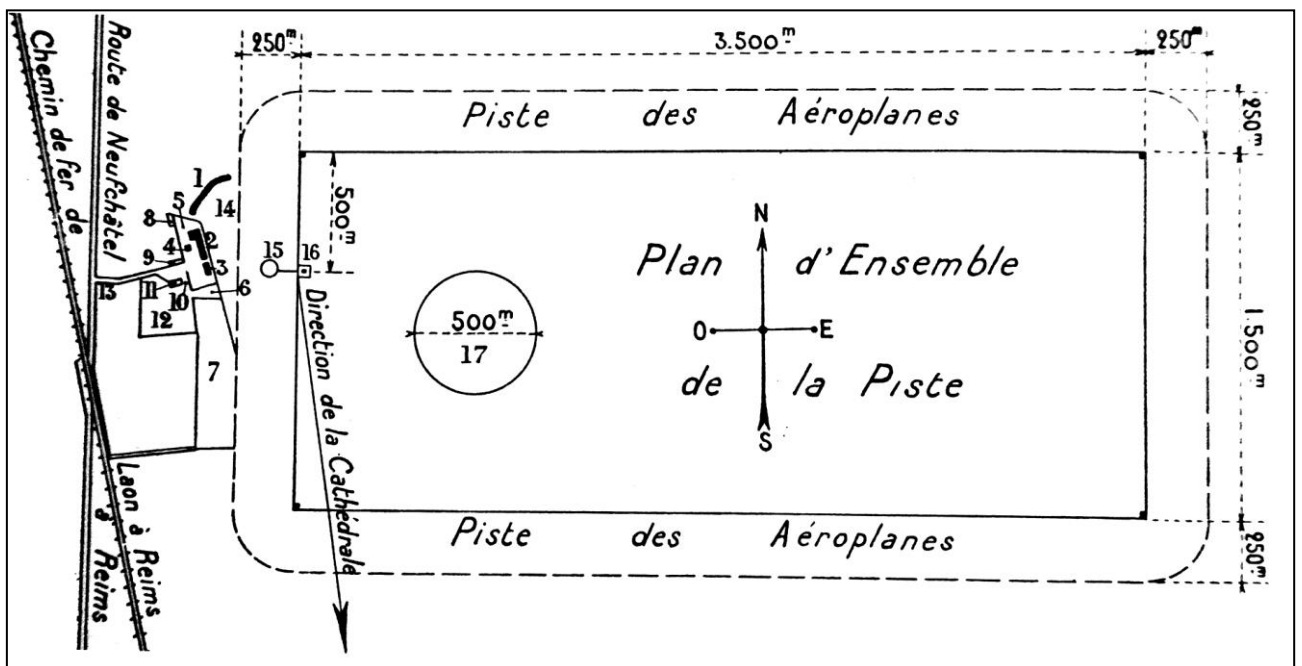
<sup>17</sup> MARTÍN, Eloy. (2022) *El primer aeródromo militar argentino. Todo comenzó allí*. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Revista Aerohistoria N° 6. Agosto de 2022. Pág. 81 a 127. Recuperado de Internet de: [https://docs.historiaaeronauticadechile.cl/aerohistoria/revista\\_aerohistoria\\_2022\\_n6.pdf](https://docs.historiaaeronauticadechile.cl/aerohistoria/revista_aerohistoria_2022_n6.pdf)

<sup>18</sup> Testoni, Chiesa y Cía., fue una compañía tabacalera nacida a fines del siglo XIX de la sociedad comercial entre el industrial Carlos Barioni y Juan Bautista Testoni.



Sellos del Aero Club Argentino en 1909 y 1922

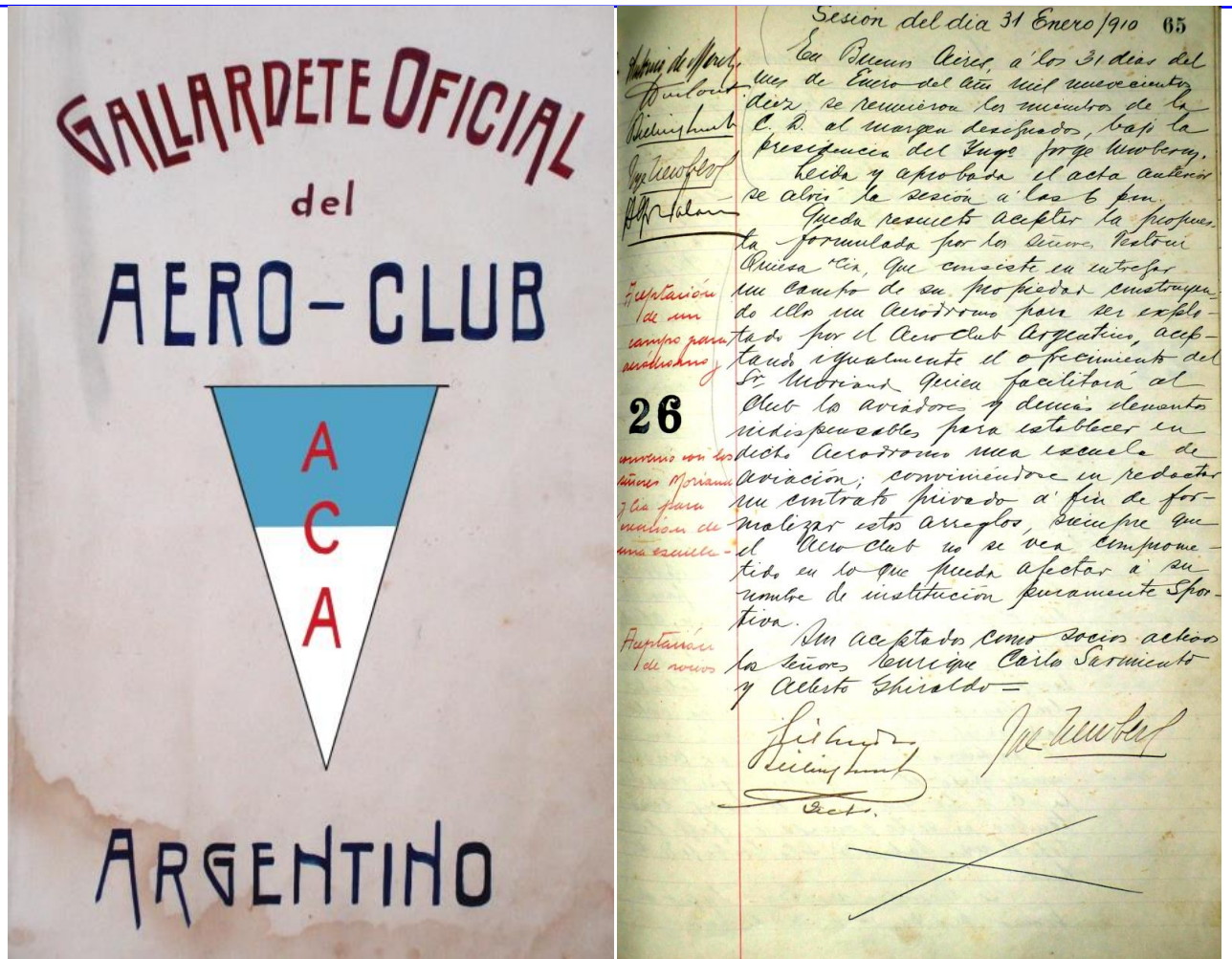
Una de las noticias referidas a estas instalaciones apareció en la asamblea de realizada la institución el 15 de enero en relación con un ofrecimiento del campo formulado por el Sr. Moriand. En la asamblea del 31 de enero<sup>19</sup> se aceptó la entrega del campo por parte de los vendedores y el domingo 6 de febrero el diario *La Nación* publicó artículo respecto del nuevo aeródromo. Se conoce además que el diseño de las instalaciones se inspiró en el aeródromo francés de Bétheny.



Aeródromo Bétheny (Francia)<sup>20</sup>

<sup>19</sup> Acta N° 26 del Aero Club Argentino correspondiente a la asamblea del 31 de enero de 1910 (Folio N° 65).

<sup>20</sup> Revista *L'Aérophile*. 1 de julio de 1909,



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

## LA AVIACION EN BUENOS AIRES

### CONSTRUCCION DE UN AERODROMO MODELO

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

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

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

Las primeras ascensiones se harán con aeroplanos Voisin, Bleriot, y Santos Dumont, pilotados por profesionales.

## AVIACION

### LA SEMANA DE VILLA LUGANO

#### Los ensayos de mañana

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

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

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

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

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

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

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

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

## LA AVIACION EN LA ARGENTINA

### El aeródromo de Villa Lugano

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

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

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

En el deseo de que el público no se costes inútilmente el viaje hasta el aeródromo, se tomarán precauciones para que sepa á qué atenerse. Con tal fin se preparan veinte estaciones de anuncios en los barrios de la metrópoli, con comunicación telefónica directa con Villa Lugano. Cuando en esas estaciones se enarbole bandera azul, significará que se han suspendido los vuelos por el excesivo viento ú otras causas; cuando se alce bandera blanca, querrá decir que posiblemente se han de llevar á cabo, y cuando se enarbole bandera roja, que los vuelos han de realizarse.

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

## LA SEMANA DE AVIACION

### LOS ENSAYOS DE MAÑANA

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

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

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

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

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

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

Primeros vuelos en Villa Lugano. 1910<sup>21</sup>

<sup>21</sup> Artículos del diario *El País* del 5 y 8 de marzo de 1910.

Se construyeron: una tribuna de 200 m, una fila de palcos, facilidades para el personal y ocho hangares: cuatro de madera provistos por la firma Couet y Barreteau<sup>22</sup> (Ver Anexo 2) y cuatro de chapa provistos por Testoni, Chiesa y Cía. (Ver contrato en Anexo 1) que inicialmente fueron distribuidos de la siguiente manera:

**Hangar 1:** Dos Bleriot XI de Aubrun.

**Hangar 2:** Voisin de Henri Pequet.

**Hangar 3:** Voisin de Henri Pequet.

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

**Hangar 5:** Henri Farman C de Alfred Valletón<sup>23</sup>.

**Hangar 6:** Voisin de Ricardo Ponzelli<sup>24</sup>.

**Hangar 7:** Voisin de Benoch Leopold Dolphyn.

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

Subsidiariamente Newbery gestionó la pavimentación de las calles aledañas y la prolongación del servicio de tranvías al aeródromo<sup>25</sup>.

La terminación de las obras, en principio fueron programadas para fines de ese mes con el anuncio de vuelos de aviones; pero la inauguración de la pista fue realizada el 5 de marzo por Aubrun y luego por Pequet<sup>26</sup>. Los ensayos regulares comenzaron el día 9<sup>27</sup>.

Finalmente, fue inaugurado a las 15 del miércoles 23 de marzo con la presencia del Intendente Manuel José Güiraldes (1857-1941) y otras autoridades<sup>28</sup>. Para el evento se dispuso un servicio especial de trenes del ferrocarril provincial que circuló a las 14, 14:30, 15 y 15:30. Participaron los aviadores Henri Pequet, Albert Georges Richet, Alfred Valletón y Émile Eugène Aubrun con sus respectivas aeronaves y la banda de música de la policía<sup>29</sup>.

---

<sup>22</sup> Emplazados linderos con la calle Coronel Martiniano Chilavert. Barreteau fue propietario de uno de los primeros Bleriot XI (Motor Anzani 25 hp) llegados al país.

<sup>23</sup> Se instaló a partir del 10 de marzo y a su regreso de Rosario. Diario *La Nación*, 10 de marzo de 1910.

<sup>24</sup> Luego de gestionar el lugar a través de una nota al Presidente del Aero Club: Ing. Newbery, había instalado un taller de reparación de aeronaves a partir del mes de julio. CASTELLI, Roberto Carlos, BONVISSUTO, Vicente. (1988) *Jorge Newbery y el legado de su genio luminoso*. Círculo de Suboficiales de las Fuerzas Armadas. Buenos Aires. Argentina. Capítulo LVII. Pág. 262. En la asamblea del 30 de abril la Comisión Directiva del del Aero Club Argentino se determinó: *Considerando nuevamente el asunto del Señor Ponzelli, relativo a más instalaciones que levantará en el Aeródromo de Villa Lugano, se resuelve que los talleres que allí construya ocupen un sitio a la derecha de la entrada, sin comunicación alguna con el interior del terreno del Aeródromo, debiendo tener la puerta de entrada hacia la calle. El Señor Duclout considera conveniente que el Sr. Ponzelli dirija una carta al Aeroclub en la que conste que abandonará el aeródromo toda vez que así se le solicite con una anticipación de 20 días, lo que es aprobado.*

Se trató en la asamblea del 30ABR10. Acta N° 32 (Folio 76).

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

<sup>25</sup> Diario *La Nación*, 8 de febrero de 1910.

<sup>26</sup> Diario *La Prensa*, sábado 12 de marzo de 1910.

<sup>27</sup> Diario *El País*. 8 de marzo de 1910.

<sup>28</sup> Subsecretario de Obras Públicas, Ing. Iturbe, Director de Paseos Sr. Carlos Thays.

<sup>29</sup> Diarios *La Razón*, *La Prensa El País*. 23 de marzo de 1910.



Henri Pequet



Albert Georges Richet



Alfred Valletón



Émile Eugène Aubrun

## AVIACION

### AERO-CLUB ARGENTINO

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

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

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

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

Amenizará la fiesta la banda de policía.

### AEREO-CLUB ARGENTINO

#### Inauguración del campo de Villa Lugano

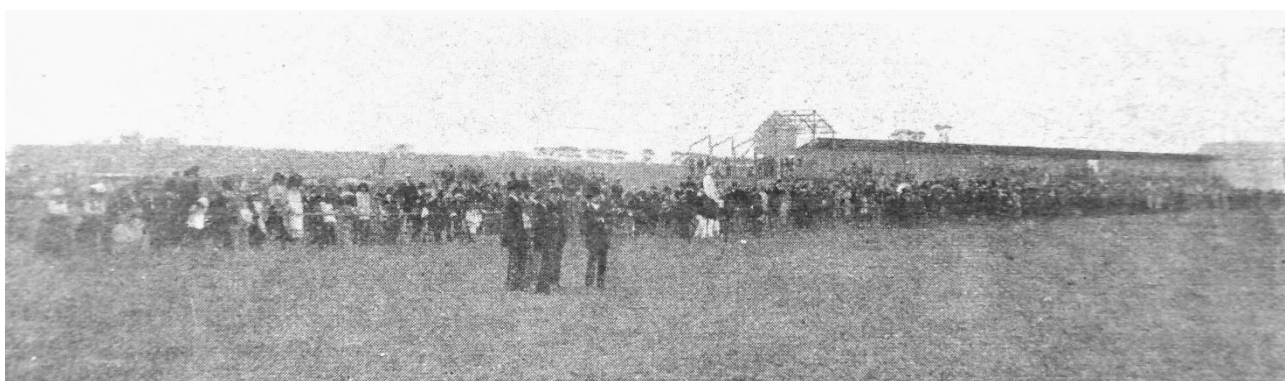
Se efectuará esta tarde la inauguración del campo de aviación que el Aero-Club, acaba de instalar en Villa Lugano. La reunión ha despertado interés entre los aficionados, que son ya muy numerosos en ésta, habiéndose repartido muchas invitaciones, con lo que se asegura de antemano el brillante éxito de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

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

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

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

Artículos de la inauguración del aeródromo<sup>30</sup>



Público día de la inauguración. 26 de abril de 1910<sup>31</sup>

<sup>30</sup> Diarios *La Razón* y *La Prensa*. 23 de marzo de 1910.

<sup>31</sup> Revista *Caras y Caretas* N° 600. 2 de abril de 1910.



Aeródromo Villa Lugano. Se ve gente yendo a los hangares por la Av. Rudecindo Roca. 1910<sup>32</sup>



Vista de los cuatro hangares en construidos en Villa Lugano. La fotografía está tomada en marzo de 1910 prácticamente desde la esquina de Av. Coronel Roca y Tellier<sup>33</sup>. En 1912 esos cuatro hangares fueron trasladados al aeródromo militar El Palomar donde se establecieron el Aero Club Argentino y la Escuela de Aviación Militar

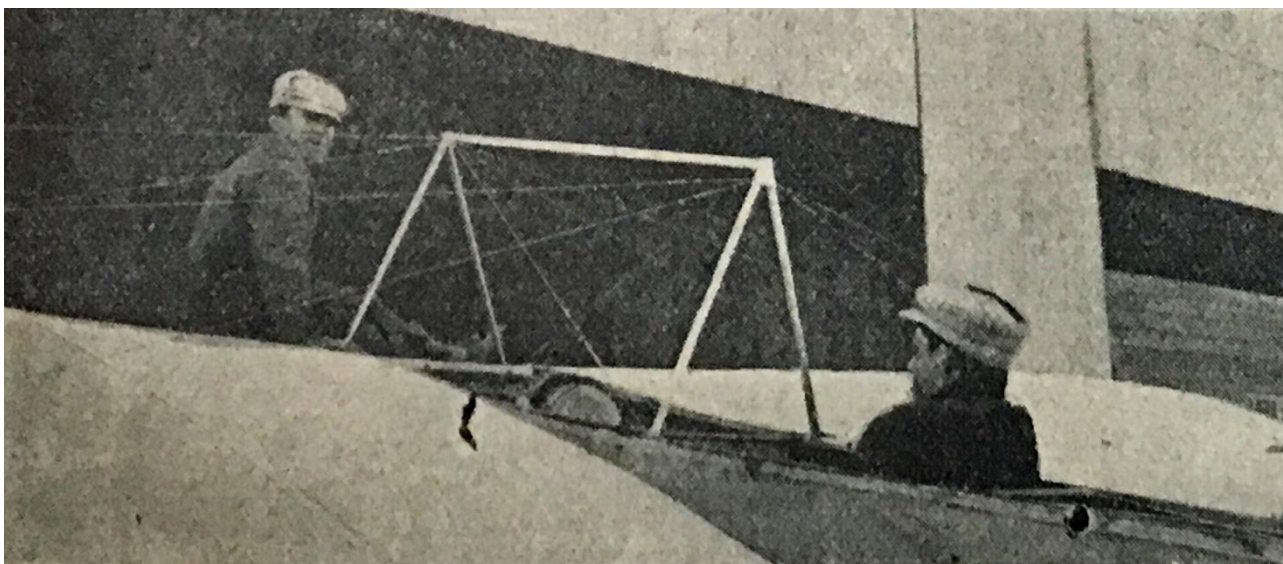
---

<sup>32</sup> Revista *Caras y Caretas*. 2 de julio de 1910.

<sup>33</sup> Foto Archivo General de la Nación. Publicada por la revista *Caras y Caretas* N° 600. 2 de abril de 1910.



Aeródromo Villa Lugano se Publico yendo a los hangares 1910<sup>34</sup>

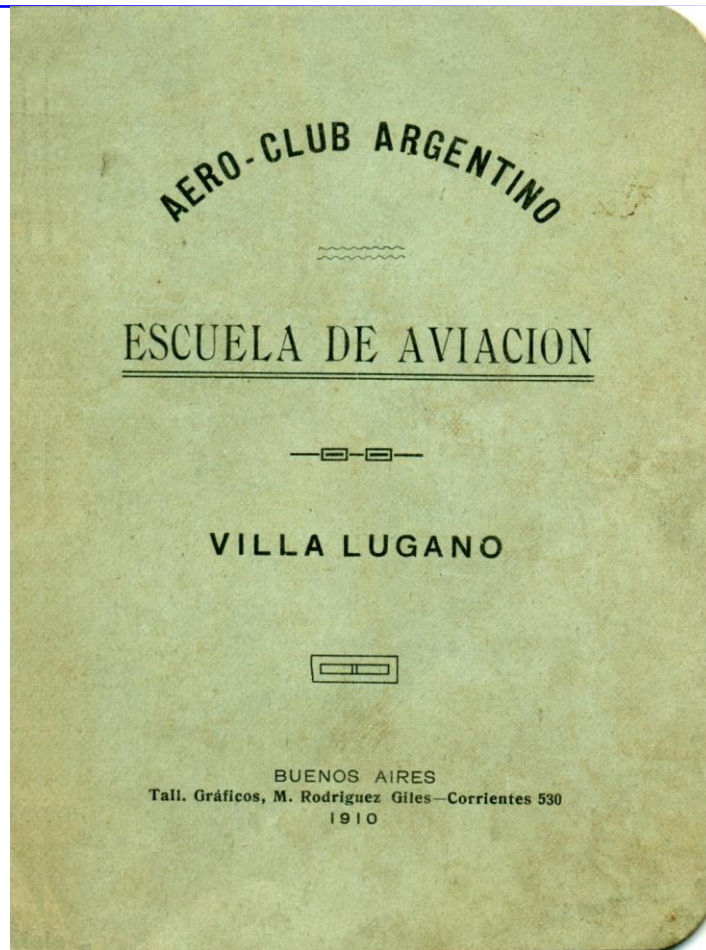


Gervasio Videla Dorna y Felipe Madariaga en Villa Lugano. 1910<sup>35</sup>

---

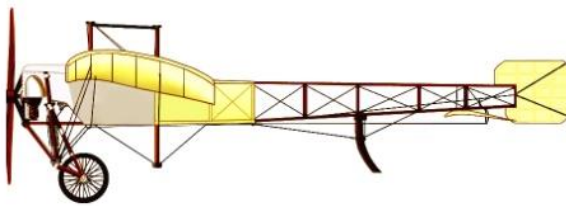
<sup>34</sup> Revista *Caras y Caretas* N° 610. 2 de julio de 1910.

<sup>35</sup> Foto revista *Caras y Caretas*.

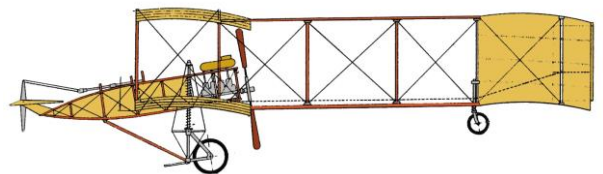


Aeródromo Villa Lugano. Escuela de Vuelo. 1910<sup>36</sup>

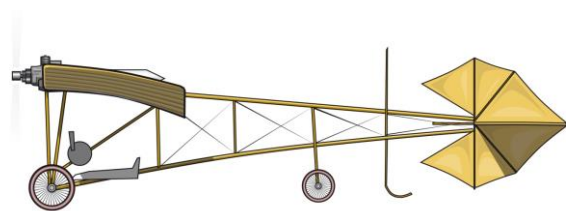
Rápidamente comenzaron a concentrarse una interesante variedad de aviones entre los que podemos citar: Bleriot XI modelo 1910, Voisin modelo 1909, Santos Dumont 20 *Demoiselle*, Lorraine Hanriot LH.10, Henri Farman, Sommer, proyectos experimentales, etc.



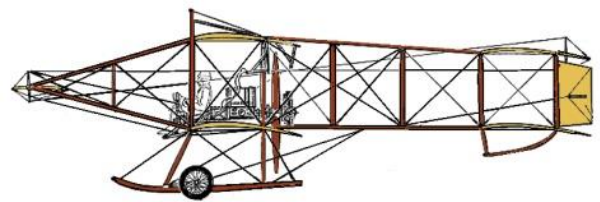
Bleriot XI Modelo 1910



Voisin Modelo 1909

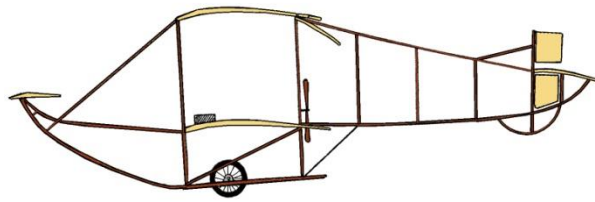


Santos Dumont 20 *Demoiselle*

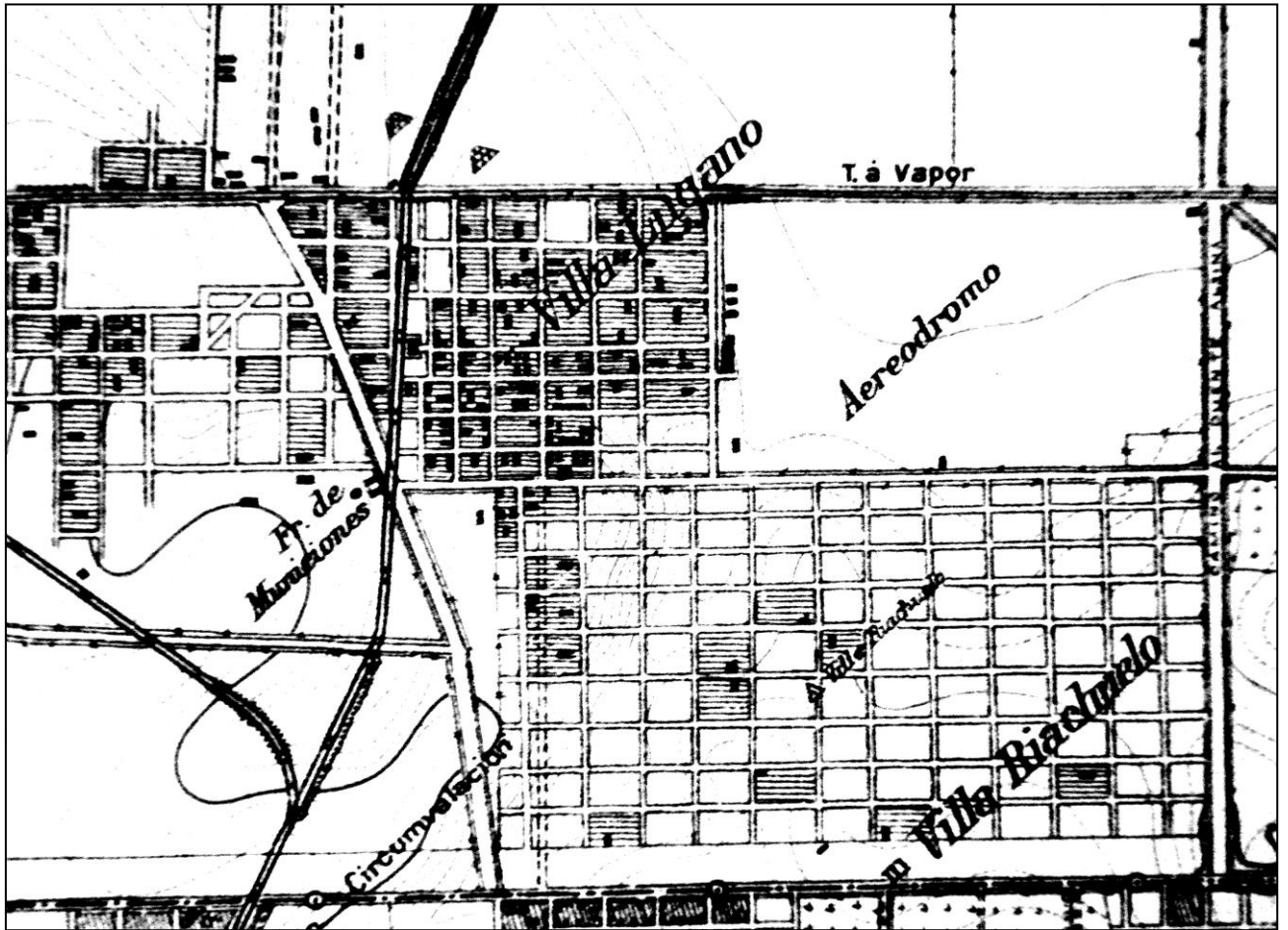


Henri Farman

<sup>36</sup> Foto vía Frans Van Humbeek.



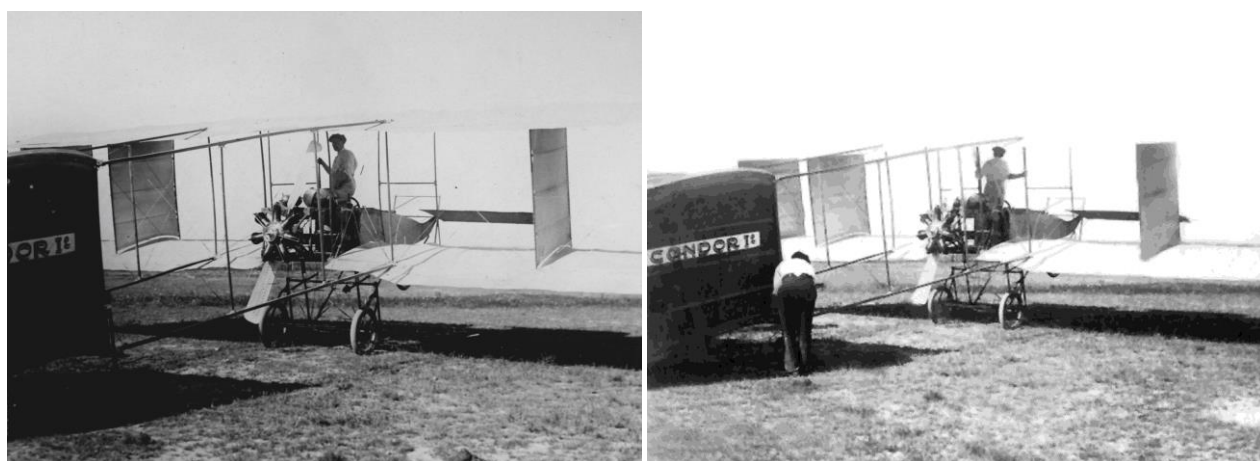
Sommer



Plano del sector ocupado por el aeródromo

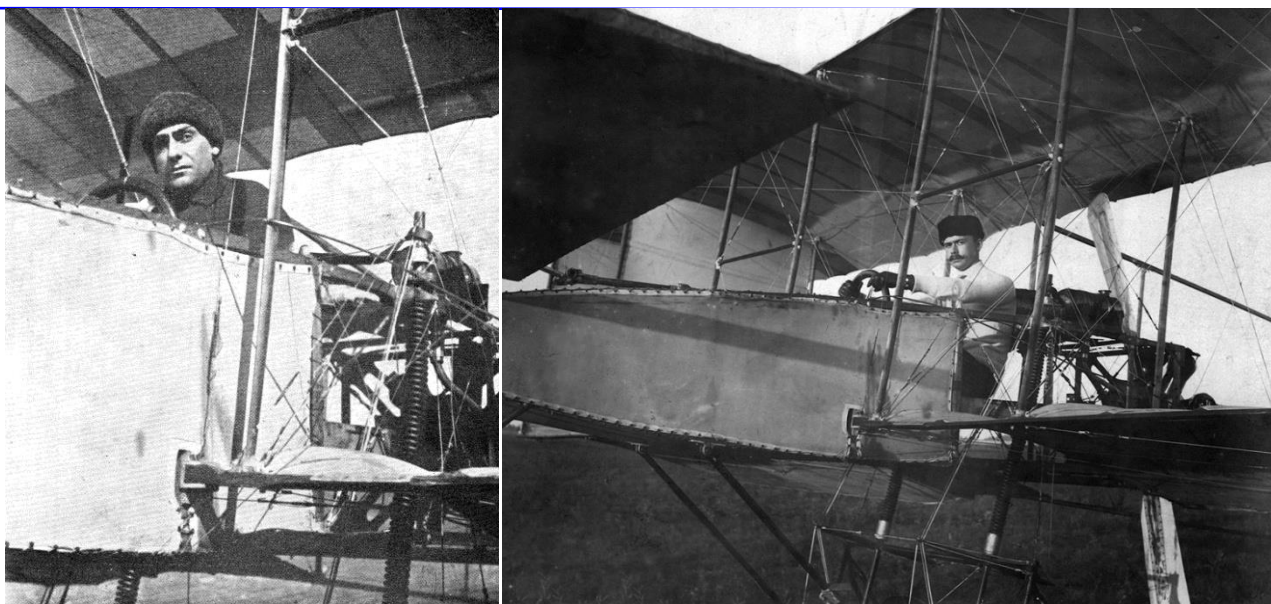


Vista aérea del aeródromo Villa Lugano tomada por un avión del ejército durante el relevamiento aerofotográfico de 1929. La flecha indica la ubicación de los hangares

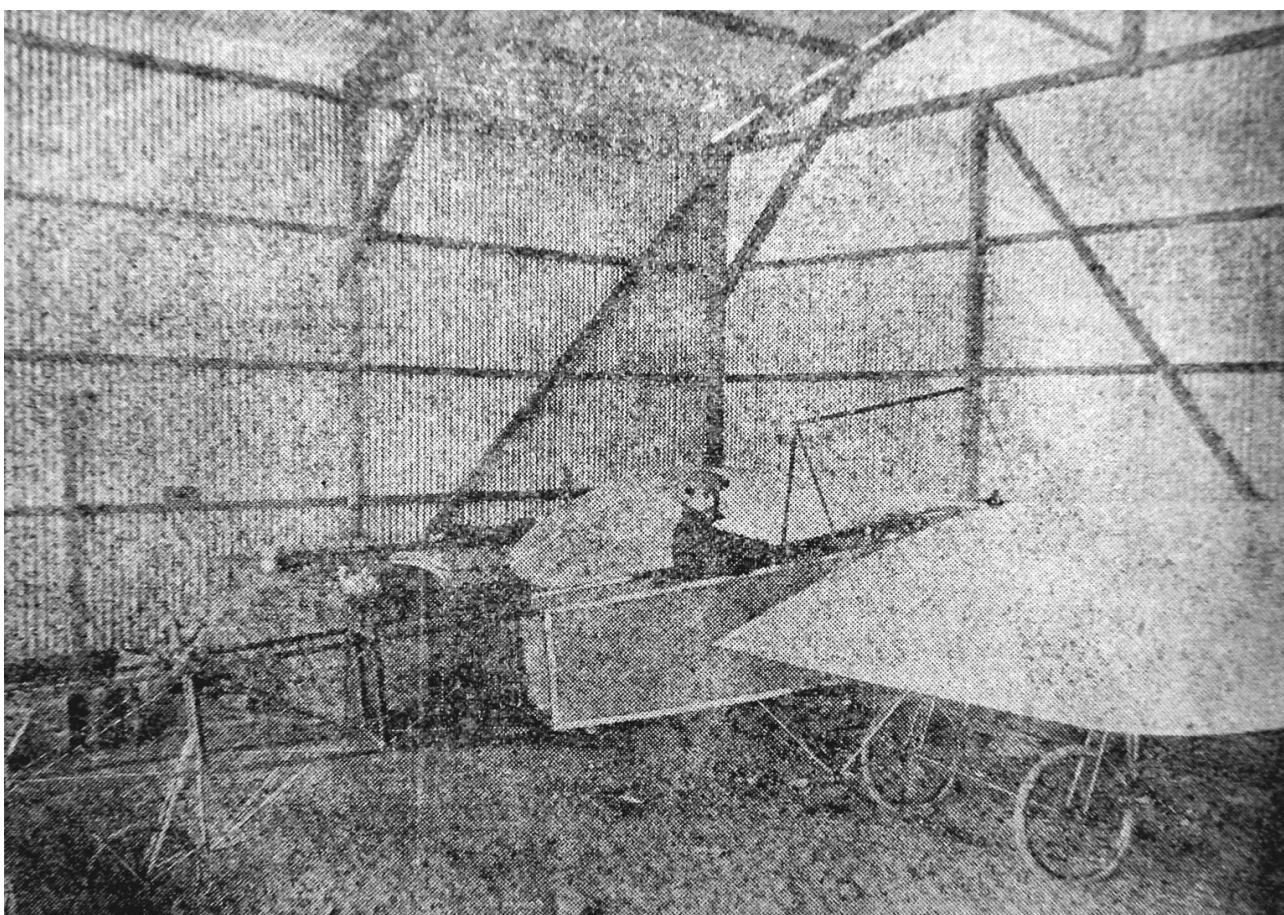


Voisin C6000 con el actor Florencio Bartolomé Parravicini en Villa Lugano. 1910<sup>37</sup>

<sup>37</sup> Foto colección Borcosque. Archivo General de la Nación.

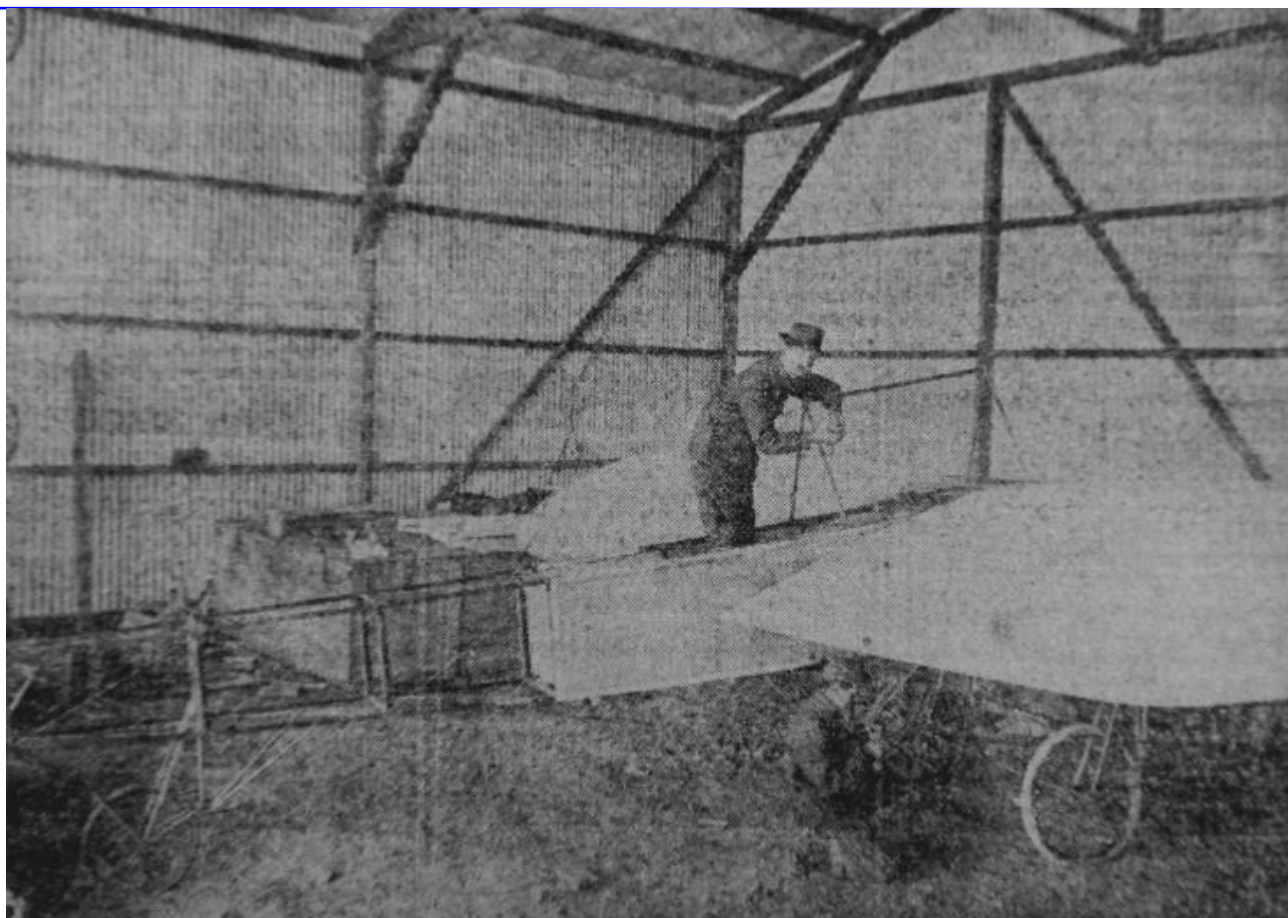


Voisin *Condor I*°. Izquierda: Florencio Bartolomé Parravicini. 1910. Derecha: Enrique Adrián Roger



Aubrun con su Bleriot XI en el hangar N° 1 de Villa Lugano. 1910<sup>38</sup>

<sup>38</sup> Diario *El Nacional*. 14 de marzo de 1910.



Aubrun en el interior del Hangar N° 1 de Villa Lugano<sup>39</sup>

#### EL AVIADOR AUBRUM

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

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

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

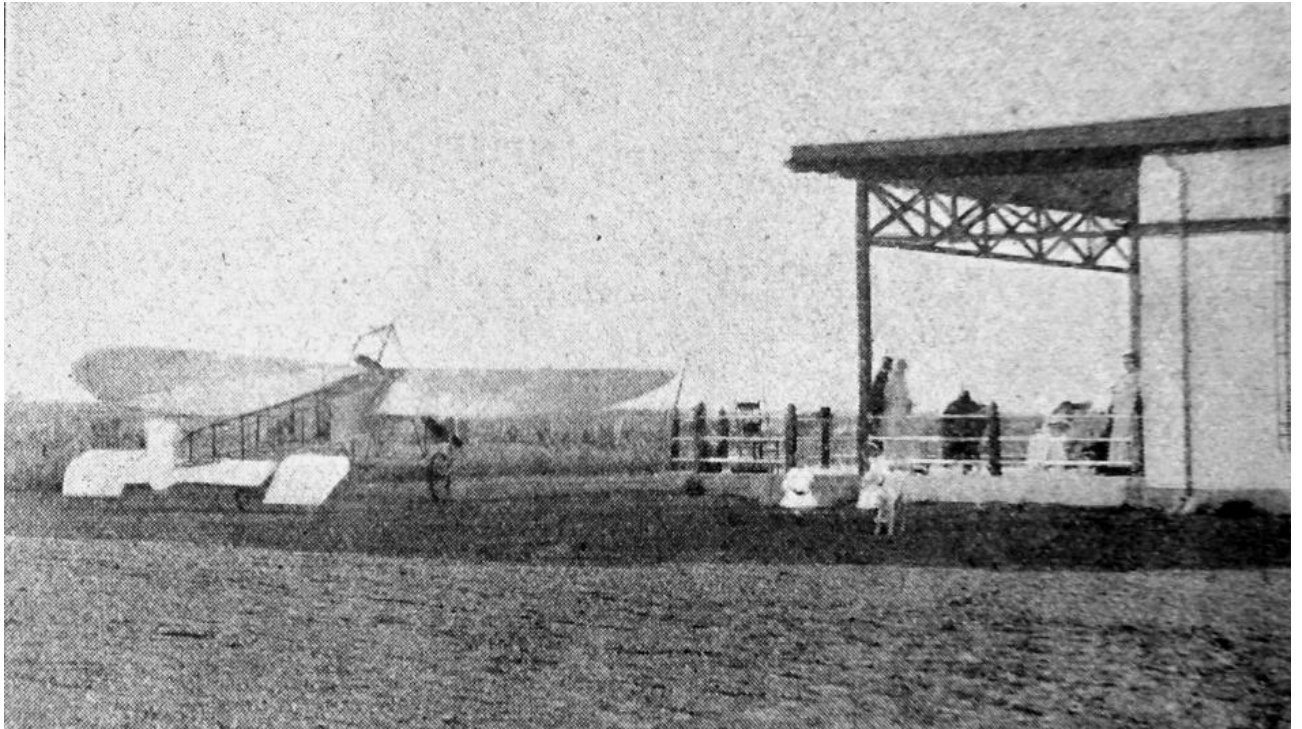
En este segundo vuelo alcanzó una altura de 30 metros.

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

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

Noticia del diario *La Prensa*. 18 de marzo de 1910

<sup>39</sup> Diario *El Nacional*. 14 de marzo de 1910.



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

### **Hangar y taller de Ponzelli**

El piloto italiano había llegado al país en enero de 1910 auspiciado por el Barón Antonio Oscar Demarchi Croharé della Costa, que en ese entonces presidía la Sociedad Sportiva Argentina. Había traído un biplano Voisin. Modelo 1909. Número de serie 16 Motor E.N.V. 60 hp que había comprado a la Compagnie Aérienne por 20000 francos y embarcado en el vapor *Umbría*. El aparato tenía pintado Ponzelli en el timón de dirección.

En los primeros días de su tuvo ciertos conflictos con la Aduana por el incumplimiento del pago del avión con la casa matriz y los aforos de importación Luego de un intento fallido por instalarse en el hipódromo *Nacional* de Belgrano; fue llevado transitoriamente a Villa Lugano y luego al Hurlingham Club. Desde ahí trasladó el biplano a Campo de Mayo donde realizó los primeros ensayos el 29 de enero. En abril hizo gestiones para regresar a Villa Lugano<sup>40</sup>. Finalmente en la asamblea del 30 de abril la Comisión Directiva del Aero Club Argentino se determinó:

*Considerando nuevamente el asunto del Señor Ponzelli, relativo a más instalaciones que levantará en el Aeródromo de Villa Lugano, se resuelve que los talleres que allí construya ocupen un sitio a la derecha de la entrada, sin comunicación alguna con el interior del terreno del Aeródromo, debiendo tener la puerta de entrada hacia la calle.*

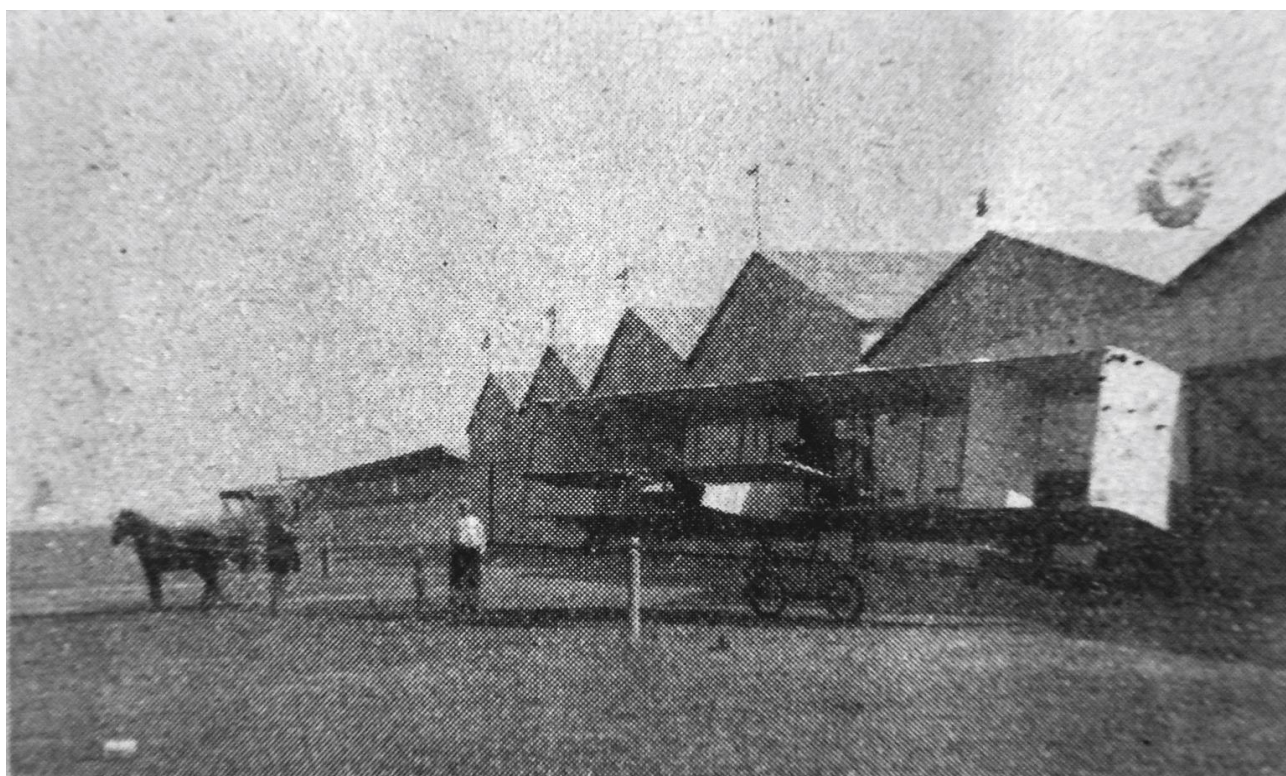
---

<sup>40</sup> MARTÍN, Eloy. *Los biplanos Voisin modelo 1907 en la Argentina*. Fundación Histarmar. Octubre de 2013. Recuperado de Internet de: <http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/DossierVoisin-1907en-Argentina-EloyMartin.pdf>

*El señor Duclout considera conveniente que el Sr. Ponzelli dirija una carta al Aeroclub en la que conste que abandonará el aeródromo toda vez que así se le solicite con una anticipación de 20 días, lo que es aprobado<sup>41</sup>.*



Ricardo Ponzelli y su avión en Campo de Mayo. Enero de 1910



Voisin no identificado frente al hangar N° 6 del aeródromo de Villa Lugano. Muy probablemente sea el biplano *Ponzelli* ya que para esa época el piloto italiano tenía arrendado ese hangar<sup>42</sup>

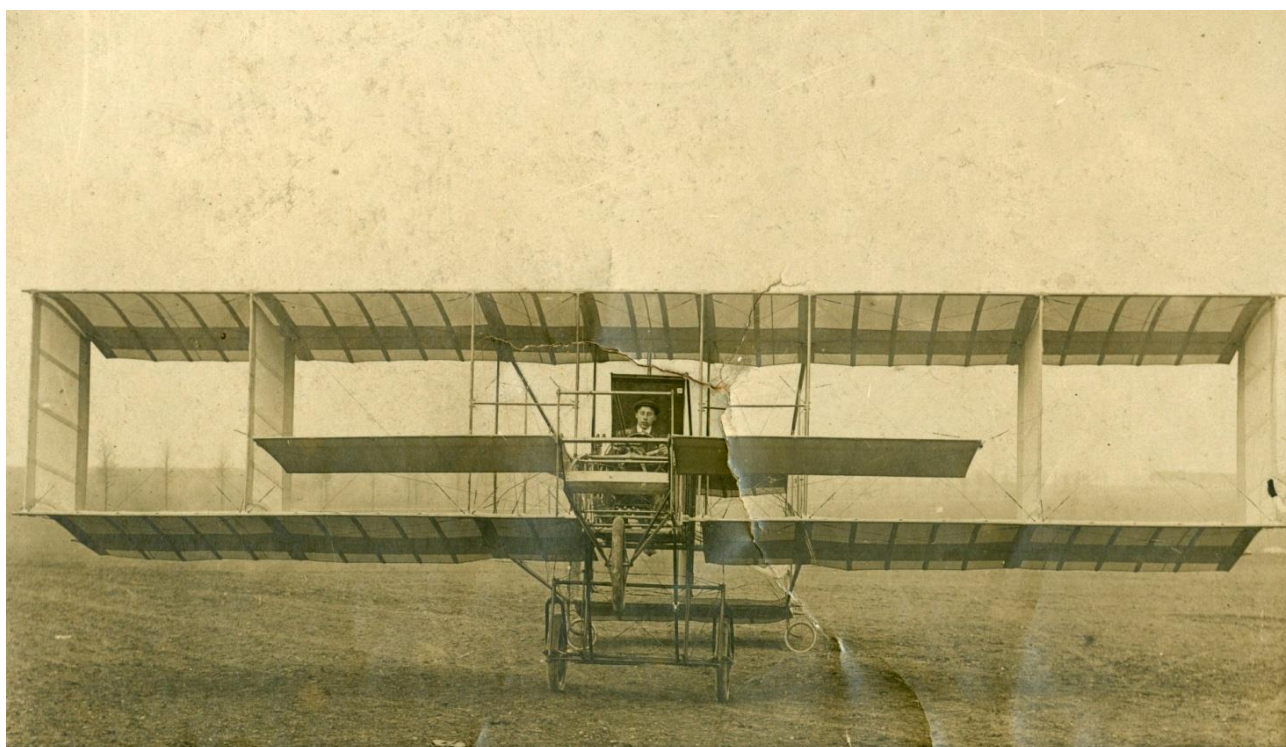
<sup>41</sup> Luego de gestionar el lugar a través de una nota al presidente del Aero Club: Ing. Newbery, había instalado un taller de reparación de aeronaves a partir del mes de julio. CASTELLI, Roberto Carlos, BONVISSUTO, Vicente. (1988) *Jorge Newbery y el legado de su genio luminoso*. Circulo de Suboficiales de las Fuerzas Armadas. Buenos Aires. Argentina. Capítulo LVII. Pág. 262. Acta N° 32 (Folio 76).

<sup>42</sup> Revista *Caras y Caretas*. 2 de julio de 1910.

En el aeródromo también operaban los Voisin Modelo 1909 de Florencio Bartolomé Parravicini, Juan Alberto Pablo Roth (Ambos comprados a Henri Louis Brégi), Henri Pequet (N/C 02), Benoch Leopold Dolphyn (N/C 03) y Albert Georges Richet (N/C 04).

### Una construcción prácticamente desconocida en el hangar N° 7

En febrero de 1910 Benoch Leopold Dolphyn sufrió un accidente de consideración que además inutilizó su avión. Fue en esas circunstancias que con su hermano Michel se dedicaron a fabricar un monoplano tipo Bleriot XI en el hangar N° 7



Voisin (N/C 03) de Leopold Dolphyn

Esta es la tercer caída propiamente dicha que ocurre en Buenos Aires, y cabe comprobar con satisfacción que en ellas nunca hubo desgracias personales. Fué Pequet quien sufrió la primera en el aeródromo de Villa Lugano, durante la realización del primer concurso de aviación; se desplomó desde cuarenta metros de altura, destrozándose su biplano Voisin, mientras el aviador reportaba unas pocas heridas leves.

Posteriormente, durante el mitin del centenario, el piloto Dolphyn, cayó igualmente con su biplano Voisin desde gran altura, recibiendo diversas contusiones y quedando el aparato hecho añicos.

Otros accidentes diversos se registran entre nosotros, pero únicamente en dos casos hubo heridas de consideración: la caída del ingeniero Imscher con monoplano Demoiselle y la del aprendiz piloto Venise con biplano Farman.

Esta proporción de accidentes es casi sin importancia, si se considera que por más de un año hemos tenido exhibiciones casi diarias de aviación y en no pocas oportunidades se han realizado pruebas abundantes de riesgos y que exigían no sólo una gran pericia de parte del profesional, sino también una suma efectiva de coraje y audacia de parte del hombre.

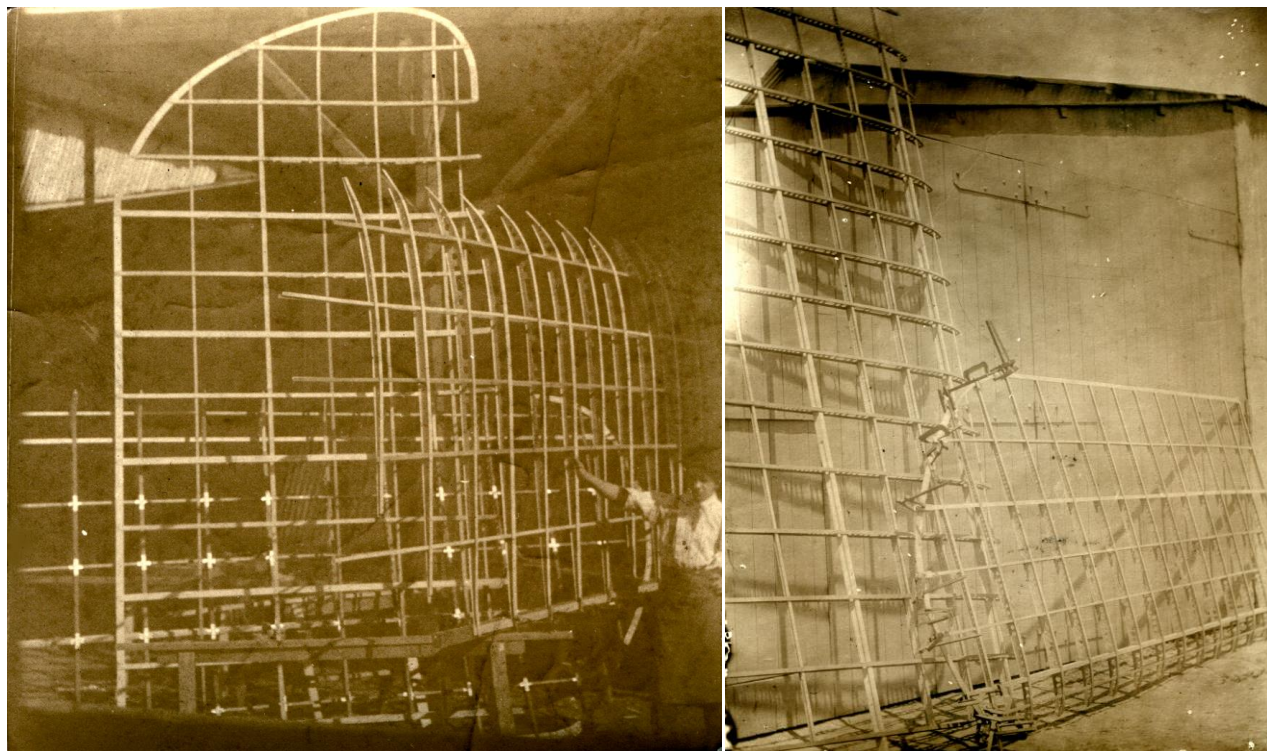
**En Junio de 1910, Dolphyn piloto belga, se precipitó desde una altura de 40 metros; hace dos meses Marcel Paillette, el notable aviador francés, experimentó también igual sensación al intentar un viaje, y ayer, Le Clerc, por razones aun desconocidas, descendió con toda brusquedad desde una altura de 40 metros, en las inmediaciones de Morón, después de realizar un vuelo de 23 minutos de duración, habiéndolo iniciado en el aeródromo de la Compañía Aérea Argentina.**

Noticias con referencia al accidente de Dolphyn con el Voisin. Izquierda: Fragmento del artículo publicado por el diario *La Nación* el 20 de abril de 1911 Derecha: Fragmento del artículo publicado por el diario *La Razón* el 20 de abril de 1911

Tanto la actividad de Leopold como la de su Voisin en Argentina prácticamente abandonan las noticias de la época. Esta falta de información se fundó en que, según artículos publicados por los diarios *La Nación* y *La Razón* del 20 de abril de 1911, el belga había sufrido un severo accidente en Villa Lugano en el que se destruyó completamente el avión quedando recuperable el motor ENV 60 hp que luego sería empleado en el Bleriot XI. La única contradicción se plantea en la fecha (junio de 1910) que en realidad debería haberse registrado en julio a su regreso de la exhibición en Pigüé<sup>43</sup>.

<p>Se tienen igualmente noticias del aviador Dolphyn. Este continúa ocupado en su hangar de Villa Lugano, en el montaje de su aparato Blériot, construido en los talleres del aeródromo, al que se proveerá de un motor E N V de 60 H P. Probablemente iniciará los ensayos también en la semana próxima, presentándose luego a competir en el concurso organizado por este diario.</p>	<p>De los otros aviadores inscriptos para disputar el raid se tienen favorables noticias. El aviador francés M. André, acaba de llegar de Colonia para intentar la prueba, y su partida será dada a fin de semana en el aeródromo de Villa Lugano. Su aparato es un biplano Farman y el motor Gnome de 50 PH. De su parte, M. Leopoldo Dolphyn, aviador belga hará su salida también en estos días, elevándose del aeródromo de Villa Lugano. Los ensayos de su aparato Blériot, construido en esta capital y al que se ha provisto de un motor ENV. de 60 HP. han dado resultados satisfactorios.</p>
---	--

Izquierda: Fragmento del artículo publicado por el diario *La Nación* del 13 de enero de 1911. Derecha: Fragmento del artículo publicado por el diario *La Nación* del 24 de enero de 1911



Fotografías de los planos del monoplano fabricado por los hermanos Dolphyn en el hangar N° 7 preservadas por su familia y aportada por gentileza del investigador Frans Van Humbeek

<sup>43</sup> MARTÍN, Eloy. *Los hermanos Benoch Leopold y Michel Dolphyn, y su paso por Argentina y Uruguay*. Fundación Histarmar. Agosto de 2013. Recuperado de Internet de: <http://www.histarmar.org/AVIACION/EloyMartin/Dolphyn%20Leopold/Dolphyn%20Leopold.pdf>



De izquierda a derecha: Marcel André Paillette, Jorge Alejandro Newbery, Pablo Teodoro Fels (Con uniforme de soldado del Batallón 1 de Ingenieros) y Castaibert delante Bleriot XI en Villa Lugano. 1912<sup>44</sup>


### Quincena de Aviación

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

Se estableció el uso de la reglamentación vigente de la Federación Aeronáutica Internacional y se fijaron premios por un total de 150000 francos que recaudó el Aero Club para las diferentes pruebas. Como primera medida se construyó un sistema de jalones para facilitar y ajustar el control de las distancias en los circuitos desarrollados por los participantes, complementado por globos cautivos para el control de los vuelos de altura.

---

<sup>44</sup> Diario *Democracia*. 8 de noviembre de 1948.




# AVIACION

## La quincena de Villa Lugano

---

Hoy se inaugura la quincena de aviación de Villa Lugano, en la cual tomarán parte los más conocidos aeronautas que se encuentran en Buenos Aires.

Los señores Aubrun, con su aparato Bleriot, Bichet y Picquet con sus biplanos Voisin, y Vallenton con su Farman, tomarán parte en las ascensiones que tanto interés han despertado.



**AVIACION**


LA QUINCENA DE VILLA LUGANO

Ayer se realizaron vuelos en el aeródromo de Villa Lugano, ante un público bastante numeroso.

Aprovechando del tiempo favorable, el aviador Pecquet, sacó a las 4 y 55 su biplano Voisin, inscribiéndose para el premio de velocidad. Partió frente al semáforo y después de describir una breve vuelta, inició, pasando por el mismo punto, las tres vueltas reglamentarias. Dió la primera en 23", la segunda en 5'16", y la tercera en 7'56". Sin descender, continuó su vuelo dando una última vuelta a la pista, y cortando el allumage a 10 metros de altura, bajó frente al semáforo en muy buena forma. La duración total del vuelo fué exactamente de 114". Alcanzó una altura de 110 metros.

Poco después M. Aubrun concurrió con su Bleriot al premio de mayor número de partidas: se levantó fácilmente y manteniéndose a poca altura, describió tres vueltas a la pista en 6' 55", efectuando un buen aterrizaje.

Como M. Valetón no pudo tomar parte en los vuelos por haberse sentido indispuerto, M. Aubrun hizo una nueva partida concurriendo al premio de partidas y tras él salió Pecquet para el mismo premio. Ambos dieron una vuelta a la pista y saliendo de ella, fueron a volar sobre el pueblo de Lugano, a una altura no menor de 100 metros. Ambos cortaron también el allumage casi en el mismo punto, a unos 80 metros de altura, planeando admirablemente. Aubrun invirtió en su vuelo 5' 10", y Pecquet 5' 17".



Noticia sobre el concurso publicado por el diario *El País*. 23 y 31 de de marzo de 1910

Se resolvió aplicar el mismo sistema de señalización para anunciar los vuelos empleados en Europa donde la bandera roja significaba: *hay vuelos*, la blanca: *tal vez* y la azul: *no hay vuelos* (a la derecha en la ilustración se puede observar el sistema de señalización utilizado en Reims, Francia en 1909) y se abrieron oficinas de información en el local del Aero Club (San Martín N° 561) y en la casa Vaccaro.



## Casa Vaccaro

AV. DE MAYO 646  
Buenos Aires

Establecida en el año 1885

---

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

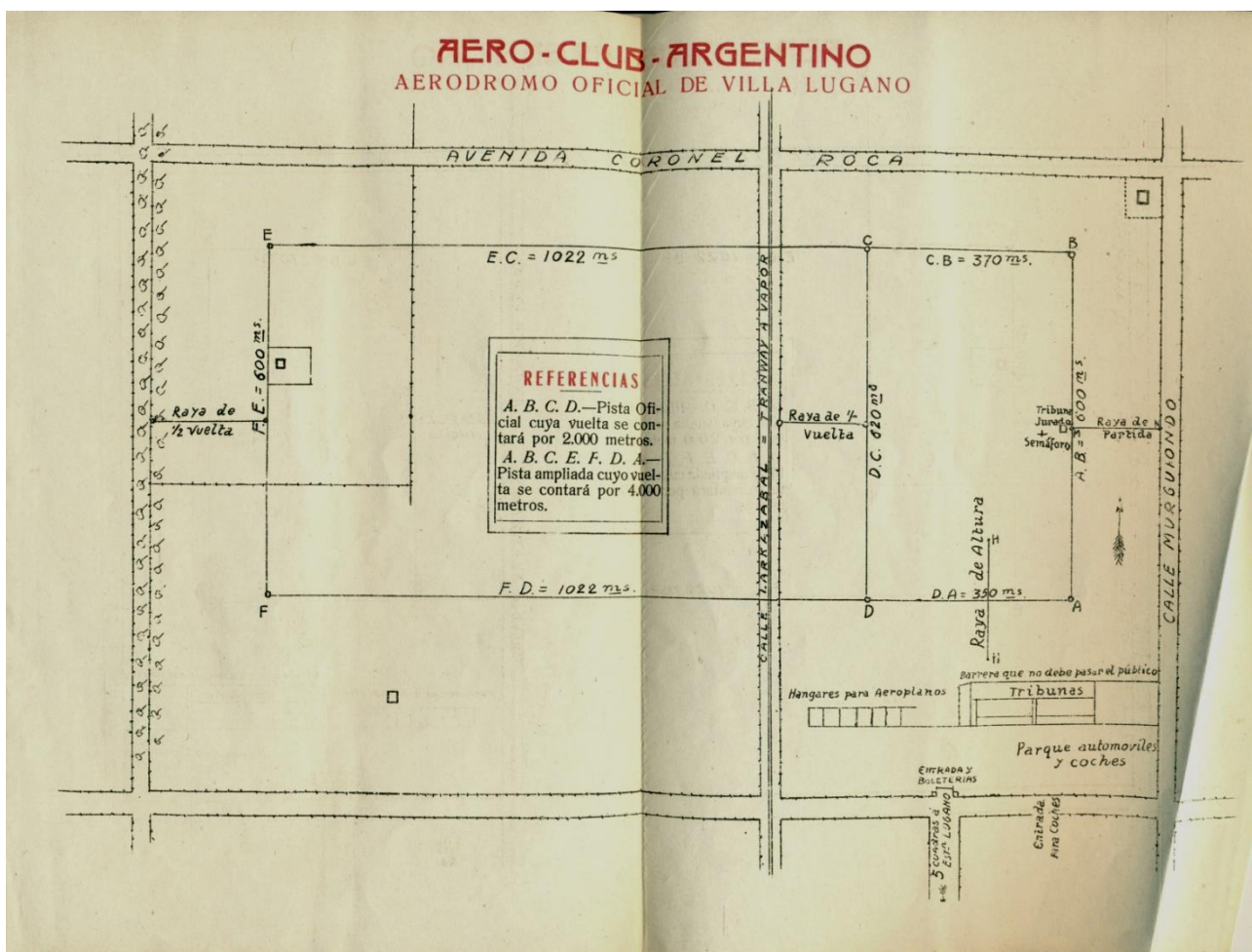
*TODAS ESTAS OPERACIONES LAS EJECUTA CON LA MAYOR RECTITUD  
Y EN LAS CONDICIONES MÁS LIBERALES DE LA PLAZA*

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

Para la ceremonia inaugural, entre las instituciones invitadas estuvieron la Sociedad Sportiva, el Club Gimnasia y Esgrima, el Club *El Progreso*, el Touring Club y el Círculo Militar.

También se dispuso la devolución del importe de las entradas cobradas al público en caso de suspensión de los vuelos. Para favorecer la afluencia del público se reforzaron los transportes con servicios ferroviarios que salían desde la estación Buenos Aires ubicada en el barrio de Barracas, complementados con las líneas de tranvías N° 24 (Desde Plaza Constitución a estación Buenos Aires), 29 y 69.

Otro servicio de tranvías de la línea N° 49 aseguraba el transporte desde Floresta hasta los *Nuevos Mataderos* y desde ese lugar existía un servicio especial de coches hasta el aeródromo.



Plano con instrucciones para la circulación aérea sobre la prueba<sup>45</sup>

<sup>45</sup> Archivo de la familia Dolphyn vía Frans Van Humbeek.

Parte del programa de la Quincena de Aviación realizado el 23 de marzo de 1910<sup>46</sup>



**AERO-CLUB ARGENTINO**  
PROGRAMA OFICIAL

**Quincena**  
de  
**Aviación**

**Precios de :**

<b>0.20</b> Centavos	Entrada General .....	\$ 2
	"    con asiento ...	3
	Tribuna con Entrada ..	5
	Palcos con Entrada.....	10
	Parque automóviles.....	3

**NEUMATICOS DUNLOP**  
SON LOS MAS CELEBRES EN EL MUNDO  
542 - PASEO COLON - 544

**Aviadores Inscriptos**

Nombres	Aparatos	Motor	Nacionalidad
1 <b>Aubrun</b>	BLÉRIOT	Anzani	Francia
2 <b>Boyer</b>	VOISIN	An'oinette	Francia
3 <b>Brégi</b>	VOISIN	Gnome	Francia
4 <b>Dolphyn</b>	VOISIN	E. N. V.	Belgica
5 <b>Madariaga</b>	BLÉRIOT	Anzani	R. Argentina
6 <b>Pequet</b>	VOISIN	E. N. V.	Francia
7 <b>Richer</b>	VOISIN	Antoinette	Francia
8 <b>Valeton</b>	FARMAN	Gnome	Francia
9 <b>Videla Dorna</b>	BLÉRIOT	Anzani	R. Argentina
10 <b>Volant</b>	S. DUMONT	Dutheil	Francia

**BITTER**  
**MARIE BRIZARD**  
EL MEJOR DEL MUNDO

ÚNICOS AGENTES :  
CIA. INTRODUCTORA DE BS. AIRES  
(SOCIEDAD ANÓNIMA)

Av. de Mayo 1083                      Rivadavia 1086

<sup>46</sup> Ibídem.

**GRANDS VINS DE CHAMPAGNE**  
**MOËT & CHANDON**  
*La première Marque du MONDE*  
 MAISON FONDÉE EN 1743  
 AGENTS GÉNÉRAUX:  
**L. LABADENS & CIA.**  
 802 Avenida de Mayo 802 Buenos Aires

---

**AERO-CLUB ARGENTINO**  
**Gran QUINCENA de AVIACION**  
*23 de Marzo de 1910*

**Bajo el Patrocinio de Honor de los**  
 Señores Ministro de Guerra, General Racedo; Ministro de Marina, Contralmirante Onofre Betbeder; Intendente Municipal, Don Manuel J. Güiraldes y Jefe de Policia, Coronel Luis J. Dellepiane.

**COMITÉ DE HONOR**  
 Ingeniero Jorge Newbery, Barón Antonio de Marchi, Teniente Coronel Arenales Uriburu, Ingeniero Horacio Anasagasti, Señor Gualterio G. Davis, Doctor Francisco Beazley Señor José E. Uriburu (hijo), Señor José Pacheco y Anchoena, Señor Carlos A. Tornquist, Félix Alzaga Unzué, Doctor Carlos Delcasse, Ingeniero Jorge Duclout, Señor S. Grandval, Tomás Santa Coloma, Juan Canter, E. Conte-Grand, Doctor Ernesto Madero.

**COMISIÓN SPORTIVA**  
 Sr. Lisandro Billinghamurst, Sr. Gervasio Videla Dorna (hijo) Dr. Felipe Madariaga, Sr. Alejandro R. Amoretti, Sr. It Eduardo Perotti, Sr. Julio A. Quesada, Sr. Ricardo Yost Llambi, Ingeniero José Marengo, Ingeniero M. E. V. Kremesek, Ingeniero A. C. Steen-Nielsen, Ingeniero Raúl F. Zimmerman, Ingeniero Augusto Bana, Sr. Marcelo Costa Paz, Sr. Nestor F. Cano, Sr. Luis Castels, Sr. Jorge Lufary Sr. Florencio Martinez de Hoz, Sr. Alberto de Ibarra, Sr. Juan A. Senillosa, Sr. Arturo P. Boote, Capitán Martin Castro Biedma, Sr. G. Alfredo Chute, Sr. R. Gandolfo, H. Gandulfo La Serna, Mayor Dalmiro Castex, Dr. Alfredo L. Palacios, Sr. Severo Vaccaro, Ing. José Durand, Sr. Esteban C. Ferrari, Dr. Juan Fritz-Simon, Sr. Néstor R. French, Sr. Victor Laborde, Dr. Fernando Klappenbach, Ing. Alberto R. Macías, Ing. Alex Murray, Sr. Tomás Owen, Sr. Adolfo Pradere, Sr. Julio Senillosa, Sr. Eduardo Senillosa.

---

**SAN PELLEGRINO**  
  
**AGUA MINERAL NATURAL**  
 BACTERIOLÓGICAMENTE PURA  
*Antiúrica sin rival*  
**Excelente para Mesa**

**“SAGARDUA”**  
**SIDRA CHAMPAGNISE**  
**Tomada helada es deliciosa**  
 Unicos Importadores: **MIGNAQUY & Cia.**

---

Plano de Ubicacion del Aerodromo  
 en Villa Lugano



1 Señales	7 Buffet
2 Pista	8 Tribunas de Honor
3 Indicat. de pista	9 Entradas
4 Hagar's	10 Parque Automóv.
5 Servicio Médico	11 Entradas Generales
6 Tribunas	

---

**DINERO**  
 En grandes y pequeñas cantidades sobre alhajas, muebles, armas, máquinas, ropas y todo objeto que represente valor, facilita el  
**“Tesoro Americano”**  
**273 MAIPU 273**  
**ALTA TASACIÓN NO HAY USURA**  
 Abierto de 8 de la mañana á 12 de la noche.  
 DIAS FESTIVOS DE 8 Á 12 a. m.

Las exigencias que debían superar los pilotos y los premios correspondientes que quedaron determinados de la siguiente manera:

**Lanzamiento:** 2500 francos.

**Distancia:** 5000 francos.

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

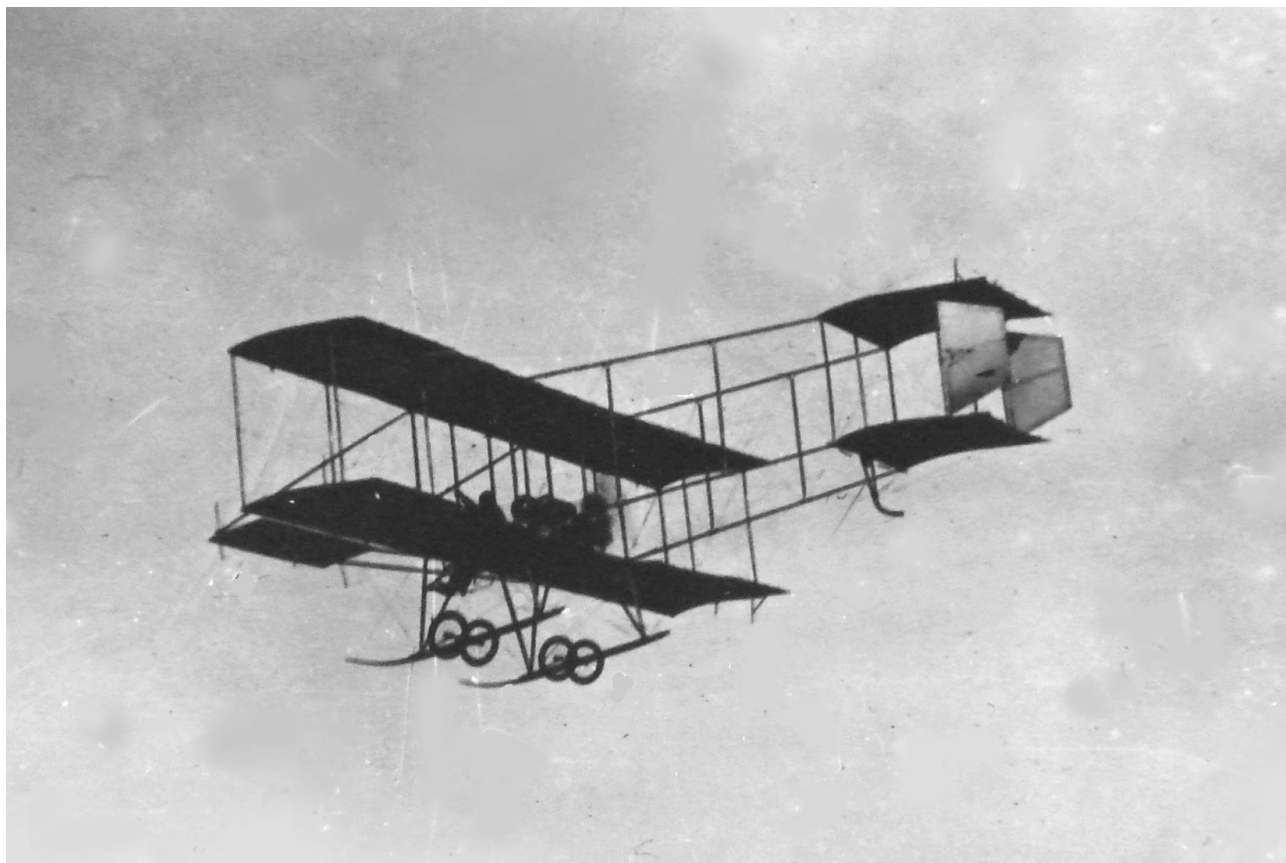
**Altura:** 4 % de la recaudación de las entradas del día en que se registrara el récord correspondiente.

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

**Partidas:** 1.º Puesto: 4000 francos, 2.º Puesto: 2000 francos (Consistía en el mayor número de salidas con el mínimo de un circuito al aeródromo).

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

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



Henri Farman C de Alfred Valletón volando en Villa Lugano<sup>47</sup>

Los vuelos del concurso se llevaron a cabo los días 23, 24, 27, 30 de marzo y el 6 de abril; se inscribieron los pilotos Aubrun, Pequet, Richet y Valletón. Al final del concurso las clasificaciones quedaron establecidas de la siguiente manera:

### Clasificación<sup>48</sup>

Prueba	Piloto	Marca
Altura:	Émile Eugène Aubrun	112 m
Velocidad:	Émile Eugène Aubrun	2 min, 8 seg, 3/5
	Alfred Valletón	2 min, 29 seg
	Henri Pequet	2 min, 44 seg 2/5
Distancia:	Alfred Valletón	10 circuitos. (20 km recorridos)
	Henri Pequet	9 circuitos. (18 km recorridos)
Lanzamiento:	Émile Eugène Aubrun	10 seg 3/5
Mayor número de partidas:	Émile Eugène Aubrun	12 vuelos

<sup>47</sup> Foto Archivo General de la Nación.

<sup>48</sup> Libro de Actas del Aero Club Argentino. Asamblea del 7 de abril de 1910. Libro I. Acta N° 29 (Folio 70).

	Henri Pequet	9 vuelos
Duración:	Alfred Valletón	27 min 3/5
	Henri Pequet	21 min, 4 seg 3/5
Mayor viento:	Henri Pequet	2 min, 44 seg 2/5
Vuelo con pasajeros:	No se realizó	

## AVIACION Y AEROSTACION

### EN VILLA LUGANO

#### ASCENSIONES EN GLOBO

En la tarde de hoy, si las condiciones del tiempo son favorables, se realizarán vuelos públicos en Villa Lugano.

En el mitin tomarán parte los aviadores que se alojan en el aeródromo, con excepción de M. Bregi.

Los discípulos de las escuelas de aviación continúan su aprendizaje, obteniendo cada vez mejores resultados.

Así, el señor Goffre, que practica ensayos con un Blériot, intentará esta tarde probablemente un vuelo público, con el fin de que lo contraloren los comisarios del Aero-Club, condición esencial para que pueda participar en los concursos del centenario.

También realiza pruebas diarias con su biplano Voisin el aviador Dolphyn.

**Los globos libres—**

Esta tarde a la 1 se largarán del parque aerostático de la calle Huanacache los globos Eduardo Newbery, Buenos Aires y Huracán, tripulados por socios del Aero Club Argentino. En el primero irán los señores Jorge Newbery, piloto, Jorge N. Lubary, Jorge Duclout y Julio Quesada; en el segundo los señores Felipe Madariaga, piloto, Lisandro Billinghamurst y Juan A. Fitz Simon, y en el último los señores Alejandro Amoretti, piloto, y Nicolás Besio Moreno.

Como es el de hoy el primer día del mes histórico, los aeronautas se proponen saludar al sol de mayo en forma especial, que se reservan, para darle mayor importancia.

Según las condiciones atmosféricas, se resolverá momentos antes de la partida si se llevará a cabo un concurso privado de altura ó distancia.

Aviación y Aerostación en Villa Lugano <sup>49</sup>

### Semana de Juegos Olímpicos del Centenario

El evento fue organizado por la Comisión Auxiliar de Juegos Olímpicos de la Comisión Nacional del Centenario, con la supervisión y asesoramiento del Aero Club Argentino y estuvo inicialmente previsto para realizarse entre el 15 y 18 de junio con una previsión de 200000 francos en premios. Contemplaba un concurso para aviones y otro para aerostatos (*Copa Aero Club Argentino*).

<sup>49</sup> Diario *La Nación*. 1 de mayo de 1910.

---

Se llevó a cabo entre el 29 de mayo y el 5 de junio en el aeródromo de Villa Lugano con un horario de vuelos inicialmente pautado entre las 10 y 17<sup>50</sup>. Se inscribieron: Valletón, Brégi, Dolphyn, Ponze-lli, Hentsch, Goffre, Roth, Parravicini y Newbery. La organización afectó 25.000 pesos en premios, cifra muy superior a las otorgadas en otros eventos aeronáuticos internacionales y tuvo un esquema de premios dividido en dos categorías: *Diarios* y *Generales*.

**Premios Diarios:**

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

**Altura:** superar los 50 m.

**Distancia:** superar los 1000 m de recorrido.

**Velocidad:** superar los 50 km/h.

**Lanzamiento:** mayor número de salidas.

**Premios Generales:**

**Altura:** Alcanzar los 100 m (1.º Premio: 14000 francos; 2.º Premio: 4000 francos; 3.º Premio: 2000 francos).

**Distancia:** Un vuelo que superase los 20 km sin escalas (1.º Premio: 20000 francos; 2.º Premio: 5000 francos; 3.º Premio: 2500 francos).

**Total de distancia:** Sobre todos los vuelos desarrollados sobre el evento (1.º Premio: 10000 francos; 2.º Premio: 5000 francos; 3.º Premio: 2500 francos).

**Velocidad:** Recorrer 10 km a una velocidad de 50 km/h (1.º Premio: 10000 francos; 2.º Premio: 5000 francos; 3.º Premio: 2500 francos).

**Viento fuerte:** Operación con mayor viento (Premio: 5000 francos).

**Pasajeros:** Con un pasajero (1.º Premio: 5000 francos; 2.º Premio: 2500 francos).

**Lentitud:** circuito con una velocidad mínima de 40 km/h completando un circuito dentro de los jalones previamente establecidos por el comité (1.º Premio: 5000 francos; 2.º Premio: 2500 francos).

**Centenario:** Al piloto que completase un vuelo de ida y vuelta desde Villa Lugano hasta la torre del Congreso (Premio: 20000 francos).

---

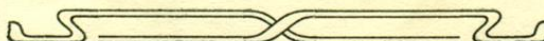
<sup>50</sup> La Facultad de Ingeniería, interesado por la actividad aérea acordó con el Aero Club Argentino la participación de 16 alumnos que participaron como comisarios fiscalizadores. Diario *La Nación*, 15 y 30 de mayo de 1910.



## Orden de salida de los aviadores

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

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



En el documento se aprecia el número asignado a los aviones para el concurso llevado a cabo entre el 29 de mayo y el 5 de junio de 1910. En el impreso se puede observar el empleo de gallardetes distintivos para identificar aeronaves, uno de los primeros antecedentes locales aplicado luego en la matriculación internacional de aeronaves<sup>51</sup>

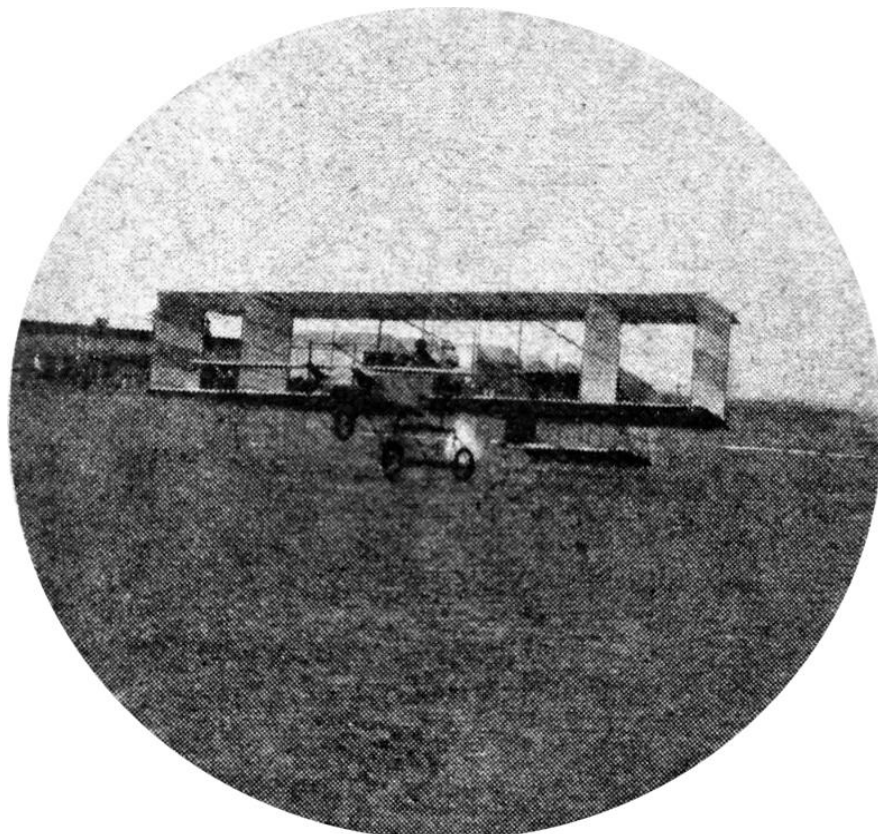
<sup>51</sup> Foto vía Frans Van Humbeek.



Público en el aeródromo<sup>52</sup>

### **Copa Aero Club Argentino**

Fijó premios de 15000, 7500 y 2500 francos para la mayor distancia recorrida por un globo en línea recta y premios de 5000, 3500 y 1500 francos para la tripulación que aterrizara más cerca de un punto previamente establecido por la comisión organizadora de la prueba.



Voisin de Richet en Villa Lugano durante la inauguración del aeródromo el 23 de abril de 1910. En la fotografía se pueden apreciar los detalles de pintura clara en las derivas exteriores de los planos que se corresponden con las partes utilizadas del Voisin N° 17 de Feber<sup>53</sup>

---

<sup>52</sup> Revista *Caras y Caretas*. 2 de julio de 1910.

<sup>53</sup> Foto revista *Caras y Caretas* N° 600. Recuperado de Internet de:

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

### Clasificación<sup>54</sup>

Prueba	Piloto	Marca
Distancia:	Alfred Valletón	86 km
	Henri Louis Brégi	80 km
	Juan Alberto Pablo Roth	57.6 km
Altura:	Benoch Leopold Dolphyn	230 m
	Henri Louis Brégi	95 m
	Alfred Valletón	37 m
Velocidad:	Alfred Valletón	62.7 km/h (22 km recorridos)
	Henri Louis Brégi	62.5 km/h (4 km recorridos)
	Carlos A. Goffre	57.6 km/h (3.7 km recorridos)
Lanzamiento <sup>55</sup> :	Alfred Valletón	13 seg 4/5 en 60 m
Total de distancia:	Henri Louis Brégi	216 km
	Alfred Valletón	198 km
	Benoch Leopold Dolphyn	36 km

### Nuevos pilotos llegan al aeródromo

Entre octubre y diciembre de 1910 se sumaron Honoré de la Boissière, Louis de Saint Semmera, Bartolomeo Cattáneo, Max Paris LeClerc, Marcel André Paillette, Claude André, Albert George Richet y Jean Constant.

### Bartolomeo Cattáneo

Nació en Grosio, Valtellina di Tirano, Italia el 30 de enero de 1883. Hijo de Pietro Cattáneo y Buona Perlotti. Es sus comienzos con la aviación fue contratado como mecánico por Louis Charles Joseph Blériot (1872-1936). En 1909 recibió el brevet de piloto en Rusia.

En Francia realizó el curso de piloto en la escuela Bleriot de Pau dirigida por Alfred Leblanc (1869-1921)<sup>56</sup> secundado por Abel Mollien (1876-1916)<sup>57</sup> donde recibió el brevet el 5 de abril de 1910<sup>58</sup> y al año siguiente recibió el brevet N° 2 en Italia. Trajo dos monoplanos Bleriot XI bis equipados con motor rotativo Gnôme Omega 50 hp, respectivamente registrados en origen como 2 y 2 Bis con los que desarrolló una intensa actividad entre el 5 de noviembre de 1910 y el 3 de diciembre de 1916 que abarcó el interior del país, República Oriental del Uruguay y Chile.

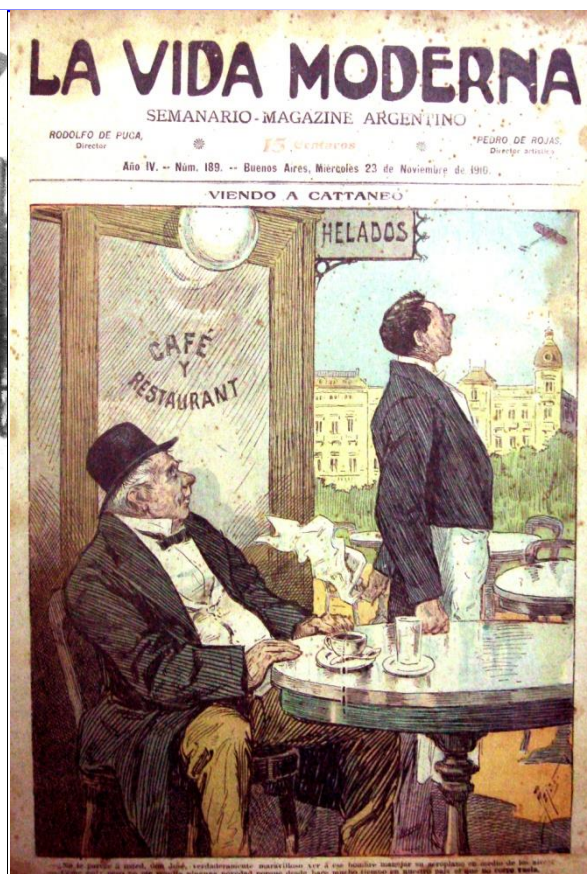
<sup>54</sup> Libro de Actas del Aero Club Argentino. Asamblea del 4 de mayo de 1910. Acta N° 36 (Folio 83).

<sup>55</sup> Término utilizado para determinar el tiempo de despegue.

<sup>56</sup> Brevet de Aviador Civil N° 17 otorgado por el Aero Club de Francia el 16 de diciembre de 1909. Responsable organizar la logística a Bleriot durante el cruce del canal de la Mancha realizado el 25 de julio de 1909.

<sup>57</sup> Brevet de Aviador Civil N° 57 otorgado por el Aero Club de Francia el 19 de abril de 1910.

<sup>58</sup> Revista *L'Aerophile*. Año XVIII, N° 9. 1 de mayo de 1910.



Izquierda: Cattáneo en la Sociedad Sportiva, 11 de noviembre de 1910<sup>59</sup>. Derecha: Caricatura de Cattáneo<sup>60</sup>

Fue contratado por la firma *Tempesta Hermanos* con los pilotos franceses Paillette, André y Max Paris LeClerc. Llegó al país el 30 de octubre de 1910<sup>61</sup> a bordo del *América*. Con algunos intervalos motivados por viajes a otros países, desarrolló una intensa actividad en nuestro país entre el 5 de noviembre de 1910 y el 3 de diciembre de 1916.

Si bien operó desde El Palomar y luego en Villa Lugano. Luego se estableció en São Paulo donde falleció el 3 de abril, 1949 a raíz de una insuficiencia coronaria. Sus restos fueron inhumados en el Panteón de veteranos del cementerio de Aracha.

<sup>59</sup> Foto revista *La ilustración Sud-Americana* N.º 429, 15 de noviembre de 1910.

<sup>60</sup> Foto revista *La Vida Moderna*. Año IV N.º 189. 23 de noviembre de 1910, *Caras y Caretas* N.º 633 19 de noviembre de 1910

<sup>61</sup> El 19 de octubre, anunció su llegada para el día 30. También se anunciaron vuelos sobre las principales avenidas de la Capital Federal (Santa Fe, Callao, Av. de Mayo), y excursiones a Colonia del Sacramento (República Oriental del Uruguay), Montevideo y Rosario. Se anunció la presencia de la aviadora Helene Dutrieux (1877-1961) y del aviador Edmond Audemars (1882-1970), que llegó Buenos Aires en 1912 con Roland Garros (1888-1918) y René Barrier (1884-19??). El 8 de noviembre el diario anunció la llegada de las aviadoras Mathilde Franck (1866-1956), Marie Marvingt (1875-1963), Marthe Niel (1880-¿?), las hermanas Iselt (no disponemos de mayores datos), y los pilotos Paillette y André; pero a excepción de los dos últimos pilotos, estos anuncios no se concretaron. Diario *La Nación*, 19 y 30 de octubre de 1910.



Cattáneo cazando patos en los bañados aledaños al aeródromo Villa Lugano<sup>62</sup> y caricatura de Cattáneo realizada por Zavattaro<sup>63</sup>

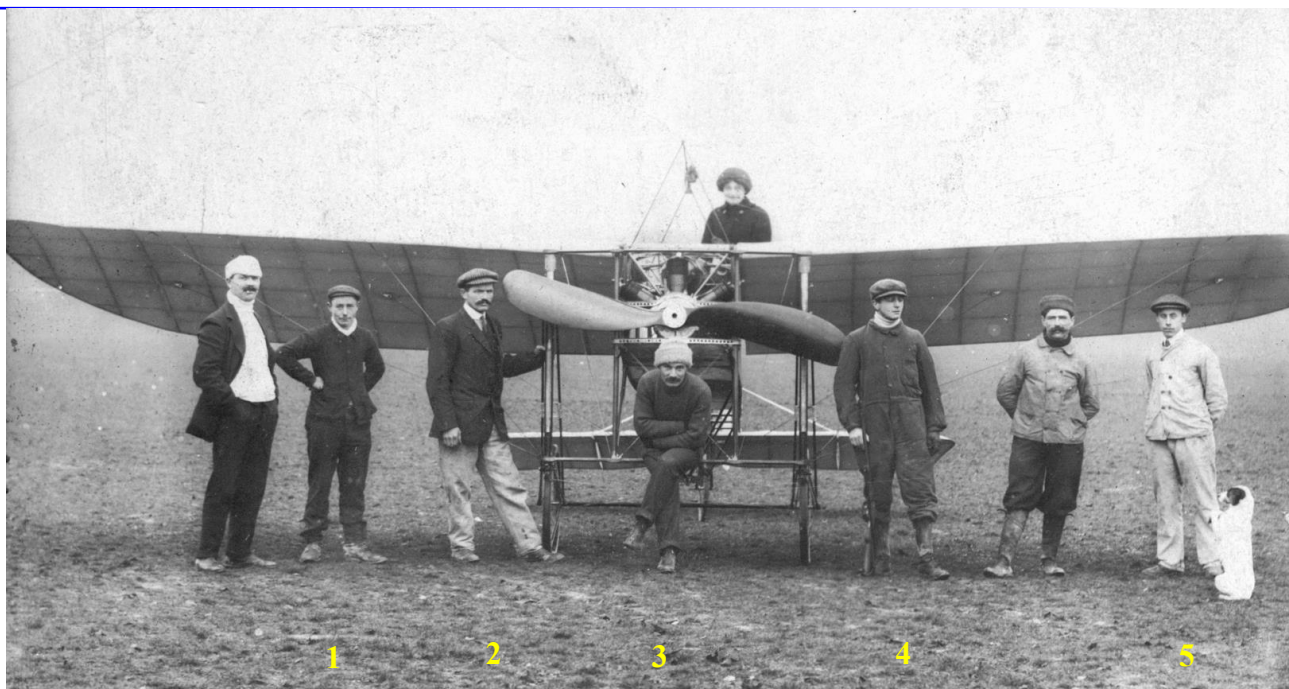


Bleriot XI 2 Bis de Cattáneo en Villa Lugano<sup>64</sup>

<sup>62</sup> Foto Archivo General de la Nación.

<sup>63</sup> Foto revista *Caras y Caretas* N° 633. 19 de noviembre de 1910.

<sup>64</sup> Diario *La Prensa*. 11 de noviembre de 1910.



Bleriot XI motor Anzani 25 hp en Villa Lugano muy probablemente en 1911. Se ven a quien probablemente sería Louis Boyer o Michel Dolphyn (1), Paul Castaibert (2), Bartolomeo Cattáneo (3) probablemente Henry Pequet (4) y Benoch Leopold Dolphyn de traje claro (5)<sup>65</sup>

### **André Marcel Paillette y Claude André**

Paillette nació en Le Havre (Seine-Inférieure), Francia; el 17 de abril de 1884, hijo de Jean Philippe Paillette y Victorine Zénaïde Bertot era el tercero de cuatro hermanos. Desarrolló estudios en la Escuela de Artes y Oficios. Se trasladó a los Estados Unidos donde intervino en la fabricación e instalación de un lente astronómico para el observatorio de Mont Wilson. Luego se enroló en el servicio militar del ejército francés como jinete de segunda clase. El 22 de julio de 1903 Regimiento 13 de Húsares con asiento en Dinan (Côtes-d'Armor) y a entre el 22 de abril de 1904 al 22 de julio de 1907 en el 24º Regimiento de Dragones.

Tenía 24 años cuando llegó al país el 3 de diciembre de 1910 procedente de Barcelona junto con el aviador Claude André a bordo del vapor *Italia*. Paillette que tenía una importante trayectoria en los concursos desarrollados en el viejo continente, trajo un Bleriot XI motor Gnôme de 50 hp<sup>66</sup> y su biplano Sommer<sup>67</sup>; mientras que André trajo un Farman tipo Militar. Trasladaron sus aviones a Villa Lugano y de inmediato se abocaron a resolver todas las tareas necesarias para sumarse a la actividad aérea.

<sup>65</sup> Fotografía preservada por la familia Dolphyn. Gentileza Frans Van Humbeek.

<sup>66</sup> Era modelo 1910 que esencialmente se diferenciaba por tener el arriostramiento de los planos, denominado *cabana*, de estructura trapezoidal. Los modelos posteriores tenían el sistema configurado a partir de un mástil principal desde el cual accionaban los tensores de los planos por el sistema *gauchissement* que consistía en deformación de los bordes de fuga por medio de cables accionados por el bastón de mando desde la cabina. Otro carácter distintivo de esta aeronave era el reemplazo del patín de cola por una rueda. El avión seguramente sería el mismo que participó en el meeting de Bourges y estuvo inicialmente basado en la Compañía Aérea Argentina, El Palomar.

<sup>67</sup> Diario *La Nación*. 3 y 4 de diciembre de 1910.

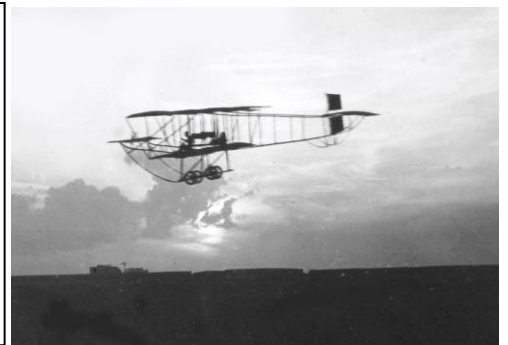
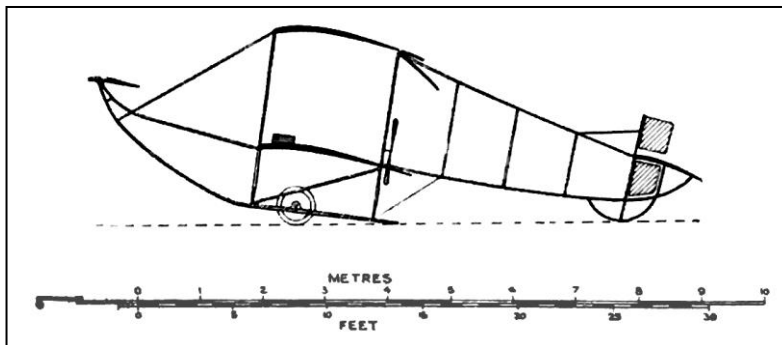


Marcel André Paillette

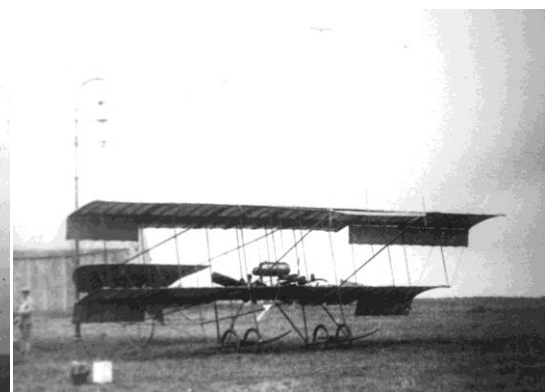
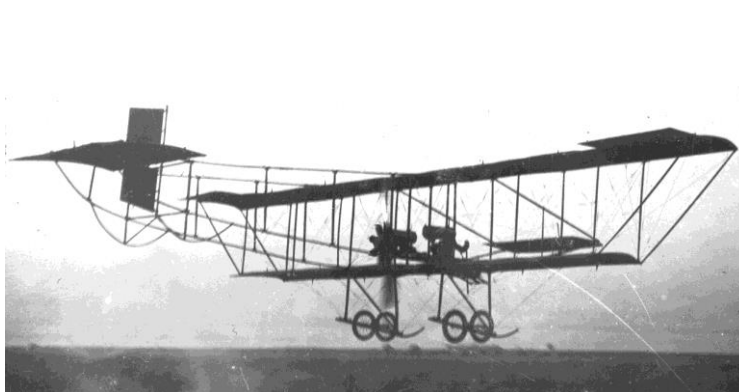


Claude André

Si bien los primeros vuelos fueron programados para el 15 de diciembre recién se concretaron a partir del 1 de enero de 1911<sup>68</sup>. Respecto de Claude André, luego de una fugaz presentación en la Sociedad Sportiva, su trayectoria se perdió por completo a partir de la noticia de su viaje a Colonia del Sacramento publicada por el diario *La Prensa* el 14 de enero de 1911.

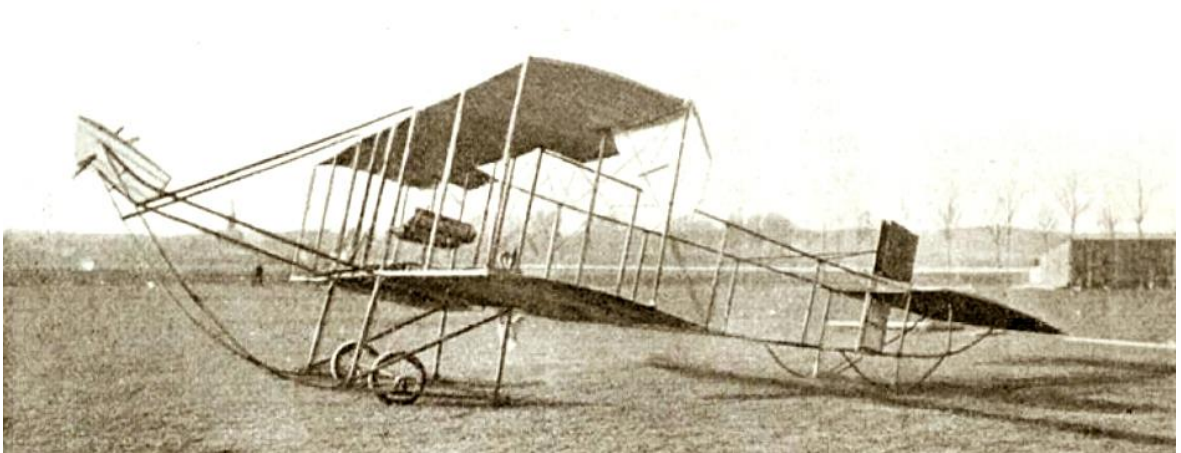


Vista lateral del Sommer y el biplano volando en Villa Lugano. 1911

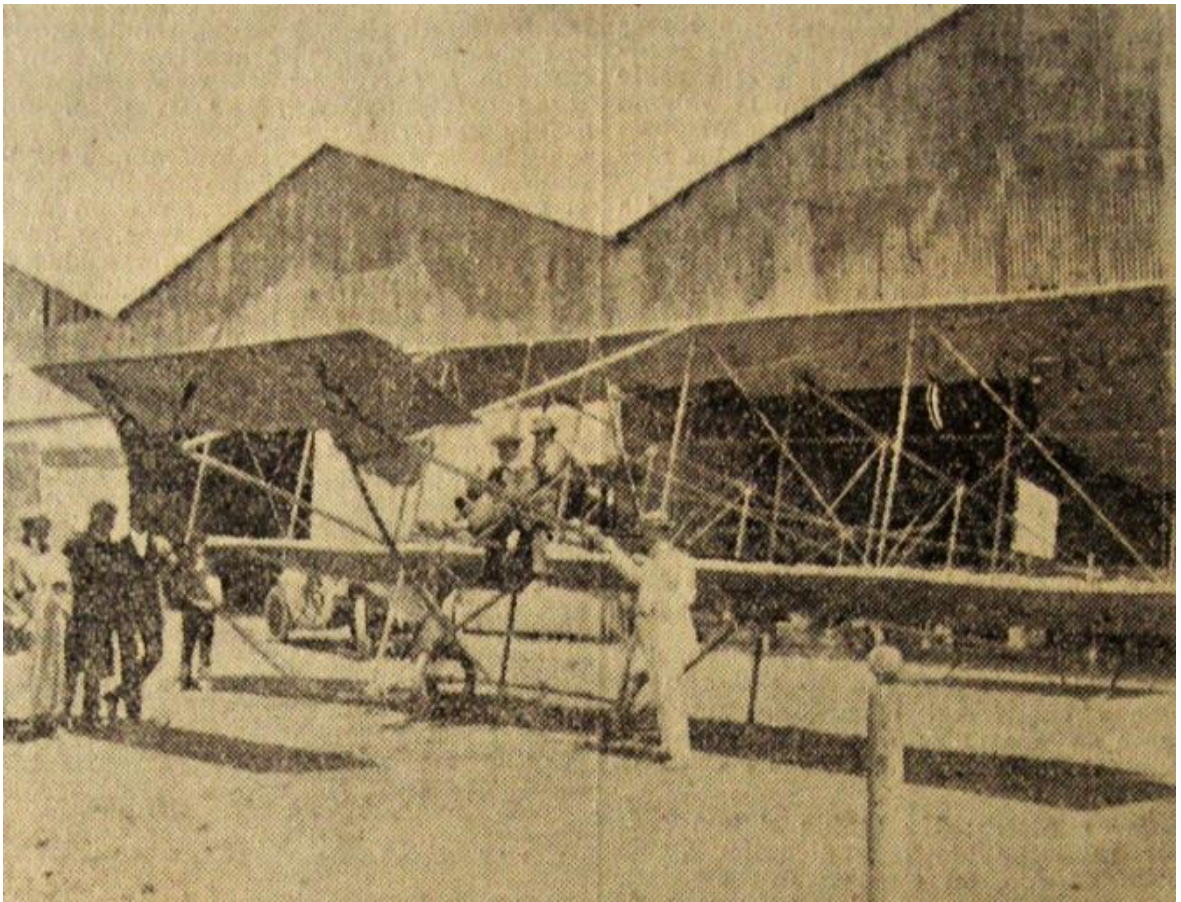


<sup>68</sup> MARTÍN, Eloy. *Paillette, André y Constant; apuntes sobre tres pilotos franceses*. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Revista Aerohistoria N° 1. Enero de 2020. Recuperado de Internet de: [http://docs.historiaaeronauticadechile.cl/aerohistoria/revista\\_aerohistoria\\_2020\\_n1.pdf?ct=t](http://docs.historiaaeronauticadechile.cl/aerohistoria/revista_aerohistoria_2020_n1.pdf?ct=t)

Biplano Sommer volando en Villa Lugano<sup>69</sup> y Henry Farman tipo militar de Claude André fotografiado en El Palomar<sup>70</sup>



Biplano Sommer<sup>71</sup>



Biplano Sommer en Villa Lugano. 21 de enero de 1911<sup>72</sup>

<sup>69</sup> Foto Archivo General de la Nación.

<sup>70</sup> MARTÍN, Eloy. *El primer aeródromo militar argentino. Todo comenzó allí*. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Revista Aerohistoria N° 6. Agosto de 2022. Pág. 81 a 127. Recuperado de Internet de: [https://docs.historiaaeronauticadechile.cl/aerohistoria/revista\\_aerohistoria\\_2022\\_n6.pdf](https://docs.historiaaeronauticadechile.cl/aerohistoria/revista_aerohistoria_2022_n6.pdf)

<sup>71</sup> *La Revue aérienne*. 25 de marzo de 1910.

<sup>72</sup> Diario *La Nación*, 21 de enero de 1911.

### **Eugène Adrien Roland Georges Garros**

Roland-Eugène-Adrien-Georges Garros, hijo de Clara y Georges Garros, nació 6 de Octubre de 1888 en la calle del Arsenal de en Saint-Denis, isla de Reunión. En 1892 su familia se radicó en Saigón donde aprendió la lengua anamita y acompañó a su padre en largos viajes por Birmania y la India. A los 12 años contrajo una neumonía y en abril de 1900 fue enviado a Cannes para recuperarse. Fue así que incursionó al ciclismo amateur y ganó un campeonato interescolar. También se interesó en el fútbol, el rugby y el tenis. Estudió en el pasa a otro Liceo de Niza y en el Liceo Janson de Saily en París. Por último ingresó el ingreso en la escuela Hautes Études Commerciales, y egresó en 1908.



Garros fotografiado en ocasión del vuelo a Londres<sup>73</sup>

Con sólo 21 años se hizo agente comercial de la empresa fabricante de automóviles Grégoire y abrió un comercio de la marca en 6 Avenue de la Grande-Armée a escasos 100 m del Arco del Triunfo. Se vinculó con la aviación e hizo amistad con Jorge Newbery que precisamente compró un Grégoire con el que se fotografió en el Parque Tres de Febrero de Buenos.

Durante sus vacaciones de verano en 1909 en Sapicourt, cerca de Reims, se hospedó en casa del tío de un amigo y asistió a la Grande Semaine d'Aviation de la Champagne que se desarrolló del 22 al 29 de agosto. Fascinado, supo que quería dedicarse a ello. El próspero negocio le permitió adquirir un Santos Dumont *Demoiselle* que por ese entonces era uno de los aviones más económicos del mercado (7500 francos).

<sup>73</sup> Fotografía Agencia Meurisse. Recuperado de Internet de: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b90429501/f1.highres>

En julio de 1910 obtuvo la licencia del Aero Club de Francia N° 147 y al año siguiente se adaptó para volar monoplanos Bleriot XI.

En 1911 fue convocado con Audemars, Barrier, René Simón y Charles Voisin (como jefe técnico) para unirse a la *The Moisant International Aviators Incorporated*, que luego operó con el nombre *Queen Aeroplane Company Limited*. Recorrieron Estados Unidos, México, Cuba, Brasil (Río de Janeiro y San Pablo) y Argentina en 1912. Durante su permanencia en Buenos Aires se hizo amigo de Pablo Teodoro Fels y frecuentó Villa Lugano, su primer vuelo fue el 27 de marzo desde el hipódromo *Nacional* de Belgrano.

Allí luego probó los aviones que se había adquirido Piccard y Cía. para donar al Ejército<sup>74</sup>, al finalizar la gira vendió su flamante Bleriot XI que en agosto fue dado de alta en la Escuela de Aviación Militar con el nombre de *Centenario*.



Charles Voisin  
(1882-1912)



Roland George Garrós  
(1888-1918)



Edmond Audemars  
(1882-1970)



René Pierre Barrier  
(1884-1930)

El 5 de octubre de 1918 Garros entró en combate aéreo con su Bleriot-SPAD XIII C1 contra tres Fokker D VII de la escuadrilla Jagdstaffel 49. En la refriega el Teniente Hermann Habich (segundo jefe del Jasta 49) lo alcanzó con el fuego de sus ametralladoras explotó en el aire y se estrelló en Saint-Morel, muy cerca de Vouziers y a sólo 55 km de Sedan la ciudad donde nació Henri Louis Brégi el 4 de diciembre de 1888.

### **Pablo Castaibert**

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

### **Instalaciones del taller en Villa Lugano**

En 1909 llegó a nuestro país y se radicó en Palermo y fue el primero en abrir entre 1910 y 1911 un taller y una escuela de vuelo en el aeródromo de Villa Lugano que funcionó hasta 1916. En estas instalaciones se realizaban reparaciones del material y no paso mucho tiempo para que se transformase en una incipiente y fructífera industria aeronáutica.

---

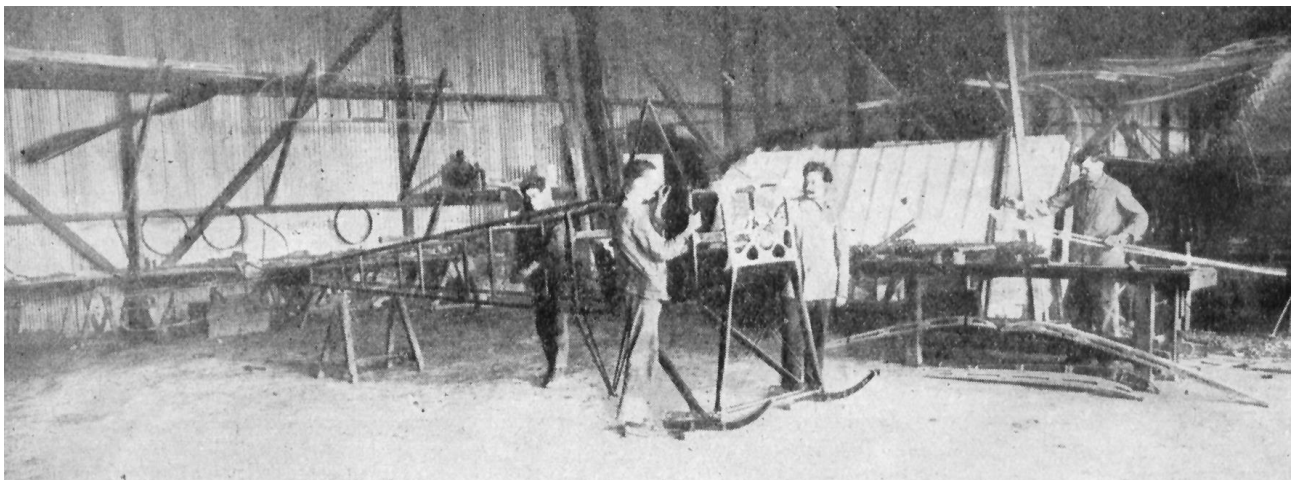
<sup>74</sup> MARTÍN, Eloy. (2022) *Visita de la Queen Aeroplane Company Limited a la República Argentina. Curiosidades y coincidencias*. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Revista Aerohistoria N° 2. Febrero de 2022. Recuperado de Internet de: [http://docs.historiaaeronauticadechile.cl/aerohistoria/revista\\_aerohistoria\\_2022\\_n2.pdf](http://docs.historiaaeronauticadechile.cl/aerohistoria/revista_aerohistoria_2022_n2.pdf)



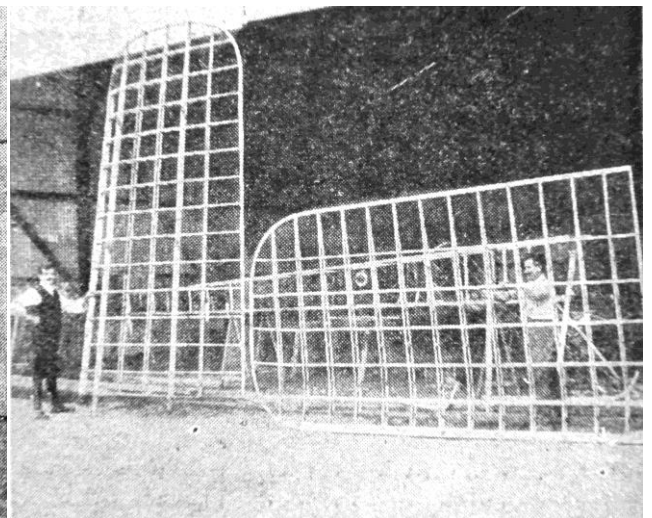
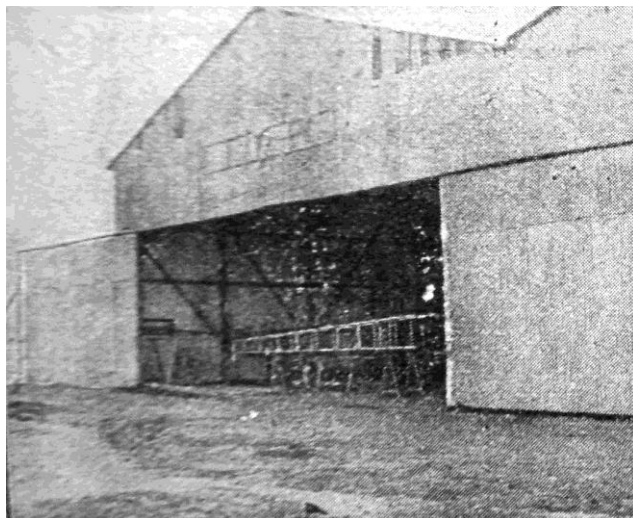
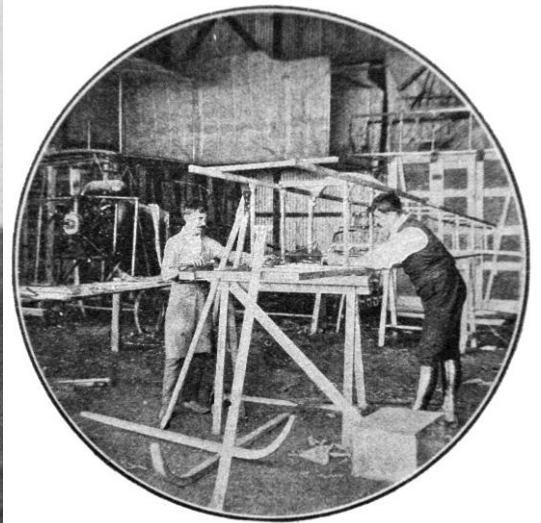
En el centro Castaibert con del actor y piloto Florencio Bartolomé Parravicini en ocasión de un raid a Rosario. 25 de diciembre de 1914

### Instalaciones de Castaibert en Villa Lugano<sup>75</sup>

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



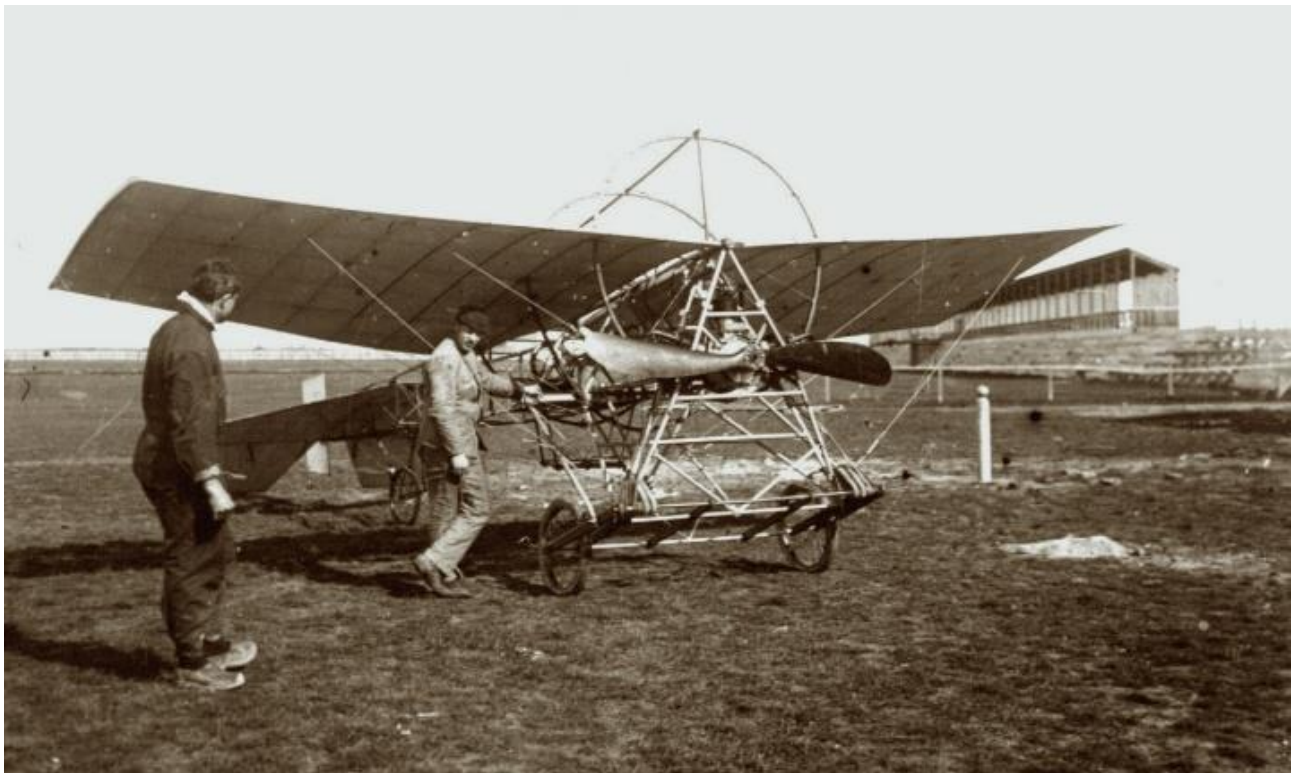
<sup>75</sup> Revista *Caras y Caretas* N° 710. 11 de mayo de 1912.



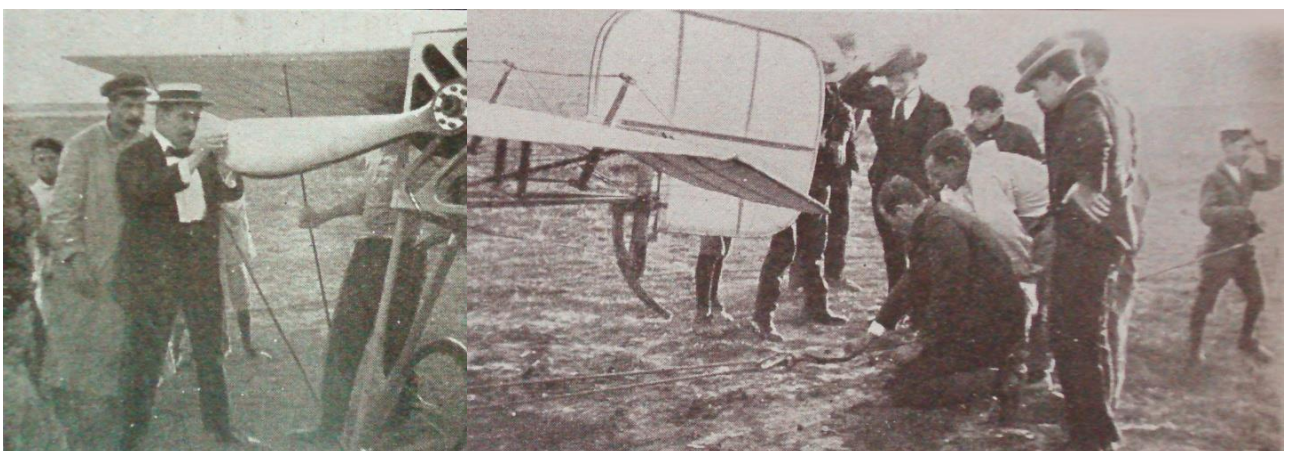
Los modelos Castaibert rápidamente alcanzaron fama. Pero en 1916, debido a la carencia de material y partes como producto de la Primera Guerra Mundial, vendió su industria y algunas unidades a la Aviación Militar del Uruguay donde luego trasladó su fábrica que funcionó hasta 1918. Hubo modelos

destinados y otros fabricados en el Uruguay. Falleció en Uruguay el 18 de mayo de 1951. En sus instalaciones se fabricaron veintitrés aviones de los siguientes modelos:

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



Castaibert 910-I



El Ing. Alberto Roque Mascías con Castaibert revisando el monoplano 911-II en Villa Lugano<sup>76</sup>

<sup>76</sup> Revista *Caras y Caretas* N° 748. 1 de febrero de 1913.



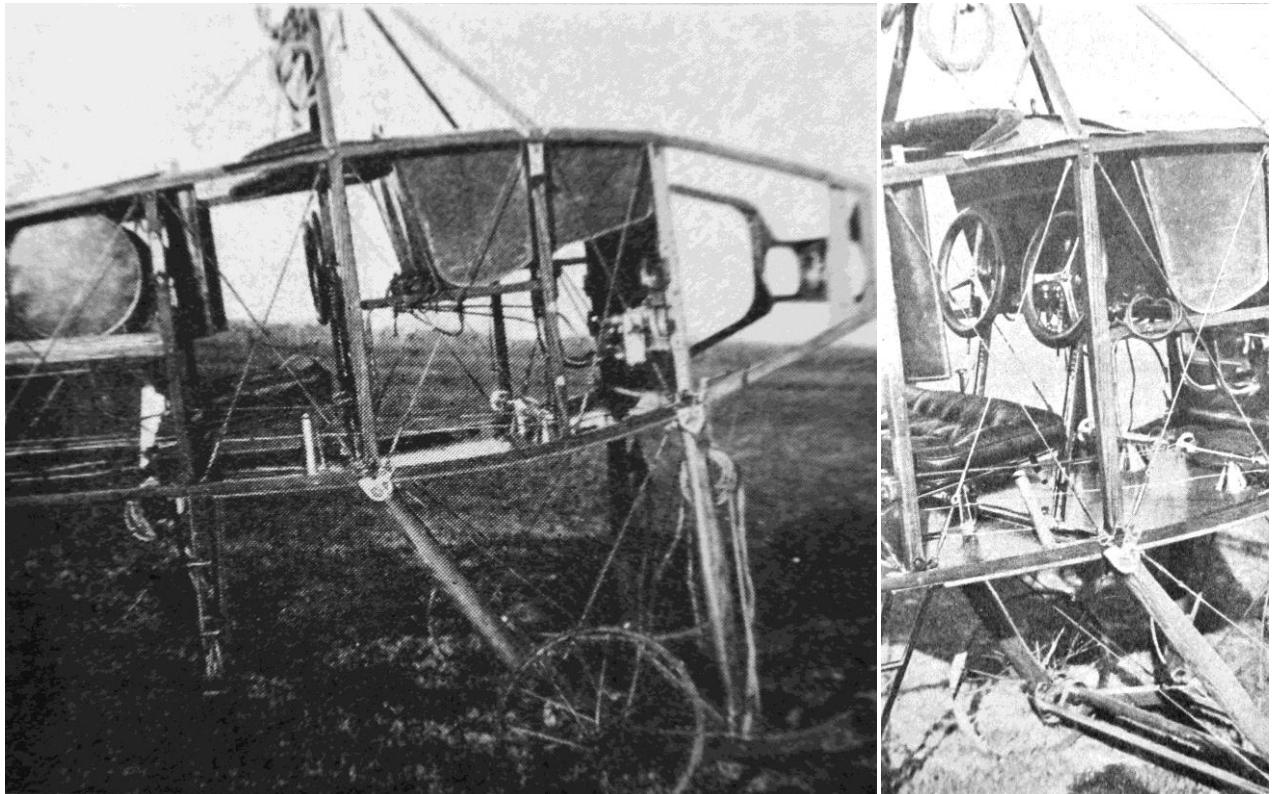
Castaibert 911-II



Castaibert 911-II en ocasión del primer vuelo en Villa Lugano



Castaibert 912-III

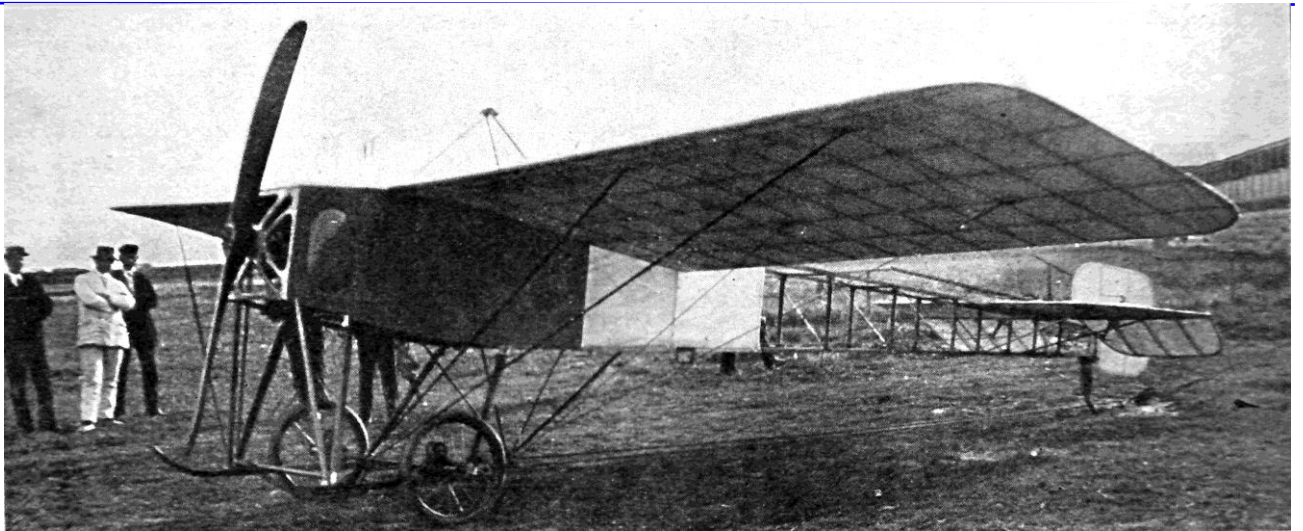


Castaibert 915-VII



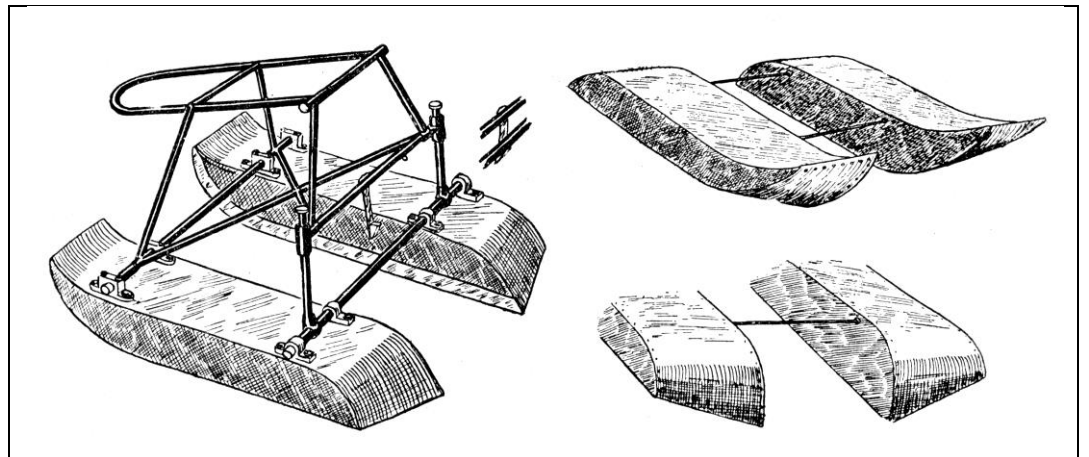
Castaibert 914-V. 100 hp<sup>77</sup>

<sup>77</sup> Tapa del Boletín de Aero Club Argentino. 10 de noviembre de 1915.



Castaibert 915-VII

Sistema de flotadores ensayados el 25 de abril de 1914 en Villa Lugano con motivo de las recurrentes inundaciones del campo

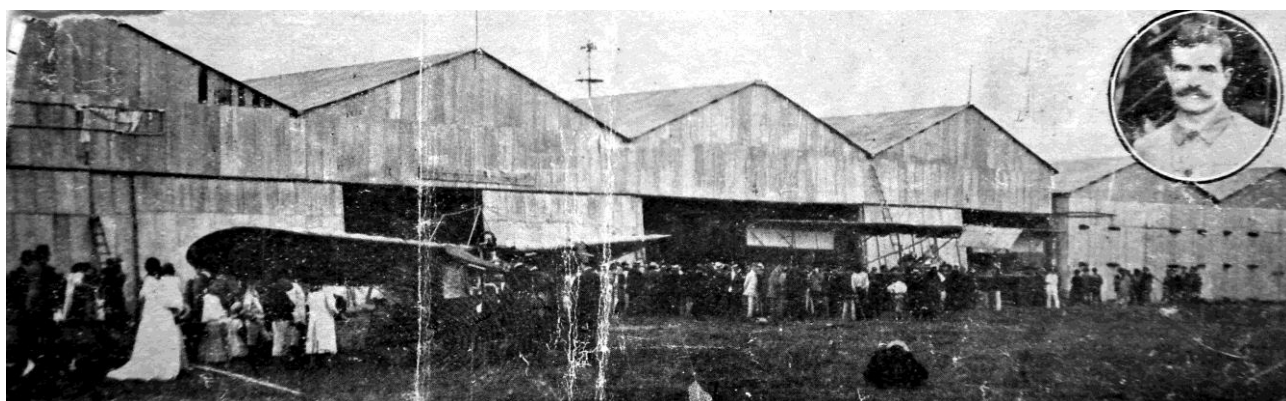


Lorenzo Eusebione y restos del Castaibert 912-III motor Gnôme 50 hp tripulado por Lorenzo Eusebione destruido a las 17:30 en Villa Lugano por caída a baja altura resultando fallecido Eusebione. 26 de julio de 1912<sup>78</sup>

<sup>78</sup> Foto Archivo General de la Nación.

### Escuela de vuelo Castaibert

La escuela se formó en 1913. En ese establecimiento alternó su actividad como instructor de vuelo y constructor de aviones donde habitualmente colaboraban sus discípulos. Entre los alumnos que pasaron por la escuela podemos citar a: Lorenzo Eusebione<sup>79</sup>, José María Pérez Arzeno, Juan Pedro Garat, Francisco Bonilla, Emilio Francisco Sauervein, Francisco Adolfo Beltrame, Sebastián Peyrel, Pedro R. Machó, Luciano Giménez, Juan Mendoza, Julo César Paldao<sup>80</sup>, Juan Machó, Amado Preyche, Gumerindo Ortiz, Eduardo Alfredo Olivero, Francisco Bonilla (uruguayo), Héctor Concha (Chileno), Emmanuel Aramayo (Boliviano)<sup>81</sup>.



Hangares de la Escuela de vuelo en Villa Lugano, sobre el hangar de la derecha se puede apreciar el Farman *El Colorado* construido por Antonio Guido Borello. 5 de febrero de 1913



Castaibert durante una fiesta de la colectividad española. 13 de abril de 1915<sup>82</sup>

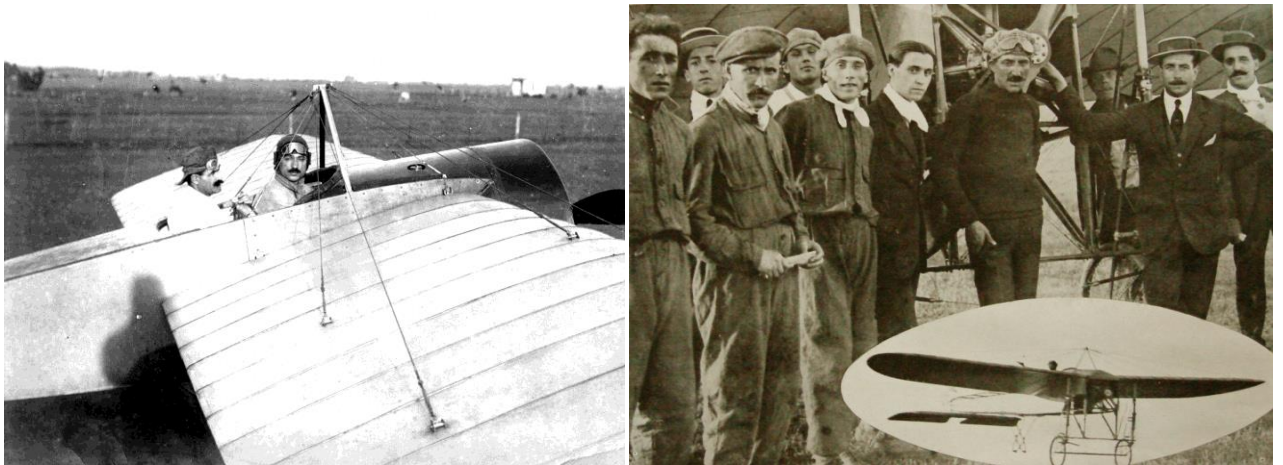
---

<sup>79</sup> Fue el primero en diplomarse como piloto aviador el 13 de enero de 1913.

<sup>80</sup> Fue el último alumno, se recibió el 31 de octubre de 1916.

<sup>81</sup> Boletines del Aero Club Argentino. Año IV. N° 23. Junio de 1914; y Año V N° 36 y 37. 10 de noviembre de 1915.

<sup>82</sup> Foto Archivo General de la Nación.



Izquierda: Pablo Castaibert en uno de sus aviones Derecha: José Piñeiro posando antes de realizar vuelos en Sarandí a bordo del Castaibert 911-II<sup>83</sup>

**AERODROMO DE VILLA LUGANO**  
Director: PABLO CASTAIBERT  
HABILITADO POR EL AERO-CLUB ARGENTINO



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

Aeródromo Villa Lugano<sup>84</sup>

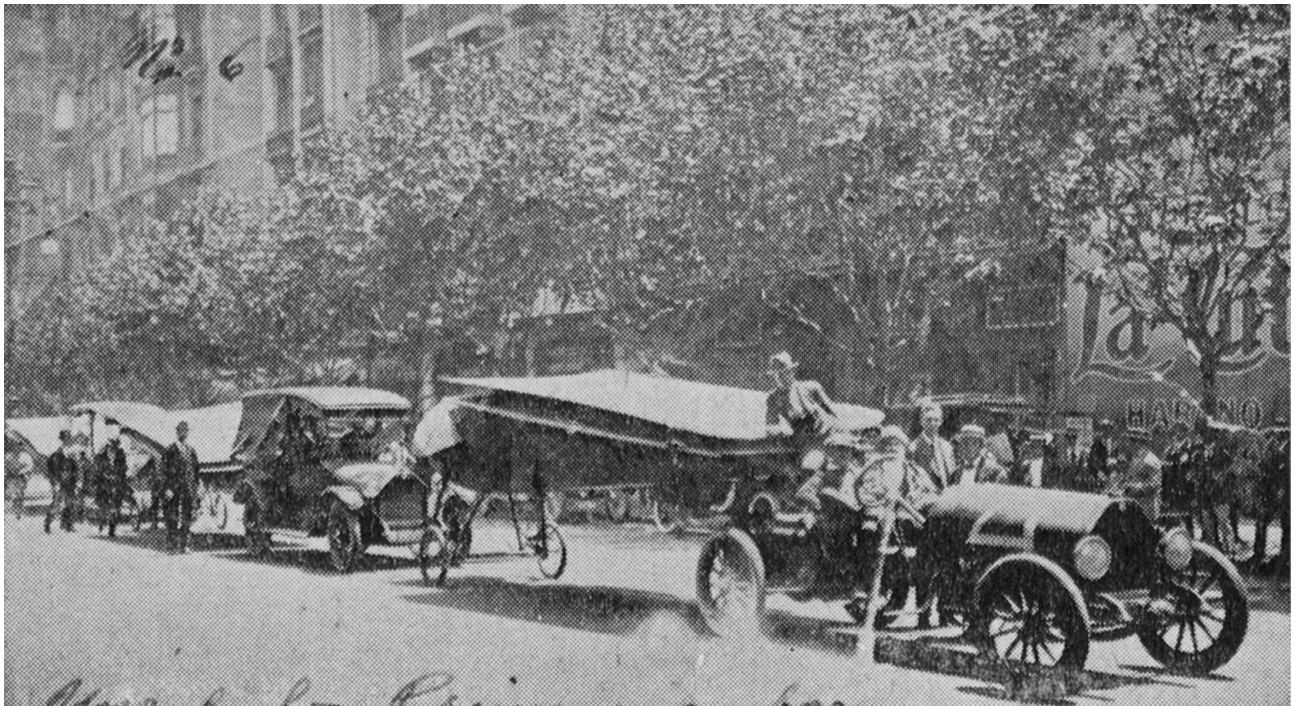
<sup>83</sup> Revista *La Ilustración Sud-Americana* N° 505. 15 de enero de 1914.

<sup>84</sup> Publicidad del Boletín del Aero Club Argentino Año V N° 38. 10 de diciembre de 1915.



Taller de Castaibert en Villa Lugano. 1917<sup>85</sup>

A mediados de 1916 Castaibert se mudó a la República Oriental del Uruguay funcionó hasta 1918.



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

### **Club Internacional de Aviación y Centro Pro Aviación Civil Buenos Aires**

En 1919 se fundó el Club Internacional de Aviación<sup>86</sup> y se nombró presidente a José M. Pequero. El 19 de diciembre se organizó el Centro Pro Aviación Civil y se nombró presidente a Gustavo Federico Gerock Stengle<sup>87</sup>.

<sup>85</sup> Revista *Auto Argentina*. Enero de 1917.

<sup>86</sup> HALBRITTER, Francisco. (2004) *Historia de la industria aeronáutica argentina*. Tomo I. Biblioteca Nacional de Aeronáutica. Noviembre de 2004. Pág. 154.

<sup>87</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. *Efemérides* N° 3, 2ª Parte. Pág. 157.



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

Como parte de las actividades de fomento de la aviación el Servicio Aeronáutico del Ejército proveyó un hangar Bessoneau con estructura metálica recubierto de lona que había donado la misión militar francesa en 1919. Estos cobertizos fueron producidos a partir de 1910 en Etablissements Bessonneau en la localidad francesa de Angers, bajo la dirección de Julien Bessonneau (1842-1916). Eran unos hangares prefabricados de campaña de montaje rápido; tenían una dimensión de 22 m de frente por 28 m de largo y 7.7 m de altura. Si bien fueron inicialmente adoptados por el Royal Flying Corps británico, a partir de 1917 su uso se extendió en la aviación militar francesa.



**SOCIÉTÉ ANONYME**  
DES  
**FILATURES, CORDERIES & TISSAGES D'ANGERS** **BESSONNEAU** Administrateur

**BESSONNEAU**  
*a créé: les hangars d'Aviation  
les hangars Hôpitaux  
les tentes Ambulances  
les baraquements sanitaires.*

*ses "BESSONNEAU" ont fait leurs  
preuves depuis de nombreuses années,  
au cours de plusieurs campagnes,  
sur tous les fronts et sous tous les  
climats.*

*Actuellement, on copie les "BESSONNEAU"  
mais BESSONNEAU seul imperméabilise  
bien ses toiles et construit lui-même  
de toutes pièces: Tentes, Hangars  
et Baraquements.*

*On n'est donc réellement garanti  
qu'avec la marque*

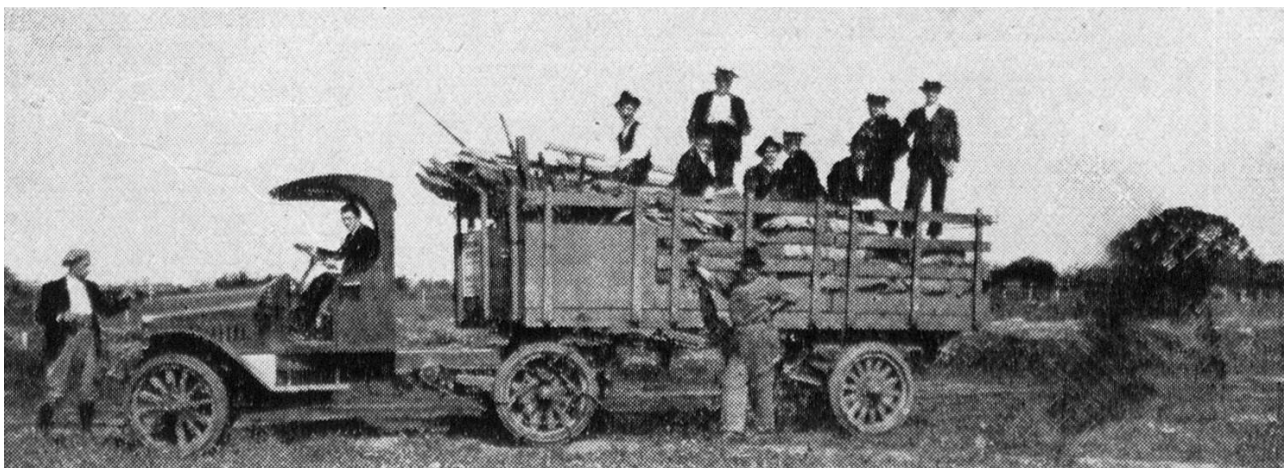
**BESSONNEAU**

*Camille Proudhon*

Publicidad del hangar Bessonneau. 1920<sup>88</sup>

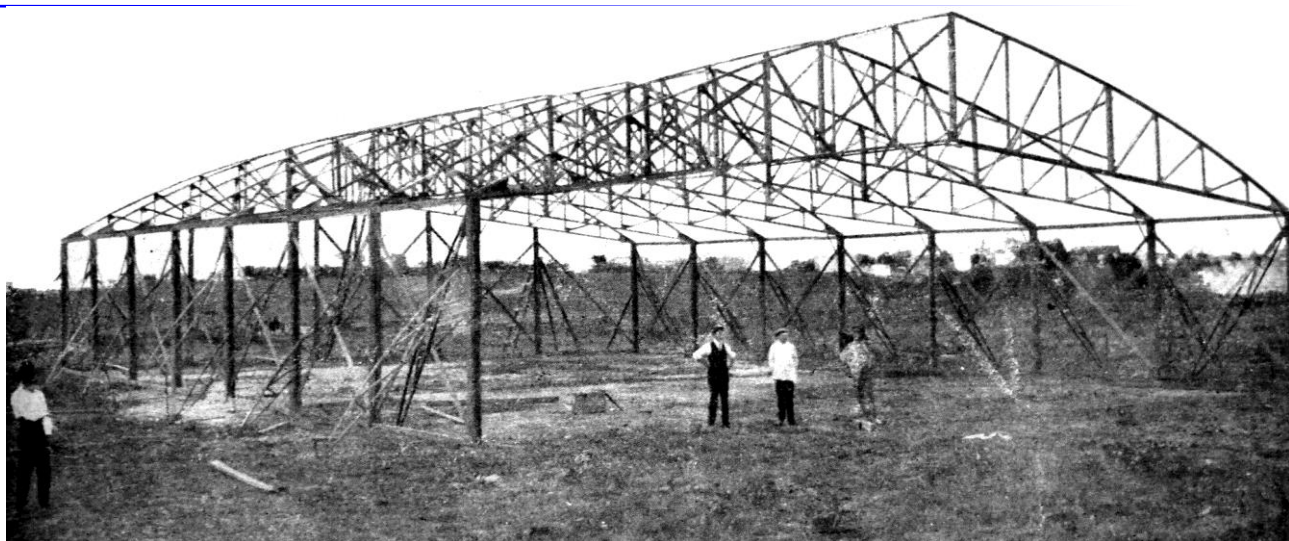
<sup>88</sup> Revista *L'Aerophile*. Año XXVIII N° 5-6. 1 al 15 de marzo de 1920.

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

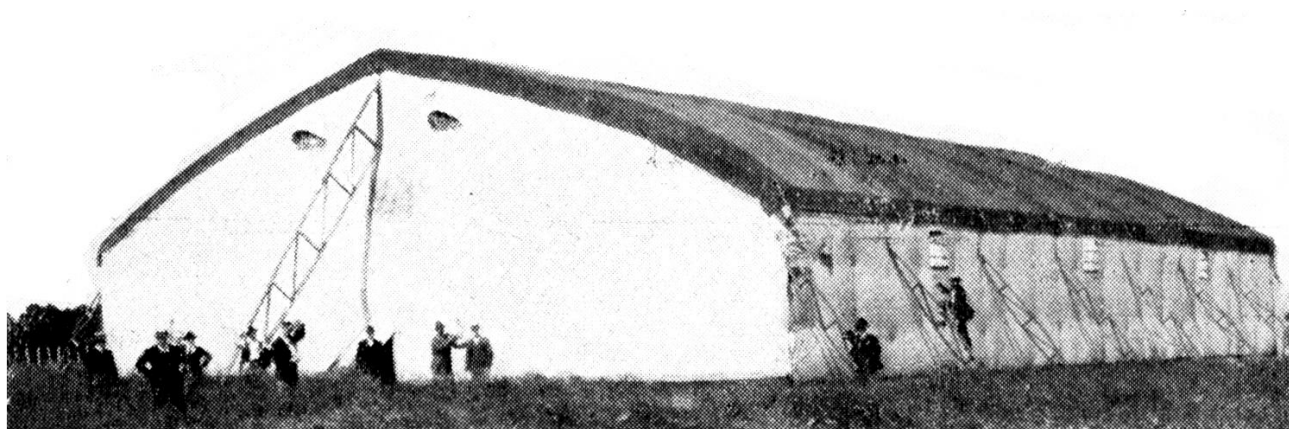


Camión Mack facilitado por la casa Portaliz para el traslado del hangar conducido por el empleado Venancio Izquierdo

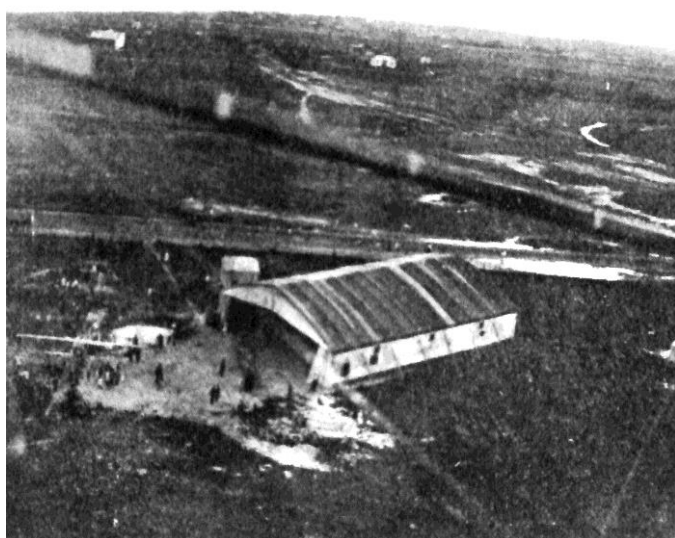




Construcción del hangar provisto por el Servicio Aeronáutico del Ejército al Centro Pro Aviación Civil<sup>89</sup>



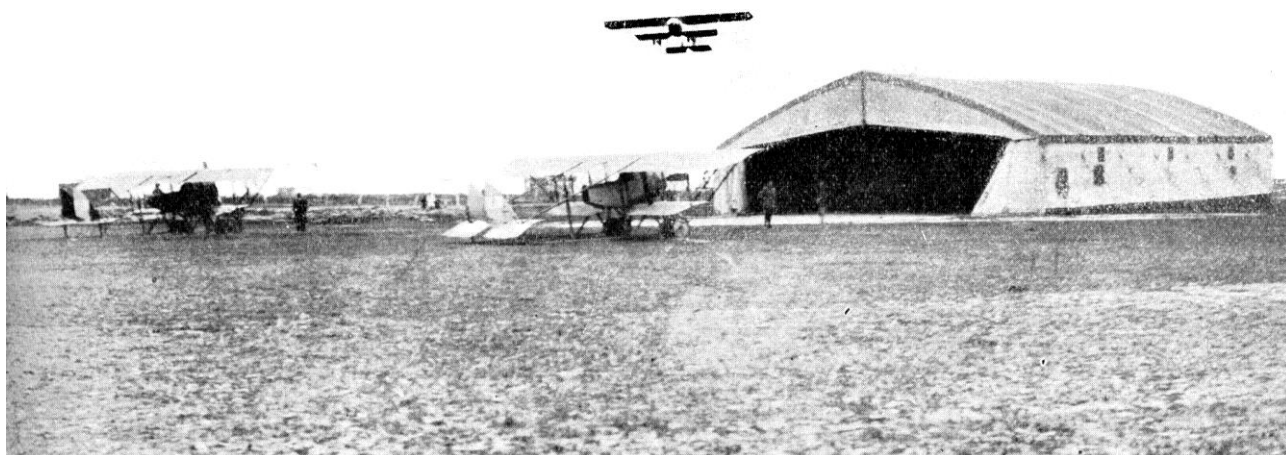
Hangar del Centro Pro Aviación Civil en Villa Lugano<sup>90</sup>



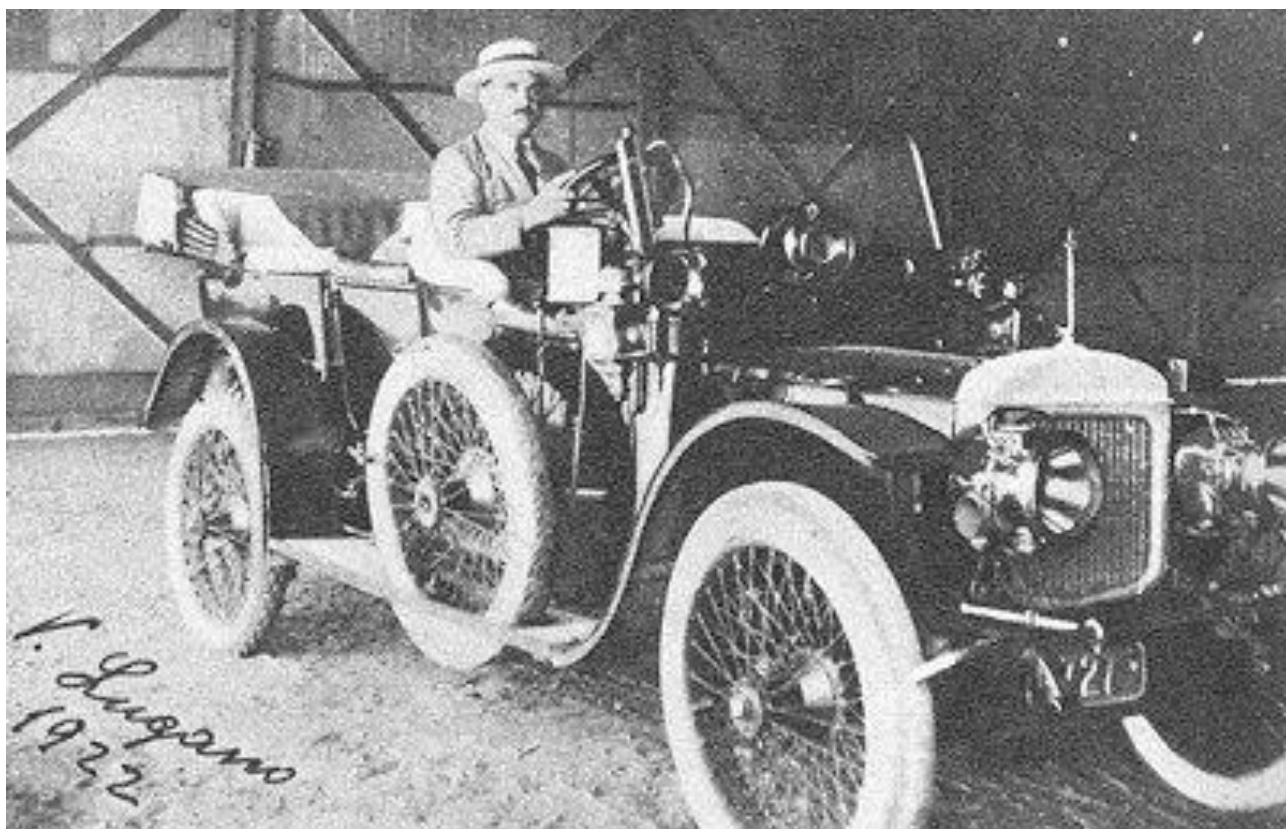
<sup>89</sup> Revista *Aviación*.

<sup>90</sup> Revista *Aviación* N° 1. Enero de 1921.

Hangar Bessoneau del Centro Pro Aviación Civil en Villa Lugano<sup>91</sup>



Hangar Bessoneau del Centro Pro Aviación Civil en Villa Lugano<sup>92</sup>

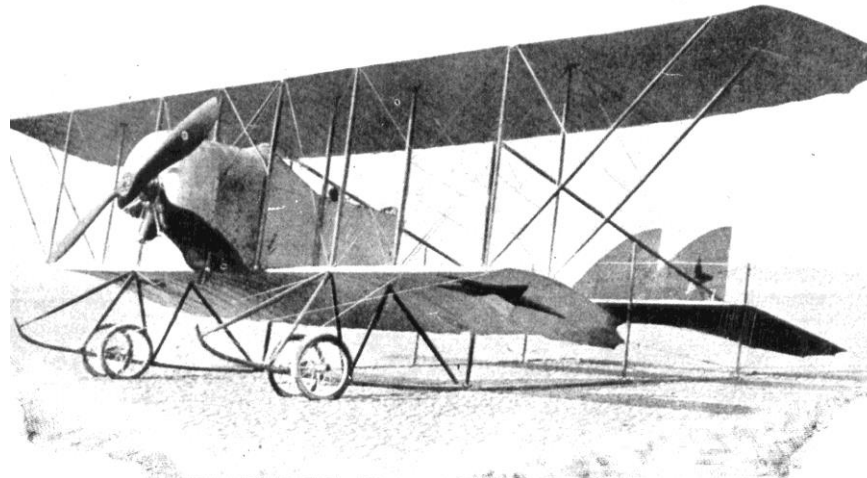


El piloto Marcelino Viscarret al comando de su Dayler en el interior del hangar Bessoneau en Villa Lugano 1922<sup>93</sup>

<sup>91</sup> Revista *Aviación* N° 5. Mayo de 1921. Revista *Aviación* N° 12. 31 de diciembre de 1921.

<sup>92</sup> Revista *Aviación* N° 12. 31 de diciembre de 1921.

<sup>93</sup> Recuperado de Internet de: <http://www.magicasruinas.com.ar/revistero/nacion/marcelino-viscarret.html>



Izquierda: Caudron G-3 italiano motor Gnôme 80 hp del Centro Pro Aviación Civil en Villa Lugano<sup>94</sup>. Derecha: Color del distintivo aplicado en los planos y deriva del avión. Este tipo de distintivo, según un artículo titulado *El color de los aeroplanos* publicado en julio de 1911 por el Aero Club Argentino habría sido adoptado por Francia para distinguir aviones en vuelo. En ese texto se adelantaba que Farman había decidido aplicar una estrella de color verde<sup>95</sup>.



AVRO 504 Gosport *Martín Leoncio Pico* del Centro Pro Aviación Civil

### Esquemas de pintura del AVRO 504K *Standard* del Centro de Aviación Civil

---

<sup>94</sup> MARTÍN, Eloy. *El Caudron G3 EP2 en Argentina*. Fundación Histarmar. Septiembre de 2016. Recuperado de Internet de: [https://issuu.com/histarmar/docs/el\\_caudron\\_g-3\\_ep2\\_en\\_argentina](https://issuu.com/histarmar/docs/el_caudron_g-3_ep2_en_argentina)

<sup>95</sup> Boletín del Aero Club Argentino N° 2. Julio de 1911. Pág. 3.



## CENTRO DE AVIACION CIVIL

Fundado el 19 de Diciembre de 1919

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

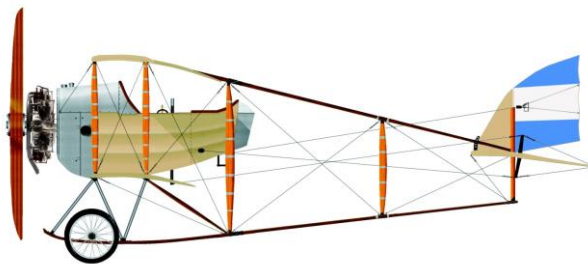
**Si es Vd. patriota y ama el progreso de nuestra patria en la conquista del aire, hágase socio protector contribuyendo con la cuota que esté a su alcance.**

Publicidades del Centro de Aviación Civil

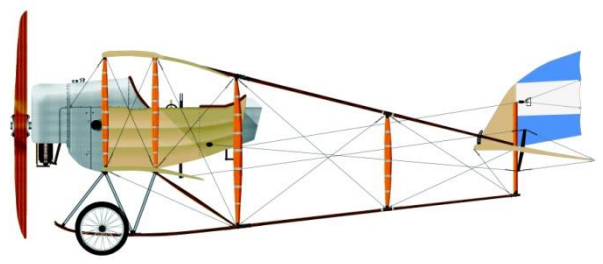


AVRO 504K *Standard* con el primer curso de pilotaje en el Centro Pro Aviación Civil. De izquierda a derecha: Carlos Ravagliotti, Teniente 1° Alfredo Paladino, Mariano de la Fuente, Alfredo Franco, Juan C. Goggi, Claudia Salvat de Biedma, Máximo Salvat y Santiago Biedma. Villa Lugano, 1921

### Modelos de Caudron G-3 EP2 empleados por el Centro de Aviación Civil



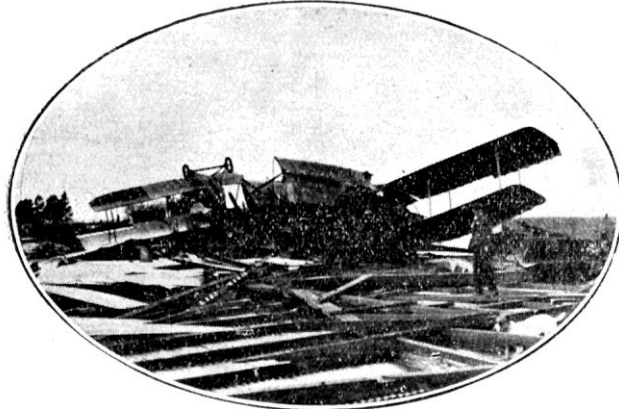
Caudron G-3 EP2 Anzani 10 100 hp



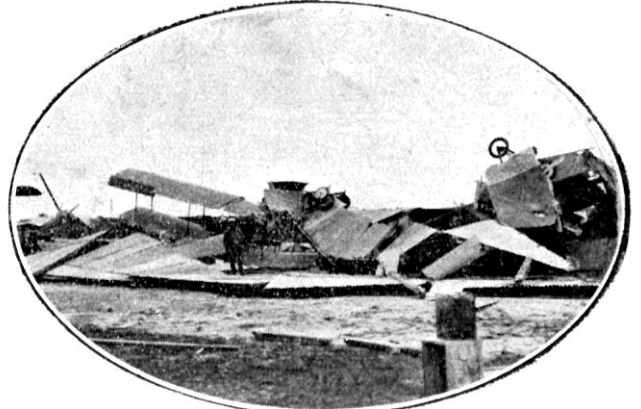
Caudron G-3 EP2 Le Rhône 80 hp

El 29 de junio de 1922 el aeródromo fue afectado seriamente por un tornado que afectó seriamente sus instalaciones y material aéreo se resolvió mudar la institución a Castelar.

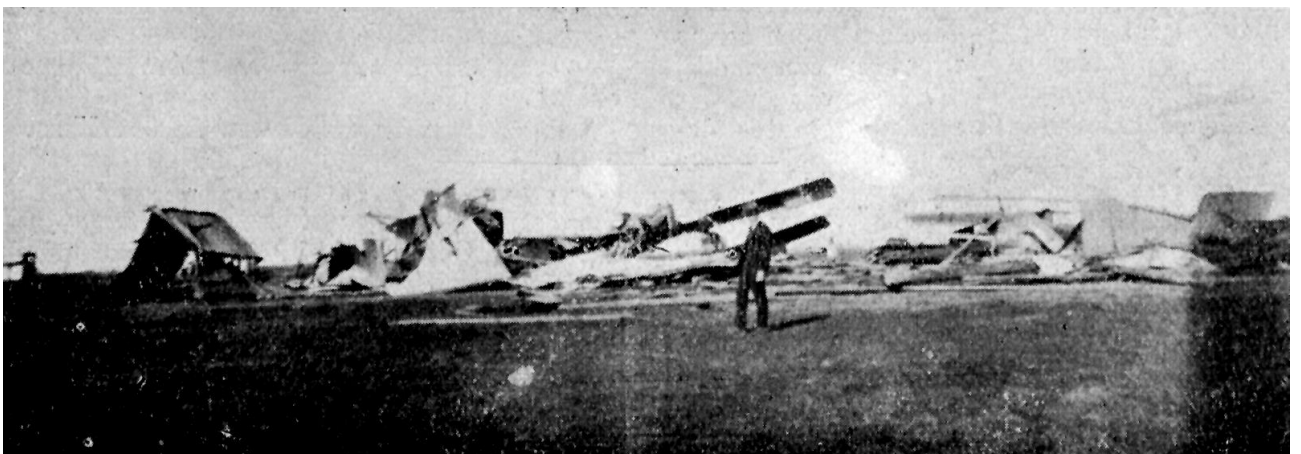
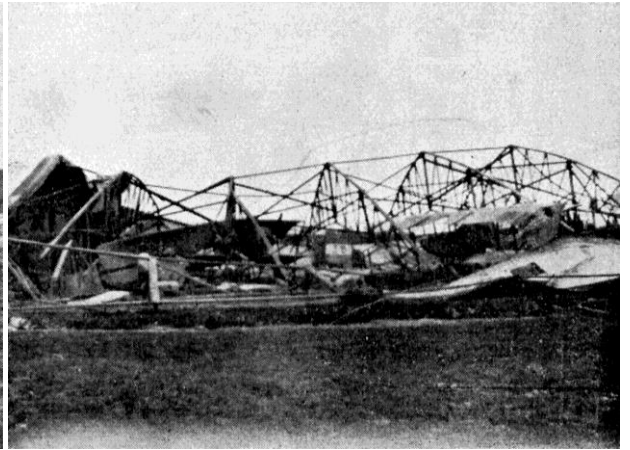
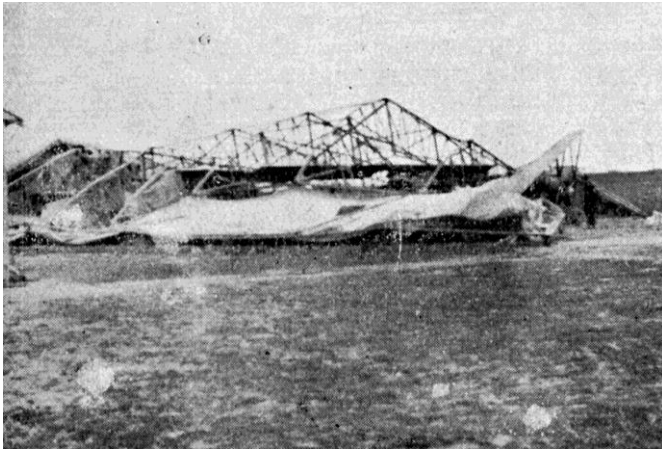
### Instalaciones luego del tornado del 29 de junio de 1922



Estado en que quedaron los aviones



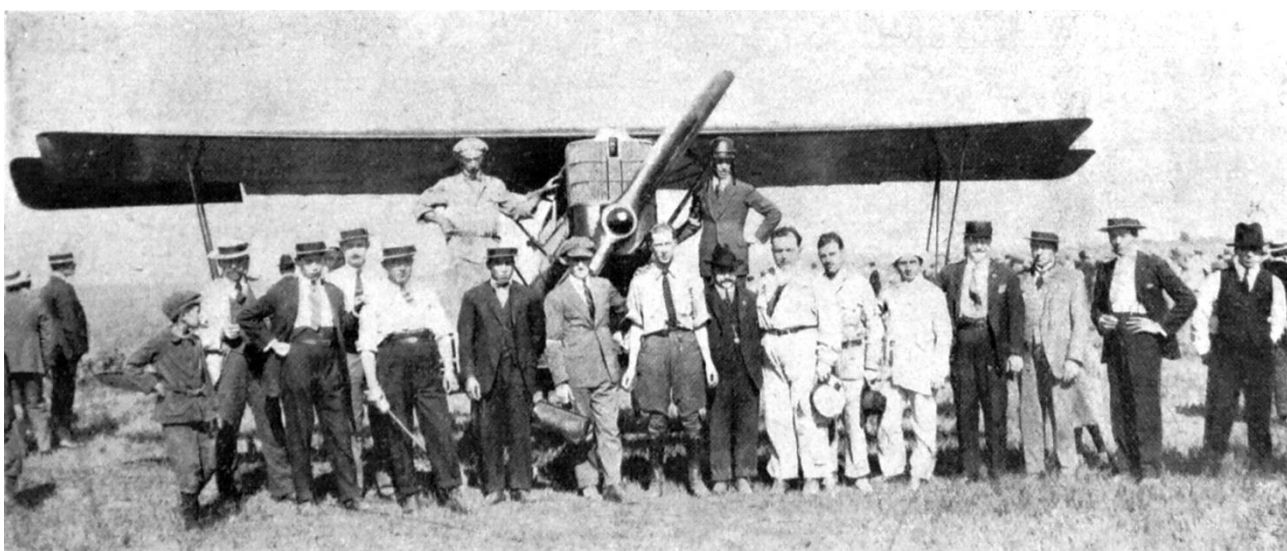
Otra vista de la catástrofe





Caudron G-3 Anzani 100 hp de Leonardo Aurelio Selvetti en el Centro Pro Aviación Civil luego del temporal del 29 de junio de 1922<sup>96</sup>

### Max Holtzem en el Centro Pro Aviación Civil



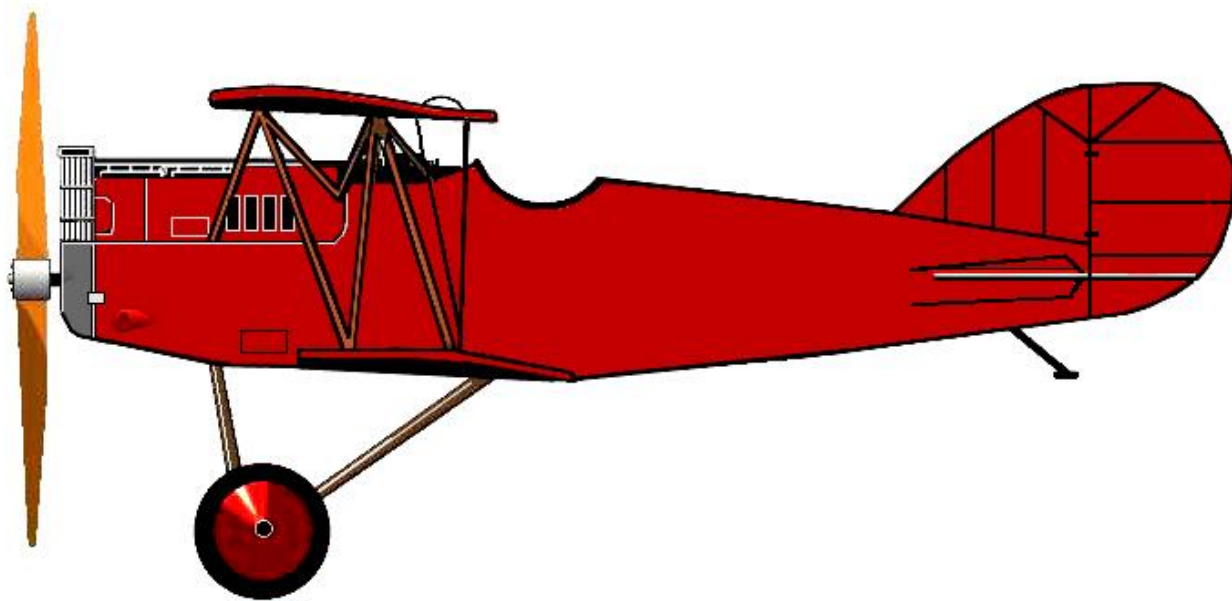
Pfalz D.15 con el al piloto alemán Max Holtzem de breech y botas en el Centro Pro Aviación Civil del aeródromo Villa Lugano<sup>97</sup>

<sup>96</sup> Revista *Aviación* N° 19 y 20. Septiembre de 1922.

<sup>97</sup> Revista *Aviación*. 6 de marzo de 1921,



Integrantes del Centro Pro Aviación Civil Villa Lugano. Detrás se ve al piloto alemán veterano de guerra Max Holtzem a bordo de su Pfalz D.15. Abril de 1921<sup>98</sup>



<sup>98</sup> Colección Alberto Mortz.



Pfalz D.15 en la Primera Guerra Mundial<sup>99</sup>

### **Escuela Aeronáutica de Perfeccionamiento y Navegación**

Se organizó el 9 de julio de 1921 y fue nombrado presidente Fernando Menéndez. Preveía el ingreso de menores de entre 15 y 18 años con la categoría académica de Cadete<sup>100</sup> y la admisión se realizaba previo reconocimiento médico en el gabinete psicofísico El Palomar.

El cuerpo docente estuvo integrado por el Capitán Antonio Parodi (Asesor Técnico del Servicio Aeronáutico del Ejército), Teniente 1° Alfredo Miguel Paladino, Dr. Agesislao Milano, Ing. Edmundo Lucius, Ing. Lorenzo Mazzeo, Ernesto A. Pfyfer, Guillermo Roedel (Pilotaje) y Juan Carlos Goggi (Pilotaje)<sup>101</sup>. El curso teórico práctico funcionó en Villa Lugano hasta el 29 de junio de 1922, luego las instalaciones se mudaron a Castelar y reiniciaron la actividad académica en octubre. Este organismo fue el origen de la Escuela Nacional de Aviación Civil.

---

<sup>99</sup> Recuperado de Internet de: [http://www.earlyaviator.com/archive/images8/Pfalz\\_D15.jpg](http://www.earlyaviator.com/archive/images8/Pfalz_D15.jpg)

<sup>100</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina Tomo 1. Pág. 183.

<sup>101</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. Efemérides N° 3, 2ª Parte. Pág. 11.



Cap Antonio Parodi



Tte 1° Alfredo M. Paladino



Dr. Agesislao Milano



Ing. Edmundo Lucius



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

### Compañía de Aviación *El Cóndor*

La compañía<sup>102</sup> había sido constituida en 1920 por el señor Alonso de origen español, propietario de la Casa Alonso (un negocio de mecería) y Juan N. Galtier y los aviones adquiridos por el ex Teniente aviador del ejército francés Juan Alberto Delest<sup>103</sup> para la misma fueron cinco Dorand A.R.1, un Salmson 2.A.2 y un Maurice Farman MF.11<sup>104</sup> que había pertenecido a la misión militar francesa.

<sup>102</sup> Algunas fuentes refieren la razón comercial como *Compañía de Transportes Aéreos y Venta de Aeronaves El Cóndor*.

<sup>103</sup> Nacido en Buenos Aires, ex oficial de bombardeo del ejército francés.

<sup>104</sup> *En El Palomar serán ensayados esta semana varios aeroplanos que luego irán a otros campos de aviación: un Farman 40 de 80 hp. y un Pfalz de 150 hp.* Diario *La Nación*. 24 de agosto de 1920.

Además de la explotación aerocomercial tenían la representación de las casas Dorand, Salmson y Nieuport.

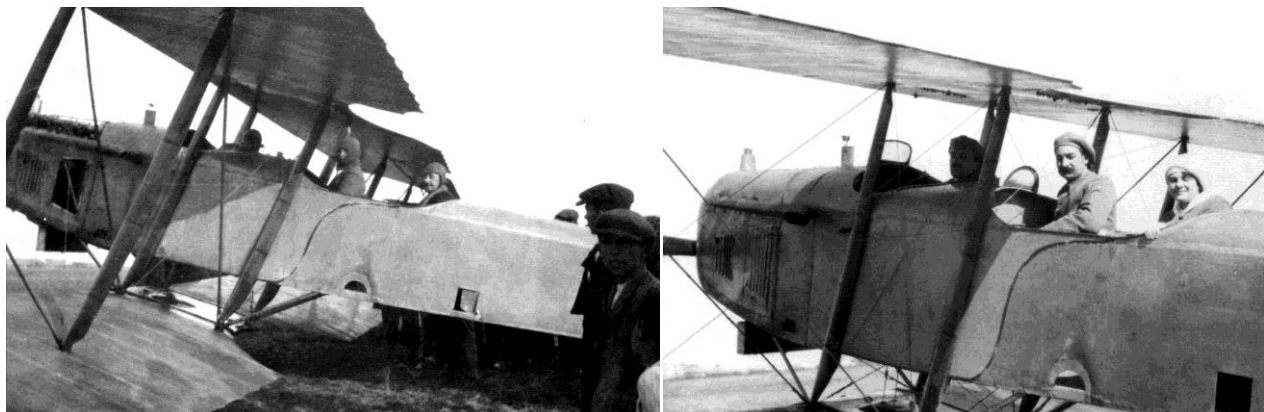
Entre junio a octubre de 1920 realizó 424 vuelos con una duración de 109 horas de vuelo, recorriendo 16.050 kilómetros y transportando 840 pasajeros empleando para todos los vuelos Dorand con Renault de 190 hp<sup>105</sup>. Ampliando esta información publicada por la revista *Aviación*<sup>106</sup> y el diario *La Nación* en su edición del domingo 15 de agosto de 1920 consignó el detalle de las operaciones realizadas por sus pilotos (ex integrantes de la misión militar francesa) en la semana del 6 al 13 de agosto de 1920.

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

**René Ménard:** 16 en Roque Pérez, 14 en Saladillo, 12 en Lobos, 9 en 25 de Mayo y 15 en 9 de Julio y 23 en French<sup>107</sup>. El 28 de noviembre de 1920 una noticia consignada por el diario *La Nación* expresaba:

*Desde Villa Lugano iniciaron giras por el interior pilotos de la Compañía Condor con Dorand de 180 hp. Antheme fue a Entre Ríos y Menard a Córdoba y San Juan*<sup>108</sup>.

Al poco tiempo los pilotos Delest y Abel con el mecánico Gardier trasladaron los aviones a Bahía Blanca con la finalidad de extender los servicios aéreos al sur. El 29 de octubre realizaron un raid a Viedma llevando en ambos aviones 100 ejemplares del diario *La Nueva Provincia*<sup>109</sup>.



Dorand AR.1 de la Misión Militar Francesa con Jules Abel<sup>110</sup>

<sup>105</sup> Revista *Aviación* N° 33. Mayo de 1921.

<sup>106</sup> Revista *Aviación*. Abril de 1922.

<sup>107</sup> Diario *La Nación*. 22 de agosto de 1920.

<sup>108</sup> Datos proporcionados por el investigador Marcelo W. Miranda.

<sup>109</sup> Revista *Aviación*. Mayo de 1920.

<sup>110</sup> Foto archivo Marcelo W. Miranda. Revista *LV*.

**"EL CÓNDOR"**



**COMPañIA DE AVIACION**

**DORAN, SALMSON - NIEUPORT**

— DE —

**JUAN N. GALTIER**

**ESCRITORIO PROVISORIO:**

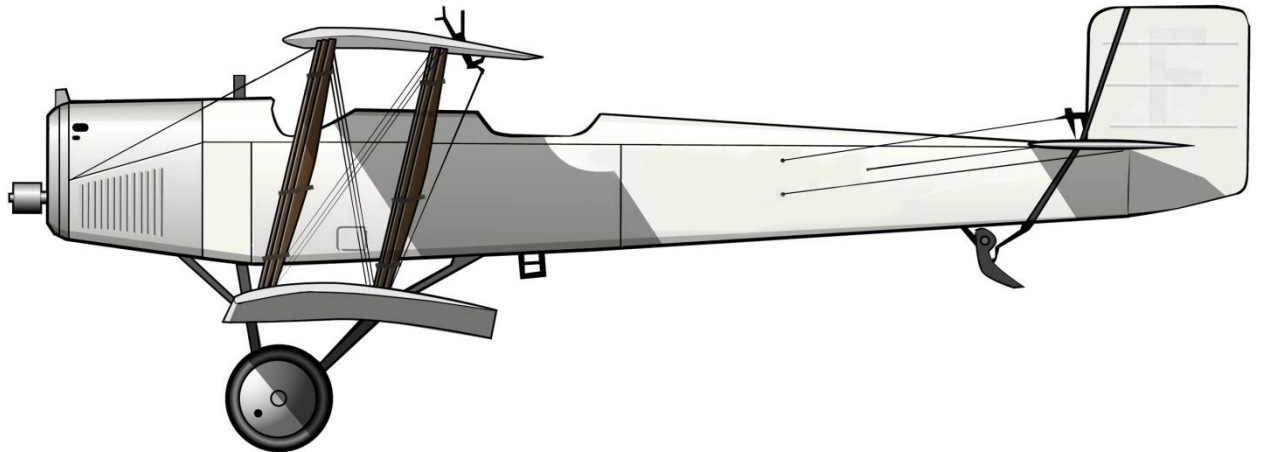
**CORRIENTES 1044 - Dto. 2**

**AERODROMO EN: VILLA LUGANO**

**DIRECCIÓN TELEGRÁFICA PARA EL EXTERIOR**  
**"AERCONDOR"**



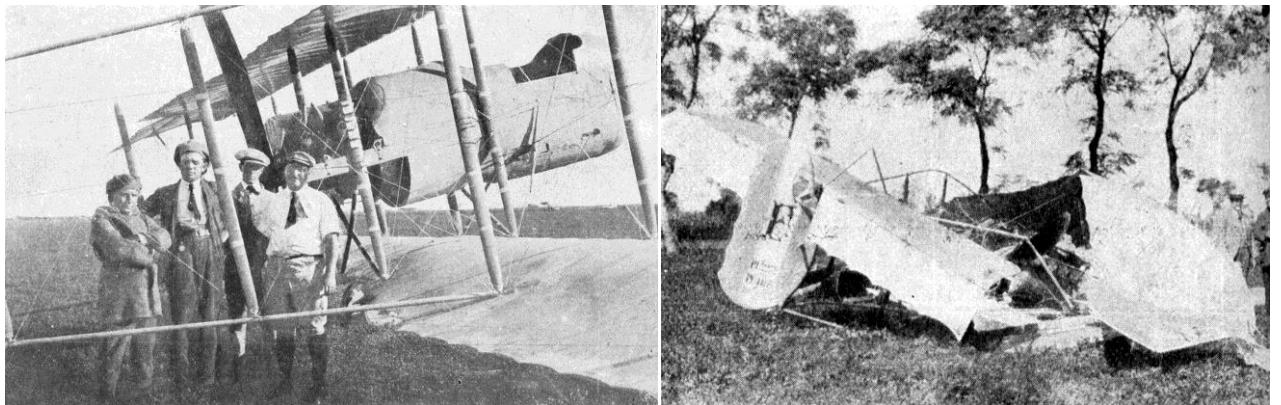
Publicidad del 1 de agosto de 1921



Dorand AR.1

El 14 de febrero de 1921 el piloto platense Juan José Esteguy voló de Villa Lugano a La Plata con un Dorand A.R. 1 de 200 hp doble comando de la compañía para dar instrucción de vuelo al Sr. Galtier<sup>111</sup>.

El 9 de abril a las 15.40 Delest se precipitó con su Farman F-40 adquirido a la misión francesa, cerca de Esperanza en el paraje denominado *arroyo Aguiar*. Fallecieron el piloto y su pasajero Serafín Meiners. Había ido a realizar vuelos con pasajeros para participar de un homenaje al Gobernador Mosca<sup>112</sup>.

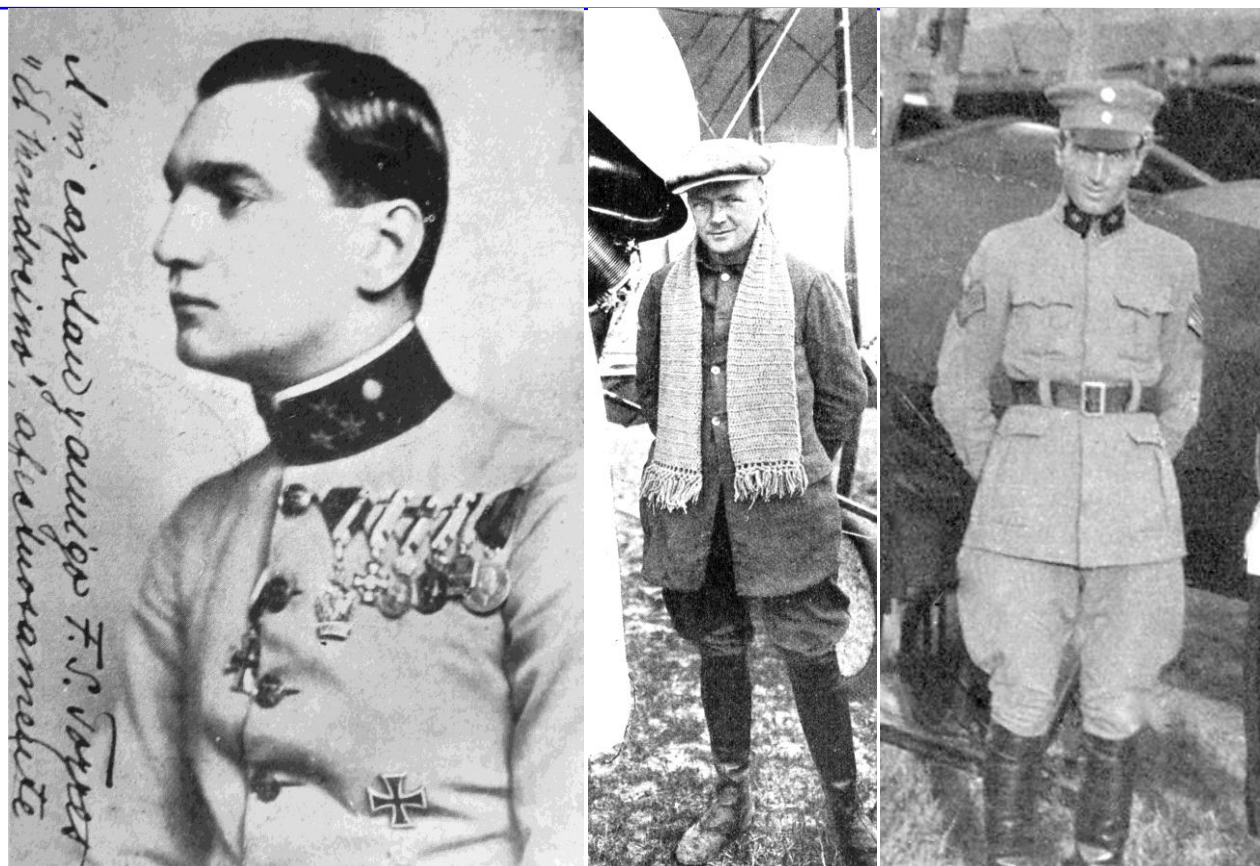


Farman F.40 N/S 14-1418. Izquierda: El Sr. Alabarbe con Delest, Madoery y el mecánico Ruzetti fotografiados en Esperanza el día anterior del accidente. Derecha: El avión accidentado en Esperanza<sup>113</sup>

<sup>111</sup> Revista *Aviación* N° 46. Marzo 1921.

<sup>112</sup> Revista *Aviación* N° 40 y 41. Mayo 1921.

<sup>113</sup> Revista *Aviación* N° 5. Mayo de 1921.



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

### **Aéreos Servicios Sociedad Anónima (ASSA)**

Esta compañía de aviación fue patrocinada por la Sociedad Ítalo Argentina de Aviación Civil con sede en Castelar. Dispuso de tres triplanos trimotores Caproni modificados: un bombardero Ca.5 (Número de serie 12010, equipado con tres motores Issotta-Fraschini 300 hp) donado o adquirido a la Misión Militar Italiana y dos unidades Ca.48<sup>114</sup> compradas en Italia junto con el kit para modificar el bombardero Ca.5 para transporte de pasajeros. El material llegó al país entre marzo y septiembre<sup>115</sup> de 1921 junto con dos Ansaldo SVA 5 y cuatro SALM de 120 hp<sup>116</sup>.

Se construyó un enorme hangar en el campo de aviación de Villa Lugano<sup>117</sup> con rieles para posibilitar las maniobras de acceso y salida del avión; donde fueron armados y probados. En esas tareas

<sup>114</sup> Este bombardero triplano fue una modificación de posguerra del Ca.4 en la cual se reemplazó el alojamiento de bombas, por una cabina cerrada con cómodos sillones con capacidad diecisiete pasajeros (cabina inferior) y seis plazas adicionales en la carlinga correspondiente a la tripulación. Estaban equipados con motor Liberty de 450 hp. La velocidad ascensional le permitía alcanzar 1000 m en 6 minutos, 2000 m en 13 minutos y 3000 en 24 minutos a una velocidad de 135 a 140 km/h. Ascendía a 1000 m en 8 minutos y a 3000 m en 45 minutos. Con uno de estos aviones el Capitán Giulio Laureati realizó un vuelo entre Milán y Londres. Este bombardero triplano fue una modificación de posguerra del Ca.4 en la cual se reemplazó el alojamiento de bombas, por una cabina cerrada con cómodos sillones con capacidad 17 pasajeros (cabina inferior) y 6 plazas adicionales en la carlinga correspondiente a la tripulación.

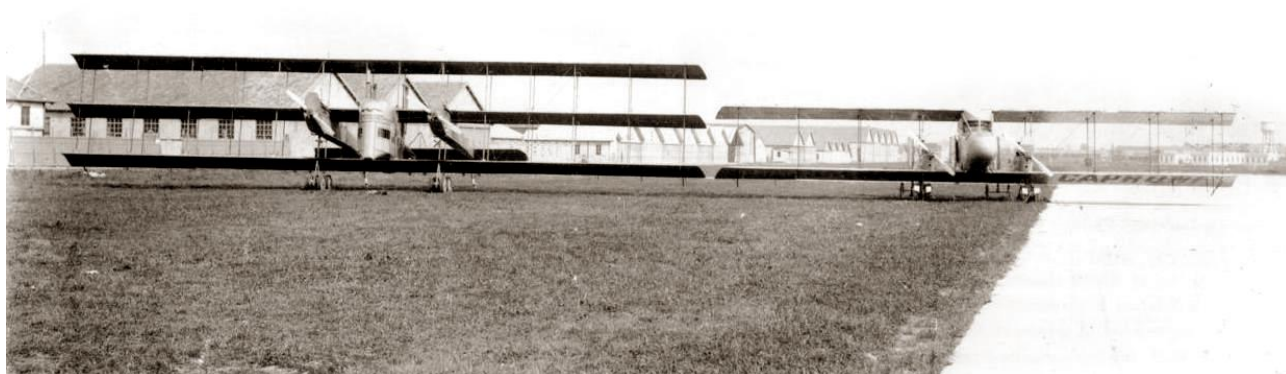
<sup>115</sup> Diario *El Pueblo* de San Fernando N° 1375. 31 de agosto de 1919.

<sup>116</sup> Revista *Aviación* N° 4. Abril de 1921.

<sup>117</sup> En las crónicas de la época aparece como Villa Soldati.

participaron los hermanos Ernesto y Atilio Salamano<sup>118</sup> que habían estado encargados de armar los dos bombarderos militares en El Palomar.

Subsidiariamente se contrató los servicios de los pilotos Giulio Laureati y Giulio Baldi para implementar un ambicioso plan de explotación que incluía toda la extensión del territorio argentino y rutas hacia la República Oriental del Uruguay, Paraguay y Chile. En ese entonces la aviación italiana tenía ganado un genuino prestigio en vuelos con pasajeros de larga duración a partir del vuelo directo entre Torino y Londres desarrollado en septiembre de 1919 con uno de estos aviones al mando del Capitán Giulio Laureati (1877-1943).



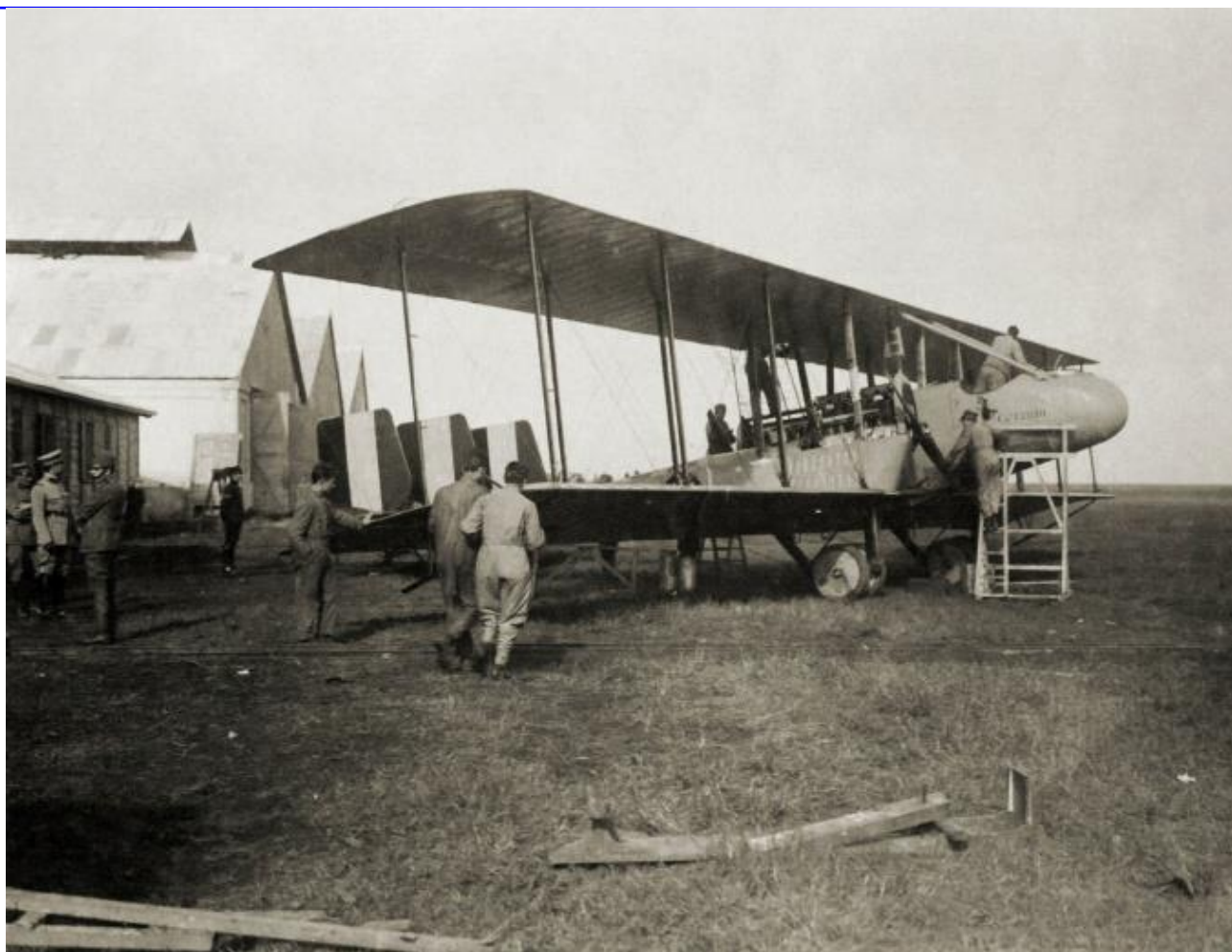
Transportes Caproni. Se aprecian las dos versiones como las utilizadas en argentina. A la izquierda se ve el Ca.48 especialmente traído de Italia. El de la derecha corresponde al bombardero Ca.5 utilizado por la misión militar italiana transformado para transporte de pasajeros

La cabecera para las operaciones estaba prevista que fuese desde el aeródromo Castelar, aunque también se evaluaron como probables el campo de aviación de Villa Lugano y otro en Avellaneda. Según el plano elaborado preservado en el Archivo General de la Nación, las rutas programadas para su explotación era muy extenso, comprendía todo el país y ciudades limítrofes (Buenos Aires, Gualeguaychú, Concordia, Monte Caseros, General Alvear (Corrientes), Posadas, Asunción (Paraguay), Formosa, Corrientes, Resistencia, Presidente Roca (Formosa), Rivadavia, Embarcación, Bariloche, Malvinas, Ushuaia, Punta Arenas, etc.).

Las operaciones comenzaron en febrero de 1922<sup>119</sup> y el último vuelo conocido cabo el 8 de febrero de 1923 al mando de Laureati con dieciséis pasajeros y finalizó en Alsina con el capotaje del avión. Entre marzo y septiembre de 1921 llegó al país un kit para la modificación del bombardero de la misión militar italiana y el armado de los Caproni Ca.48 adquiridos en Italia.

<sup>118</sup> Diario *El Pueblo* de San Fernando N° 1374. 24 de agosto de 1919.

<sup>119</sup> En los primeros días de febrero de 1922 se llevó cabo un vuelo de ensayo del Ca 33 N° 12010 realizado en Castelar con un sobrevuelo de la Capital Federal al mando de Luis Stach con 12 pasajeros. El 10 se llevó a cabo el raid Castelar-Libertad al mando de Stach. Debido al fuerte viento de frente agotó el combustible y realizó un aterrizaje forzoso en Rincón de la Bolsa en el campo del Sr. Calcagno. Al día siguiente se realizó el vuelo Libertad-Montevideo con diez pasajeros. Reabasteció y prosiguió vuelo con nueve pasajeros a Montevideo, al aterrizar debido al fuerte viento tocó el piso con el ala derecha, rompió el tren de aterrizaje y hélices. Los pasajeros resultaron con excoriaciones y Stach con doble fractura de antebrazo derecho. El avión quedó en los talleres de la Escuela de Aviación Militar Uruguay. Revista *Aviación* N° 15. 31 de marzo de 1922.



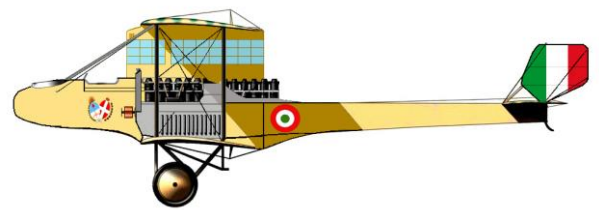
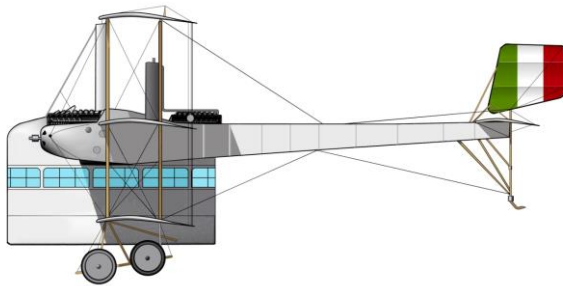
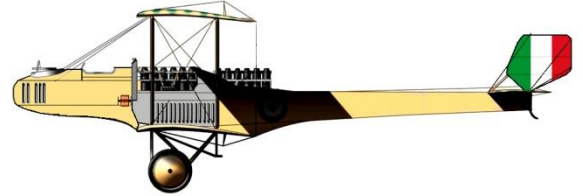
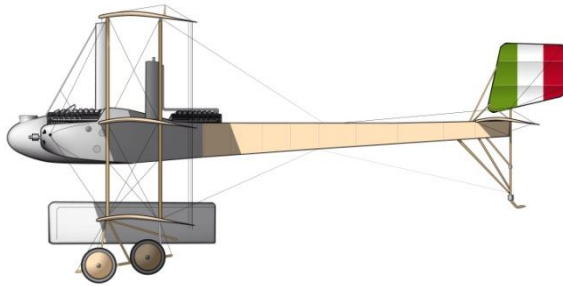
Caproni Ca 5 N/S 12010 de la Misión Militar Italiana en El Palomar. 1919



Los pilotos Laureati y Baldi delante del Caproni Ca.48<sup>120</sup>

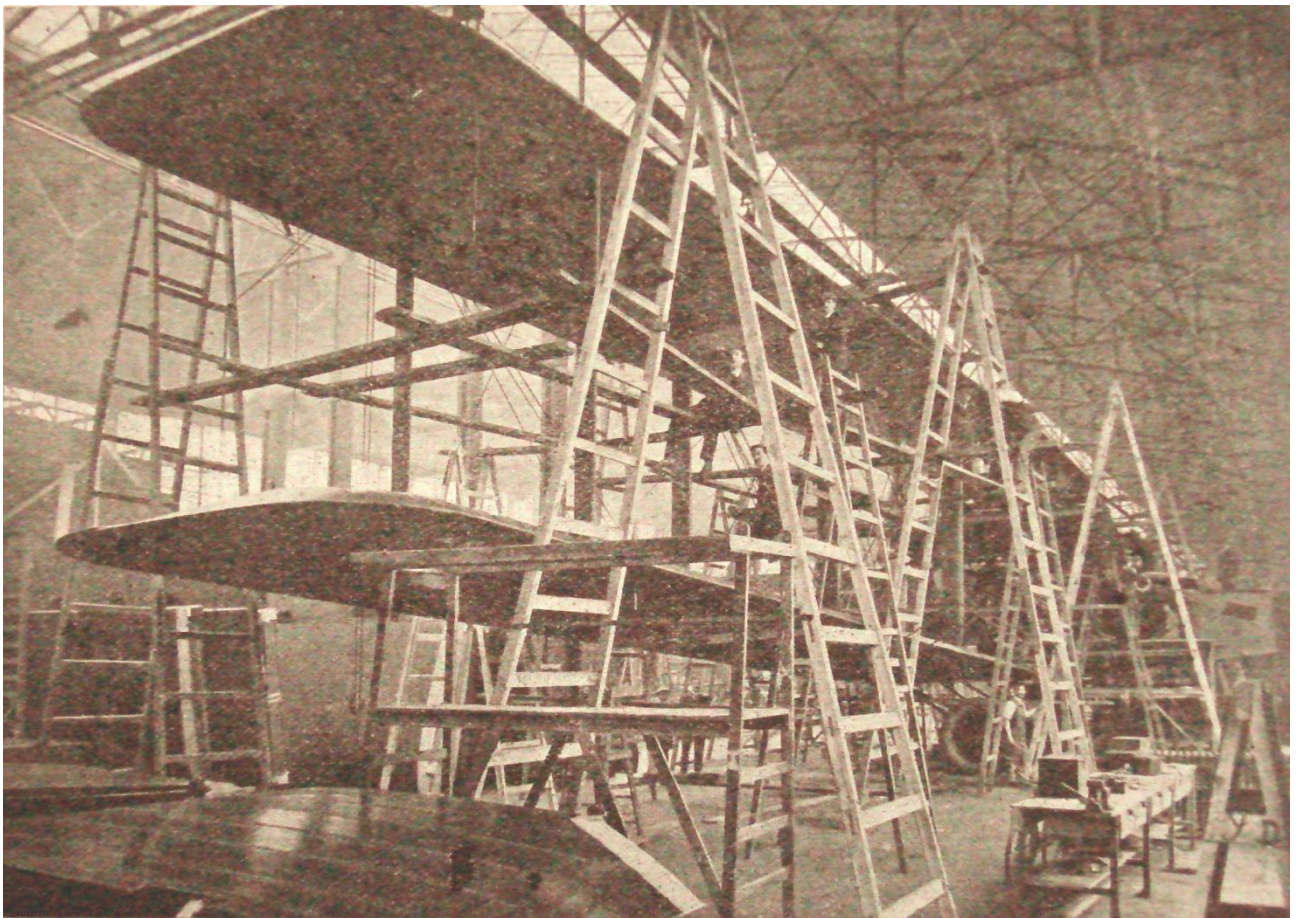
<sup>120</sup> Foto Archivo General de la Nación.

**Versiones originales y modificadas de los Caproni de ASSA**



Caproni Ca.48

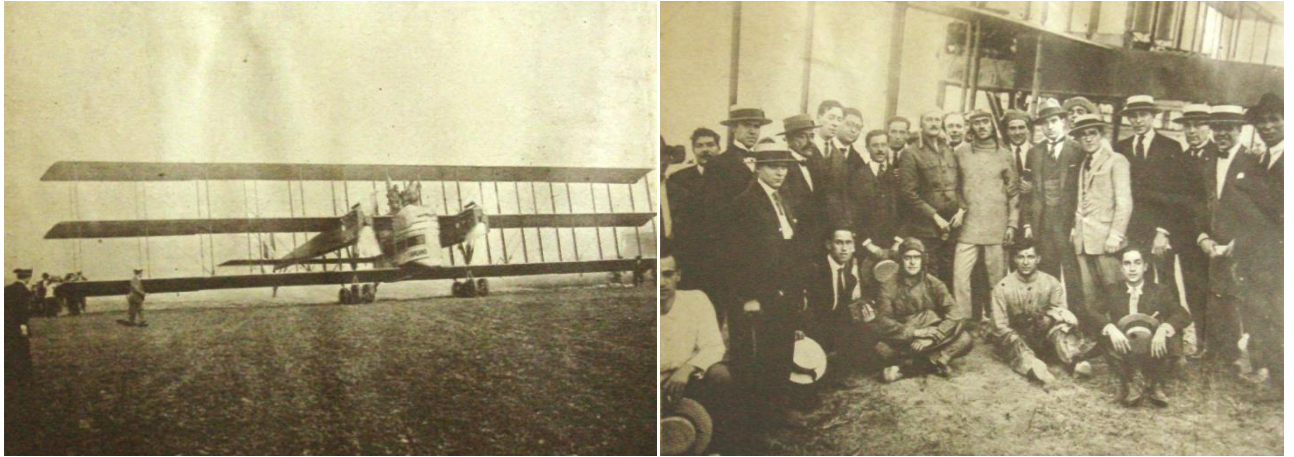
Caproni Ca 5



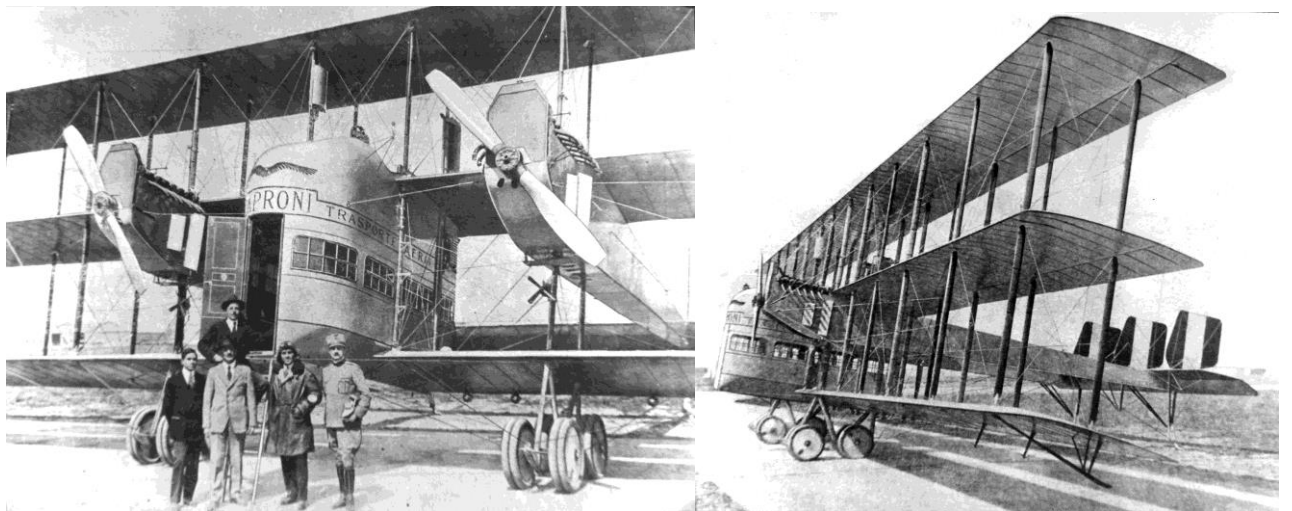
Hangar en Villa Soldatti donde se realizó el montaje del Caproni<sup>121</sup>

<sup>121</sup> Revista *Aviación*.

El 10 de marzo de 1923 poco antes de las 17 realizó el vuelo del primer avión que casualmente coincidió con la presentación del Curtiss 17 *Oriole* en San Fernando por parte de los representantes comerciales de la marca: James Honor y Guillermo Hillcoat. Decoló en 100 m con carga completa y realizó un vuelo sobre la ciudad<sup>122</sup>.



El avión ensayado en Villa Lugano con los pilotos Giulio Laureati y Giulio Baldi. 10 de marzo de 1923



Caproni Ca 48 de ASSA con directivos de la empresa y los pilotos Laureati y Baldi<sup>123</sup>

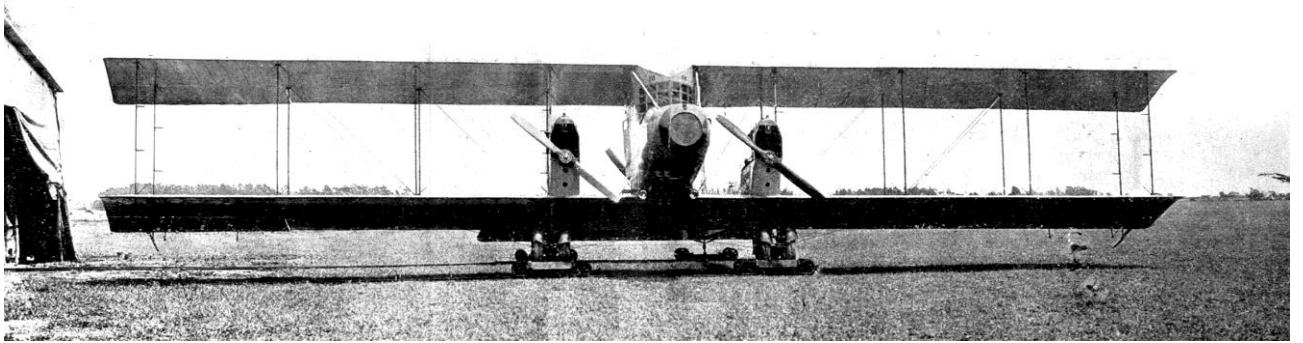
Una vez ensayados los aviones la línea comenzó a operar desde el aeródromo de Castelar, aunque también se evaluaron como probables el campo de aviación de Villa Lugano y otro en Avellaneda. En los primeros días de febrero de 1922 se llevó cabo un vuelo de ensayo del Caproni 33 N° 12010 realizado en Castelar con un sobrevuelo de la Capital Federal al mando de Luis Stach con 12 pasajeros<sup>124</sup>.

---

<sup>122</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N° 2, 1ª Parte. Enero a junio. Pág. 59.

<sup>123</sup> Foto Archivo General de la Nación.

<sup>124</sup> Revista *Aviación* N° 15. 31 de marzo de 1922.



Caproni Ca 5 N/S 12010 modificado en Castelar. 8 de febrero de 1922<sup>125</sup>

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



El mismo avión modificado con el piloto Luis Stach minutos antes de partir de Castelar en un vuelo sobre la Capital con 12 pasajeros. 11 de marzo de 1922

<sup>125</sup> Revista *El Gráfico* N° 141. 11 de marzo de 1922.



Caproni Ca 5 (Ex MMI) 3 Issota Fraschini 300 hp. Probablemente en Castelar luego de las modificaciones efectuadas en 1921<sup>126</sup>



Accidente de Stach, nótese que mantiene el esquema de pintura italiano con la bandera argentina pintada en la deriva central. 27 de febrero de 1922<sup>127</sup>

---

<sup>126</sup> Foto Guido Ghiretti. Recuperado de Internet de: <https://aerodromosextintos.blogspot.com/search/label/Caproni>

<sup>127</sup> Foto Museo Aeronáutico de la República Oriental del Uruguay. Archivo Gustavo Víctor Necco Carlomagno.

### **Fabricación del aeroplano de Schüle Von Hilvety**

Otro hecho singular para el aeródromo se produjo en 1923 con el ensayo de un extraño avión desarrollado por el Ing. George C. Schüle C. Hilvety. Había nacido en Bucarest, Rumania, el 30 de marzo de 1897, sus padres eran suizos, nacionalidad que adoptó luego. Estuvo enrolado en el Ejército en la especialidad de Aviación donde alcanzó el grado de Teniente 1º. A fines de 1917 se graduó como ingeniero aeronáutico en la universidad suiza en Laussana<sup>128</sup> y el 25 de abril recibió su brevet de piloto militar, pasado en la escuela de Dubernoy. Construyó un tipo de avión, modelo biplano, con una potencia de 180 hp, que con muy buenos resultados fue utilizado por la fuerza aérea militar suiza. Anteriormente construyó varios tipos de monoplanos con sistema de estabilidad giroscópica que más tarde fueron adquiridos por la importante empresa austriaca Lohner. Cuando llegó al país en 1920, Schüle había construido 17 aviones.

Fue un monoplano del tipo parasol, construido totalmente en tubos de acero. Tenía una envergadura de 12.80 m; una longitud de 8.30 m y una altura total de 2.90 m. Tenía un motor BMW (Bayerische Motor Werke), de tipo vertical, de 6 cilindros, fijo, y de una potencia de 185 hp. Realizó su primer vuelo en Villa Lugano el 8 de abril de 1923<sup>129</sup>.



Schüle Von Hilvety en el aeródromo Villa Lugano. 1923<sup>130</sup>

---

<sup>128</sup> Fundada en 1741 en el cantón de Vaud.

<sup>129</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides N° 2*, 1ª Parte. Enero a junio. Pág. 83.

<sup>130</sup> Foto de archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

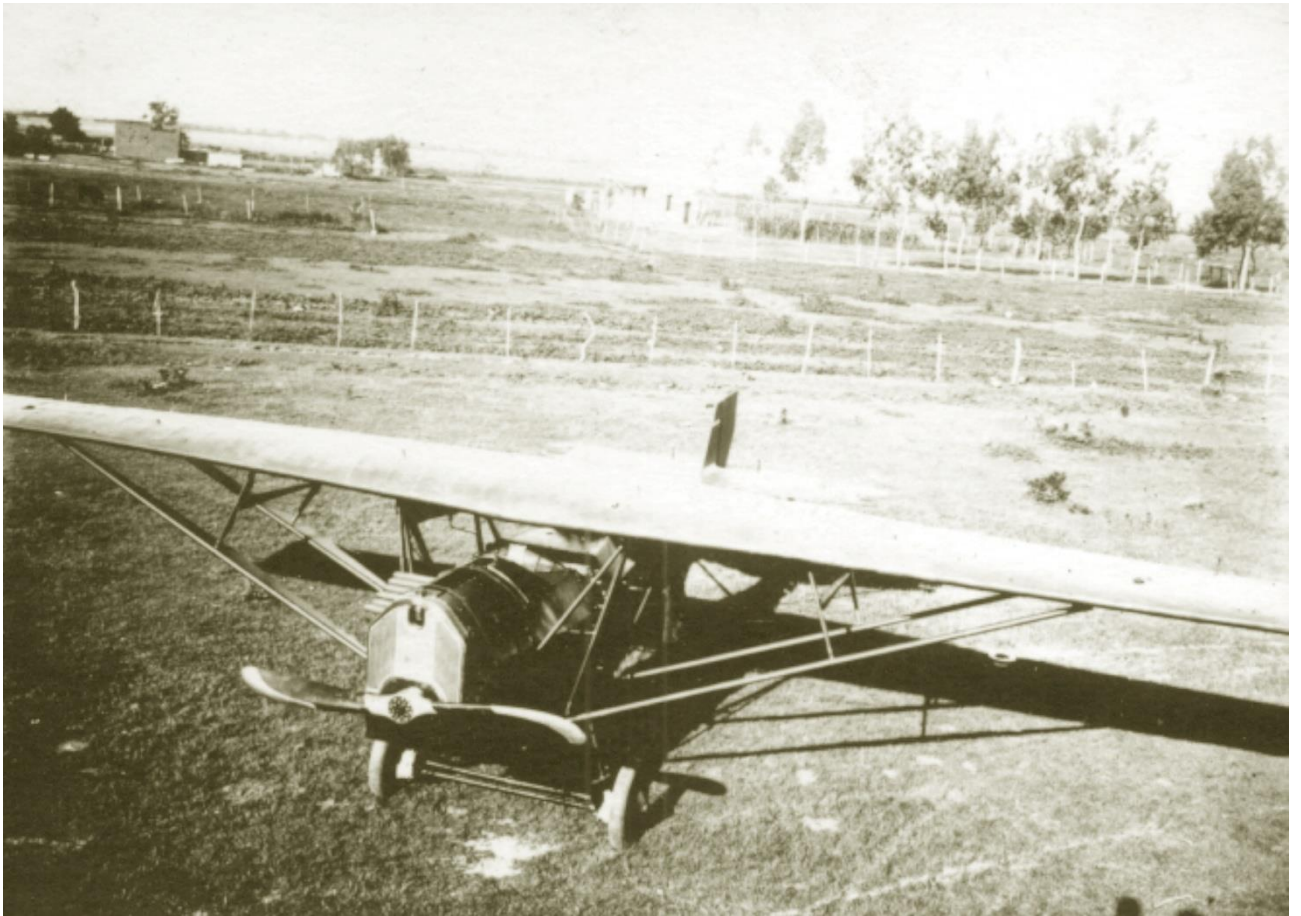




Foto del fuselaje<sup>131</sup>

El ingeniero tenía previsto establecer en el país una fábrica de aviones enteramente metálicos. La gama prevista incluía desde un avión de transporte para 20 pasajeros hasta el pequeño avión de turismo de 30 hp, cuyo costo no debería de sobrepasar un precio de \$ 2000.

También incursionó en la fabricación de uno de sus motores. La última aparición documentada de la aeronave fue el 20 de octubre de 1924 con motivo de la copa *El Diario* organizada por el Centro de Aviación Civil organizó en San Fernando. Participaron de la prueba: Eduardo Alfredo Olivero<sup>132</sup>, Patricio Hasset, Hubert Hugo Ellif, Máximo R. Schilling, Gerardo Varela, Virgilio Mira, Juan Carlos Goggi, Osvaldo Fresedo, José Gatti, Guillermo Hillcoat, Jorge Adolfo Luro y Julio César Paldao<sup>133</sup>.



Carrera Copa *El Diario*. Se ven: Curtiss JN-4D *Jenny* N° 15, Schüle Von Hilvety, Udet U.6, RAF SE-5 *Single Scout* (seguramente traído por Wilmot y volado por Eduardo Alfredo Olivero) y la parte posterior de un Curtiss 17 *Oriole* en el Centro de Aviación Civil, San Fernando. 20 de octubre de 1924<sup>134</sup>

<sup>131</sup> Revista *Aviación* N° 24. Abril de 1923.

<sup>132</sup> Se elevó a 6200 m con el RAF SE-5 *Single Scout*.

<sup>133</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1936) *Efemérides* N° 3, 2ª Parte. Pág. 102.

<sup>134</sup> MARTÍN Eloy. (2013) *Ernst Udet y sus aviones en Argentina*. Fundación *Histarmar*. Recuperado de Internet de: <http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/Ernst%20Udet%20y%20sus%20aviones%20en%20Argentina-Eloy%20Martin.pdf>

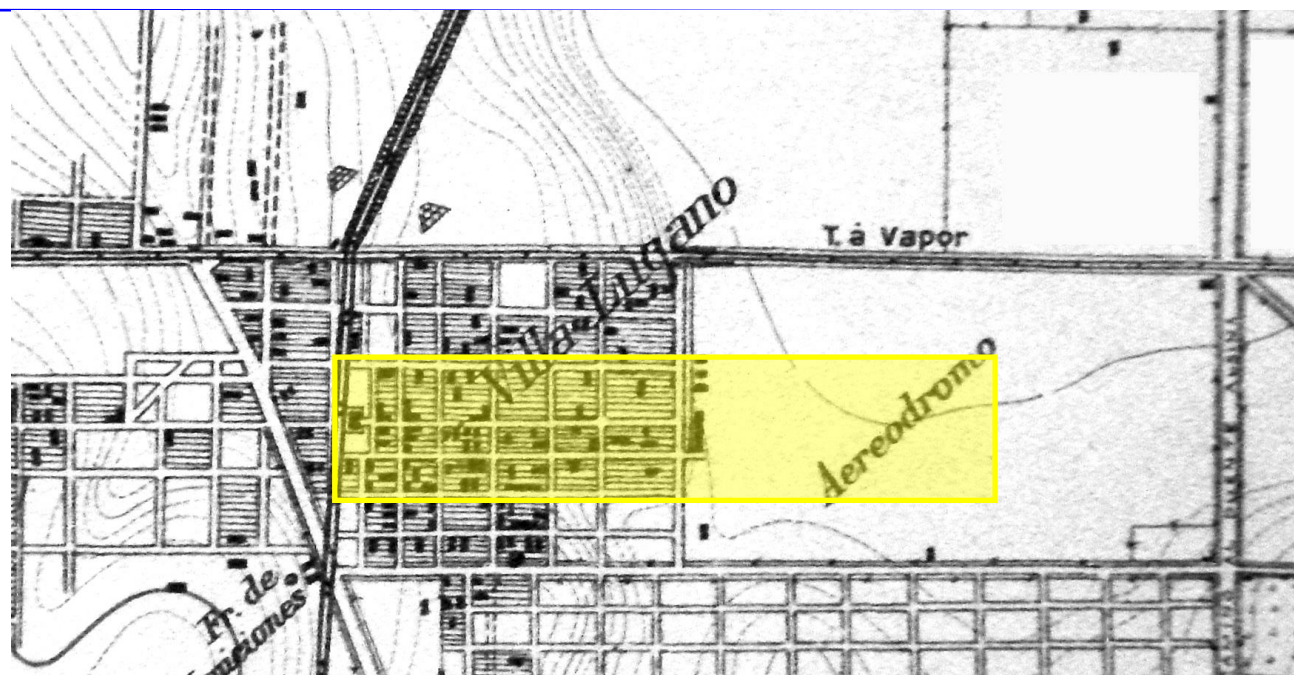
---

### Proyecto de aeródromo de Flores

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

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





El paracaidista norteamericano Henry Johnson en Villa Lugano. 1932<sup>135</sup>

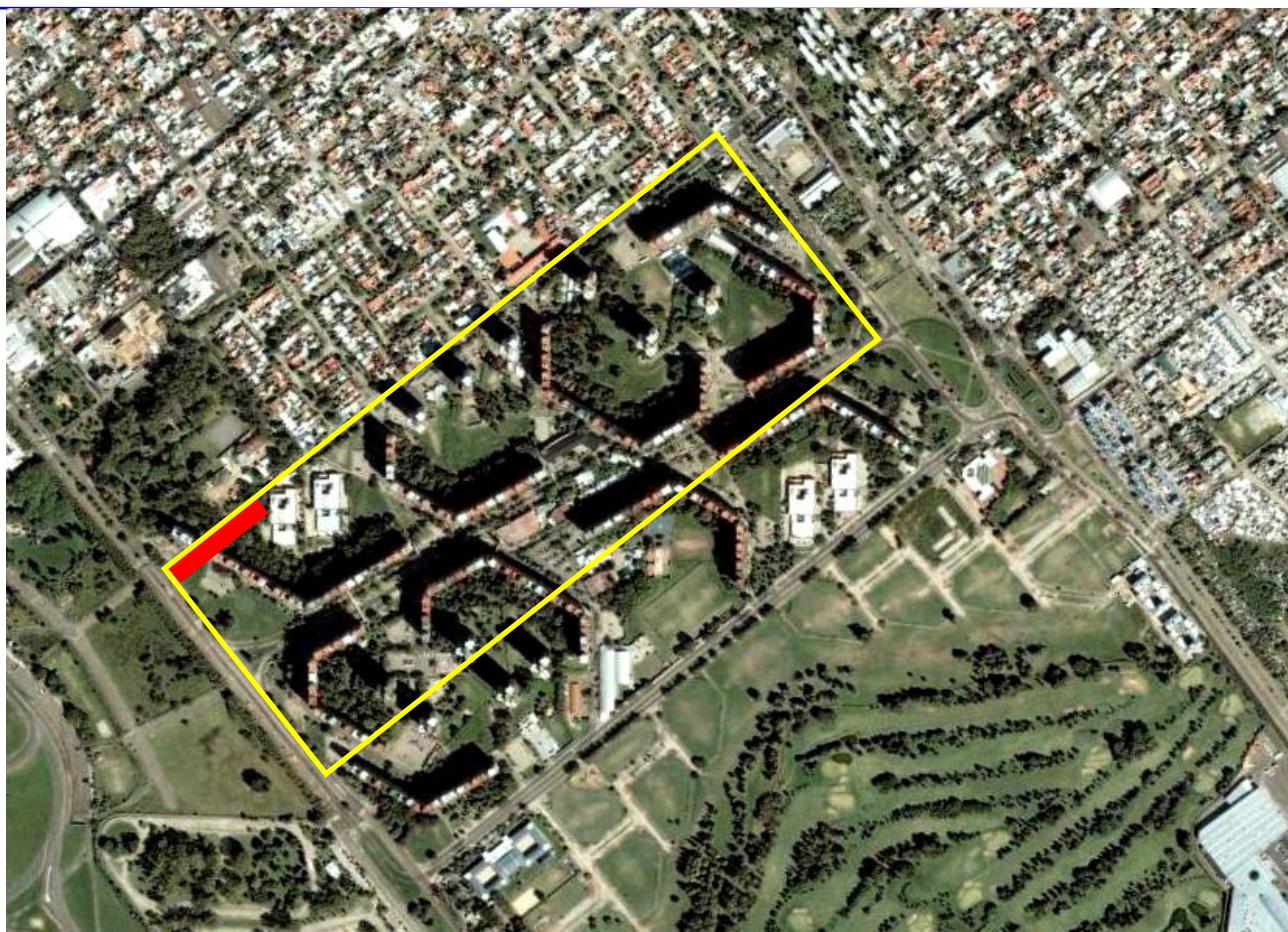
<sup>135</sup> Este paracaidista realizó exhibiciones entre la década del 20 al 30. Falleció el 4 de febrero de 1934 en el Río de la Plata. BONVISSUTO, Vicente. (1989) *Los Parapioneros. Quiénes y Cómo*. Talleres Gráficos Mundial. S.A. José A. Cor-tejarena 1862. Buenos Aires. Argentina)

### ***Barrio General de División Manuel Nicolás Savio***

El terreno del aeródromo desapareció por completo cuando en 1969 se planificó Barrio *General de División Manuel Nicolás Savio*. Consistió en un importante complejo habitacional popularmente conocido como Lugano I y Lugano II.

El ambicioso proyecto fue realizado en conjunto con la Comisión Municipal de la Vivienda, que empleó un equipo de 33 arquitectos, 30 ingenieros, 5 sociólogos, 5 agrimensores, 5 economistas y 76 técnicos. Se desarrolló en tres etapas. La primera comprendida por 1000 viviendas, fue inaugurada el 19 de diciembre de 1970 concluyéndose definitivamente en febrero del año siguiente. La segunda etapa comenzó en agosto de 1971.





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

### **Bibliografía y consulta a expertos**

Archivo General de la Nación

Archivos documentales de la familia Dolphyn

Archivos documentales del Aero Club Argentino

BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) *Efemérides N° 2*, 1.<sup>a</sup> Parte, Enero a Junio

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

Boletines del Aero Club Argentino

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

Colaboración del periodista belga Frans Van Humbeek

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

Diario *Democracia*

Diario *El Nacional*

Diario *El País*

Diario *El Pueblo*

Diario *El Pueblo* de San Fernando

Diario *La Argentina*

Diario *La Nación*

Diario *La Prensa*

Diario *La Razón*

Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea

Dr. Marcelo W. Miranda

Frans Van Humbeek

Gustavo Víctor Necco Carlomagno

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

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

*La Revue aérienne*.

Libro de Actas del Aero Club Argentino

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

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

Marcelo W. Miranda

MARTÍN Eloy. (2013) *Ernst Udet y sus aviones en Argentina*. Fundación Histarmar

- 
- MARTÍN, Eloy. (2009) *Los vuelos del centenario. Crónica de la aviación Argentina en 1910*. Createspace. Estados Unidos de América
- MARTÍN, Eloy. (2022) *El primer aeródromo militar argentino. Todo comenzó allí*. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Revista Aerohistoria N° 6. Agosto de 2022.
- MARTÍN, Eloy. (2022) *Visita de la Queen Aeroplane Company Limited a la República Argentina. Curiosidades y coincidencias*. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Revista Aerohistoria N° 2. Febrero de 2022.
- MARTÍN, Eloy. *El Caudron G3 EP2 en Argentina*. Fundación Histarmar. Septiembre de 2016
- MARTÍN, Eloy. *Los biplanos Voisin modelo 1907 en la Argentina*. Fundación Histarmar. Octubre de 2013
- MARTÍN, Eloy. *Los hermanos Benoch Leopold y Michel Dolphyn, y su paso por Argentina y Uruguay*. Fundación Histarmar. Agosto de 2013.
- MARTÍN, Eloy. *Paillette, André y Constant; apuntes sobre tres pilotos franceses*. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Revista Aerohistoria N° 1. Enero de 2020.
- MARTÍN, Eloy. RODRÍGUEZ, Oscar Luis. (1991) *La Aviación en el Ejército Argentino 1867-1991. Crónica Histórica y Catálogo*. Talleres NH Impresiones. Buenos Aires.
- RECALDE, Antonio María. (1936) *Efemérides N.º 3, 2ª Parte*  
Revisa *La ilustración Sud-Americana*  
Revista *Auto Argentina*  
Revista *Aviación*  
Revista *Caras y Caretas*  
Revista *El Gráfico*  
Revista *L'Aérophile*  
Revista *PBT*

### **Consultas en Internet**

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

<http://earlyaviators.com/LeopoldDolphyn.pdf>

[http://es.wikipedia.org/wiki/Barrio\\_General\\_de\\_Divisi%C3%B3n\\_Manuel\\_Nicol%C3%A1s\\_Sa-vio](http://es.wikipedia.org/wiki/Barrio_General_de_Divisi%C3%B3n_Manuel_Nicol%C3%A1s_Sa-vio)

<http://www.buenosaires.gob.ar/areas/barrios/buscador/ficha.php?id=39>

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

[http://www.earlyaviator.com/archive/images8/Pfalz\\_D15.jpg](http://www.earlyaviator.com/archive/images8/Pfalz_D15.jpg)

<http://www.magicasruinas.com.ar/revistero/nacion/marcelino-viscarret.html>

<https://picasaweb.google.com/113575493921228264877/LibroFundacionalDelAeroclubArgentino>

Anexo 1

Contrato con la firma Testoni, Chiesa y Cía. y Fiorito Hnos.

I

Buenos Aires 5 Febr 1910  
Srs Testoni Chiesa y Cía  
Muy Srs mis:

Preempuesto p<sup>a</sup> la construcción de  
un Aeródromo en Villa Lugano  
F.C.P. B.A comprendiendo las siguientes  
construcciones: —

- 1.) Una Valla de hierro galvanizado 1500 m. largo  
armazón pino tea alta 2,27 — según plano
- 2.) Un hangar en 4 divisiones de 14  
metros largo por 14 anchura y 6 de alto  
y con puertas corredizas de 14 metros de  
apertura (Total 56<sup>m</sup> x 14<sup>m</sup>)
- 3.) 200 Metros de tribunas con 5 filas  
de gradas de 0,40 x 0,40 y escaleras  
de 0,20 x 0,20 Cada 33 mts y con
- 4.) Una hilera de palcos (66 palcos) en  
una long: de 100 m. — de 1,50 frente por  
1,40 fondo y 0,60 de pasillo por detrás
- 5.) Alambrados:
  - a. — a 35 m. delante las tribunas
  - b. — 240 m. a la izq. del hangar
  - c. — 115 " " " derecho de las tribunas

## II

Continuación 5.)

d.- 550 m.- delante la tribuna o sitio de las entradas a  $\$ 2$ . -

e.- 150 m.- haciendo camino a la parte destinada a las entradas de  $\$ 2$ . -

f.- delante la sección de  $\$ 3$  y  $\$ 4$  del hangar. - etc. -

6.) Determinar 2 pistas de  $100^m \times 250^m$  -

7.) Una piecita p<sup>a</sup> comisario  $2,50 \times 2,50$  o  $3$  m. del suelo. - 200 m. frente a tribuna

8.) Una habitación debajo las tribunas p<sup>a</sup> La Prensa - de  $4^m \times 6^m$  - compiso.

9.) Instalación de teléfono desde cañal comisario hasta los Hangars. -

10.) Teléfono hasta est. Lugano. -

11.) Un martel p<sup>a</sup> señales de 10 m. alto.

12.) 100 banderas blancas p<sup>a</sup> pista. -

13.) Un Arco de Triunfo en la Calle Chilabert y Tafía

14.) Una carpa o local p<sup>a</sup> enfermería de  $4^m \times 5^m$  -

15.) Diez (10) W.C. en dos grupos de 5<sup>os</sup> en armazón de pino teja y forrado en zinc y en correspondiente instalación de agua

III

- 16.) Un toilette p<sup>a</sup> señoras con su correspondiente W.C. (2) servicio de agua Armazon y paredes finas y techo zinc.-
- 17.) Una caballeriza p<sup>a</sup> dos animales techada en zinc.-
- 18.) Una pabes oficial de honor en el centro de las tribunas de unos 6 m. x 5 m y sus adornos correspondientes.-
- 19.) 15 garita p<sup>a</sup> venta de entradas; con su correspondiente puerta y ventanilla y cajon p<sup>a</sup> dinero; con piso
- 20.) Provision de agua de pozo semisubterráneo molino y depósito p<sup>a</sup> dos mil (2000) lts.
- 21.) Arreglo de la calle (500 x 600 m) que va directamente de la estación hasta aeródromo.-
- 22.) Construcción de 3 buffets detrás de las tribunas y formando cuerpo con ellas de 9 m x 6 m.-  
Todas estas obras serán hechas con material nuevo de 1<sup>o</sup> clase y se empezará por los hangars según sus deseos; pero en cuanto

## IV

al tiempo se espere salvo fuerza mayor (huelgas, lluvias, etc.) terminar el hangar p<sup>a</sup> fine del corriente i principios de Mayo y todas las obras p<sup>a</sup> la 2<sup>a</sup> quincena de Mayo.-

Adelantando los trabajos del hangar se continuará con las tribunas dejando p<sup>a</sup> el último la valla y los alambrados.-

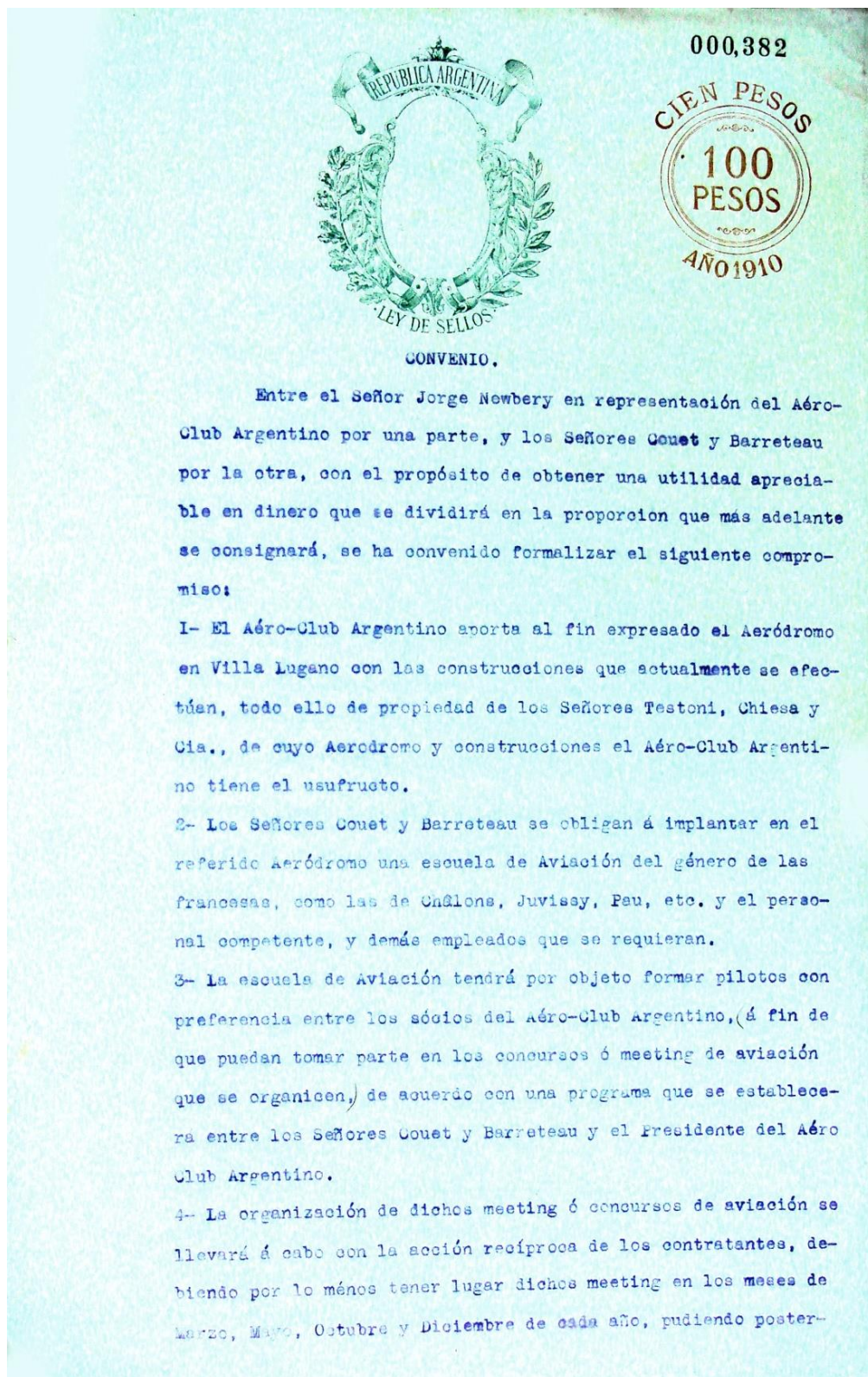
El costo total de las obras detalladas es de \$ 56.000.- (cincuenta y seis mil pesos m<sup>ps</sup> de C.P.L.) cuyo pago se hará en 5 cuotas á saber:

- 1<sup>o</sup> Al levantar las columnas del hangar y construir el piso semi-surgente.
  - 2<sup>o</sup> Al techar y cerrar 3 lados del hangar
  - 3<sup>o</sup> Al colocar armazones de las tribunas
  - 4<sup>o</sup> Al terminar cist., buffets W.C. etc.-
  - 5<sup>o</sup> Al terminar todas las obras detalladas.
- Nota - en el precio fijado no incluido los gastos de flete, acarreos, salarios y pasajes de operarios y mantenimientos de los mismos.

Carlos Chica

Anexo 2

Convenio con Couet y Berreteau



167,880



gerse al mes de Junio el correspondiente á Mayo de 1910.

5- De las entradas brutas que resulten de las fiestas ó meeting de aviación que se realicen corresponderá un 15% al Aéro-Club Argentino y el 85 % restante á los Señores Couet y Barreteau, siendo de cargo exclusivo de éstos todos los gastos que se originen ya sea para el mantenimiento de la escuela de Aviación en los meeting ó concursos, siendo bien entendido que el Aéro-Club Argentino no tendrá que abonar en ningún caso cantidad alguna.

6- El Aéro-Club Argentino contráe por su parte la obligación de contribuir con el prestigio de esa institución al mayor reclame para el éxito de los fines que se proponen los contratantes, gestinando del Exmo. Gobierno y demás autoridades y de particulares toda cooperación que sea posible obtener, como igualmente el servicio de orden necesario.

7- El Aéro-Club Argentino se reserva el derecho de aceptar fuera de los meeting establecidos en el Art.3 el concurso de otros aviadores quienes tratarán con los Señores Couet y Barreteau, asegurando estos últimos la organización de los meeting, y el Aéro-Club Argentino percibirá el porcentaje de las entradas brutas, como se establece en el Art. 5, y en caso de que no pudieran ponerse de acuerdo, el Aéro-Club Argentino podrá aceptar ese concurso por su cuenta y riesgo.



167,876



- 8- La liquidación y distribución del porcentaje convenido se hará al día siguiente de cada meeting ó concurso que tenga lugar.
- 9- El plazo de duración de este contrato es de tres años á contar desde el día 2 de Febrero del año mil novecientos diez.
- 10- Los socios del Aero-Club Argentino tendrán acceso gratis al Aeródromo.
- 11- Los Señores Couet y Barreteau no podrán ceder los derechos que les acuerda este convenio sin consentimiento expreso del Aero-Club Argentino, y la falta de cumplimiento á cualquiera de las condiciones estipuladas dará derecho al Aero-Club Argentino para rescindir ipso-facto el presente compromiso. Terminado el contrato por la causa expresada ó por el vencimiento del plazo, o por cualquiera otra razón, los Señores Couet y Barreteau deberán desalojar el Aeródromo en el plazo de veinte días.
- 12- A los efectos de controlar el resultado de las entradas que produzca cada reunión, el Aero-Club Argentino podrá designar las personas que crea convenientes, las que tendrán acceso á las boleterías y demás oficinas para el desempeño de su cometido.
- 13- Si las construcciones que actualmente se realizan en el local del Aeródromo fueran insuficientes á los fines expresados á juicio de ambas partes contratantes, los se-



flores Couet y Barreteau podrán ampliarlas a su costa y el importe de ellas les sera satisfecho por el Aéro-Club Argentino, si á éste le conviniera, á precio de tasación, á la terminación del contrato, siendo de cuenta de los mismas Señores Couet y Barreteau la conservación de dichas construcciones, como asimismo de las demás que existan en el Aeródromo, salvo causa de fuerza mayor.

14- Los Señores Couet y Barreteau se comprometen á celebrar una vez por año, en la época que señale el Aéro-Club Argentino un día de meeting de beneficencia destinando del producto líquido el 15 % para el Aéro-Club Argentino, y el resto de dicha utilidad líquida para los fines de beneficencia que indique la misma institución.

15- Si llegara á producirse una diferencia para la interpretación de este contrato, como para su ejecución, que haga necesaria la intervención judicial ó bien de árbitros si así lo resuelven las partes, el Aéro-Club Argentino podrá hacerse cargo del Aeródromo y de las instalaciones que le corresponden según el contrato con los Señores Testoni, Chiesa y Cia. Sin embargo es entendido que en ningún caso podrá el Aéro-Club Argentino hacer uso de tal facultad durante cualquier meeting, ni durante los quince días que lo precedan.

16- Para todos los efectos de este contrato las partes constituyen domicilio legal en esta Ciudad, los Señores



Couet y Barreteau en Villa Blériot (Villa Lugano) y el Aéro-Club Argentino en la Calle San Martín No. 561, sometiéndose desde ya á la jurisdicción de los tribunales de esta Capital para resguardo común, y a un mismo efecto se firman dos de un tenor, en Buenos Aires, á dos de Febrero del año de milnovecientos diez.

Art. adicional. Se hace constar que el impuesto que le corresponde al presente contrato ha sido satisfecho en el ejemplar que queda en poder del Aéro-Club Argentino.

*Buenos Aires 18 de Febrero de 1910*

*José Couet*  
*Barreteau*  
*Barreteau*  
*Barreteau*

*José Couet*  
*H. Barreteau*

## Anexo 3

### Registro de operaciones desarrolladas en Villa Lugano en 1910

La siguiente es una reconstrucción cronológica tomada y confrontada entre diversas fuentes de todos los vuelos y operaciones relacionadas, desarrollados ese año en el país. Hemos considerado pertinente referir también los anuncios de vuelos diferidos no confirmados periódicamente o cancelados por problemas meteorológicos u otra cuestión ajena a las intenciones primarias de la organización. Este tipo de particularidades están consignadas con sombreado amarillo. Los otorgamientos de brevets del 17 de junio podrían haberse dado con un vuelo de inspección desarrollado en esa misma fecha<sup>136</sup>.

#### Vuelos Aerostáticos a Villa Lugano

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

#### Operaciones con aviones

Vuelos efectuados
  Vuelos cancelados

Fecha	Avión	Tripulación	Recorrido	Comentarios
05MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	Realizó el primer vuelo. Recorrió unos 100 m y se mantuvo a una altura de unos 45 m por espacio de 17 minutos. Fue el primer vuelo de un monoplano en el país.
09MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	Se anunciaron vuelos.
10MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	1.º vuelo. Con fuerte viento, se inició a las 17:28. Duró 4 minutos a 40 m de altura y recorrió unos 3.5 km con una velocidad promedio de 60 km/h.
10MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	2.º vuelo. Se inició a las 18:20. Duró 4:47 minutos a 30 m.
10MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	Inició el montaje y ajuste del segundo Bleriot.

<sup>136</sup> MARTÍN, Eloy. (2009) *Los vuelos del centenario. Crónica de la aviación Argentina en 1910*. Createspace. Estados Unidos de América. Anexo 4.

Aeródromo Villa Lugano  
© Eloy Martín  
2025

10MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	Realizó un intento de despegue.
10MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	1.º vuelo.
10MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	2.º vuelo.
10MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	3.º vuelo.
10MAR	Voisin	Albert Richet	Villa Lugano	Desembaló el avión y comenzó con las tareas de armado.
11MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	1.º vuelo. Lo realizó a las 17:50 y duró 5:30 minutos recorrió 6 km a 40 m.
11MAR	Bleriot	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	1.º vuelo. Se realizó a las 6 aprovechando la calma reinante. Recorrió una distancia estimada en 4.8 km a unos 30 o 40 m de altura en 4 minutos.
11MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	2.º vuelo. A las 17.52. Duró 5:30 minutos a 10 m.
11MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	3.º vuelo. 5:48 minutos a 150 m, detuvo el motor y descendió en vuelo planeado.
11MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	2.º vuelo. Se realizó a las 12 pero debió aterrizar de inmediato por el viento reinante.
11MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	3.º vuelo. Duró unos 8 minutos.
11MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	4.º vuelo. Suspendido por viento
13MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	Voló a 25 metros durante 12 minutos
13MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano, Villa Bungalow, Villa Lugano	Primer vuelo nocturno. Partió de Villa Lugano a las 21 hasta la quinta del Dr. Ernesto Madero ubicada a 2 km de estación Tapiales. A las 23 regreso al aeródromo de partida.
17MAR	Voisin	Henri Louis Brégi Ramos Mejía	Longchamps	5.º vuelo.
17MAR	Voisin	Henri Louis Brégi Louis Faberes	Longchamps	6.º vuelo.
17MAR	Voisin	Henri Louis Brégi Iribarne	Longchamps	7.º vuelo.
17MAR	Voisin	Henri Louis Brégi Enrique Adrián Roger	Longchamps	8.º vuelo. Despegó en 90 m. Lo llevó durante 3 km a 20 m; un kilómetro más adelante el avión tuvo una detención de motor por falta de combustible que Brégi resolvió con solvencia.
17MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano, Villa Bungalow, Villa Lugano	9.º vuelo. Poco antes de las 18 realizó un despegue en solo siete segundos y se mantuvo en el aire a unos 40 m dirigiéndose a la quinta del Dr. Madero (4 km) donde aterrizó. Poco después, emprendió el regreso a Villa Lugano volando a unos 30 m.
17MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	Armado del avión y vuelos de práctica.
20MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	1.º vuelo: Salió a las 17:30, recorrió unos 300 m y despegó en 30 segundos. Voló en línea recta y aterrizó al final del campo.
20MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	2.º vuelo: Recorrió unos 150 m y despegó en 14 segundos pero debió aterrizar en un campo lindero por el fuerte viento transversal al campo.
20MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	3.º vuelo: Despegó del campo adyacente y luego de dos minutos de vuelo aterrizó en el aeródromo.
20MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	Despegó a las 18:14 luego de recorrer unos 70 m, ascendió a 30 m, completó un circuito al campo y a 10 m de altura detuvo el motor y efectuó un aterrizaje planeado.
23MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	1.º vuelo. Realizado por la mañana a 20 m de altura.
23MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	1.º vuelo. A las 18:10 realizó seis vueltas al campo (unos 12 km de recorrido) a 40 m.
23MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	2.º vuelo. Realizado por la mañana a 20 m de altura.
23MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	3.º vuelo. Realizado por la mañana a 20 m de altura.

Aeródromo Villa Lugano  
© Eloy Martín  
2025

23MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	4.º vuelo. Realizado por la mañana a 20 m de altura.
23MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	2.º vuelo.
23MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	3.º vuelo.
23MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	5.º vuelo. Lo realizó a las 18:13.
24MAR	Voisin	Albert Richet	Villa Lugano	Primeros ensayos.
24MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	1.º vuelo. Por la mañana un circuito a 20 m de altura.
24MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	2.º vuelo. Por la mañana un circuito a 20 m de altura.
24MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	3.º vuelo. Por la mañana un circuito a 20 m de altura.
24MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	4.º vuelo. Por la mañana un circuito a 20 m de altura.
24MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	5.º vuelo. Por la mañana un circuito a 20 m de altura.
24MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	1.º vuelo. Por la mañana ensayó el segundo Bleriot XI.
24MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	2.º vuelo. Por la mañana voló con el primer Bleriot XI.
24MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	3.º vuelo. Por la mañana voló con el primer Bleriot XI.
24MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	4.º vuelo. Con cielo nublado partió a las 17:06. Realizó la primera de seis vueltas al campo (unos 12 km de recorrido) a 15 m de altura en 2:30 minutos. Luego continuó a unos 30 metros de altura.
24MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	6.º vuelo. A las 17:29 realizó una vuelta al aeródromo a una altura de entre 20 y 35 m empleando 2:48 minutos.
24MAR	Voisin	Albert Richet	Villa Lugano	Partió luego del aterrizaje de Pequet pero, luego de varios recorridos, no pudo efectivizar el vuelo por fallas en el motor Antoinette.
24MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	5.º vuelo. Cambió de avión y efectuó una nueva salida.
24MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	6.º vuelo.
25MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	Por la mañana realizó vuelos de ensayo con varios desperfectos en el avión.
27MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	1.º vuelo. Realizado a las 17:25 a 112 m de altura. En el descenso detuvo el motor a 75 m de altura y finalizó el vuelo en planeo.
27MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	2.º vuelo. Duró 5:25 minutos.
28MAR	Voisin	Albert Richet	Villa Lugano	Realizó los ajustes finales para volar su avión, pero diferentes problemas meteorológicos y mecánicos en el motor lo obligaron a desistir de su propósito.
29MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	Realizó los ajustes en los dos aviones.
29MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	Realizó los ajustes finales para volar su avión.
29MAR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	Armó su avión y anunció vuelos con su avión en Villa Lugano.
30MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	1.º vuelo. Poco antes de las 17 en realizó tres circuitos completos en 14 minutos y alcanzó los 110 m de altura que fueron fiscalizados por el Ing. Newbery.
30MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	1.º vuelo. Realizó un vuelo completando tres circuitos a un promedio de 60 km/h, que fueron fiscalizados por el Ing. Newbery.
30MAR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	Poco antes de las 17 voló en Villa Lugano a 25 m de altura. Aunque una fuente periodística consignó que no fue así por encontrarse indispuerto.
30MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	2.º vuelo. Realizado sobre Lugano a unos 100 m de altura y totalizó 5:10 minutos de vuelo.
30MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	2.º vuelo. Realizado sobre Lugano a unos 100 m de altura y totalizó 5:17 minutos de vuelo.

Aeródromo Villa Lugano  
© Eloy Martín  
2025

30MAR	Voisin	Albert Richet	Villa Lugano	Realizó un vuelo con dificultades a raíz del viento. Luego de haber recorrido unos 500 m una ráfaga hizo impactar el ala del avión contra un alambrado causándole serios daños.
31MAR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	Realizó un vuelo con mal tiempo.
31MAR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	Realizó un vuelo con mal tiempo.
01ABR			Villa Lugano	Hubo mal tiempo. Se desarrollaron ensayos en tierra. No existen referencias de vuelos, aeronaves o pilotos.
03ABR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	Hubo mal tiempo. Si bien se anunciaron no existen referencias de vuelos.
03ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	Hubo mal tiempo. Si bien se anunciaron no existen referencias de vuelos.
03ABR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	Hubo mal tiempo. Si bien se anunciaron no existen referencias de vuelos.
03ABR	Voisin	Albert Richet	Villa Lugano	Hubo mal tiempo. Si bien se anunciaron no existen referencias de vuelos.
04ABR			Villa Lugano	Se anunciaron vuelos pero fueron cancelados por meteorología.
05ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	No pudo desarrollar vuelos por problemas meteorológicos.
05ABR	Voisin	Albert Richet	Villa Lugano	No pudo desarrollar vuelos por problemas meteorológicos.
05ABR	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	No pudo desarrollar vuelos por problemas meteorológicos.
05ABR	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	No pudo desarrollar vuelos por problemas meteorológicos.
06ABR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	1.º vuelo. A las 15:51 Pequet sacó del hangar su Voisin con la intención de concretar un vuelo de duración. A las 16:35 lo realizó durante 2:44 minutos.
06ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	1.º vuelo. A las 16:10, luego del vuelo de Pequet, realizó un vuelo en Villa Lugano. Despegó en dirección sur y mantuvo escasos 8 m de altura. Descendió para realizar unos ajustes.
06ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	2.º vuelo. A las 16:46 y realizó once vueltas en 27 minutos a mayor velocidad (60 km/h) que en el primer vuelo.
06ABR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	2.º vuelo. A las 16:57.
06ABR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	3.º vuelo. Lo realizó inmediatamente después del 2.º vuelo.
06ABR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	4.º vuelo. A las 17:17 alcanzó los 50 km/h. Cuando pasaba por la zona de los hangares el viento lo desestabilizó y cayó casi perpendicularmente desde 30 m de altura sin consecuencias físicas para el piloto, a pesar de que el motor impactó sobre la espalda y la base del cráneo del piloto. De inmediato fue auxiliado por los Dres. Pino y Berisso.
06ABR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	Salió luego del tercer vuelo de Pequet y presenció el accidente desde el aire.
06ABR	Voisin	Albert Richet	Villa Lugano	1.º intento de vuelo fallido.
06ABR	Voisin	Albert Richet	Villa Lugano	2.º intento de vuelo fallido.
06ABR	Voisin	Albert Richet	Villa Lugano	3.º intento de vuelo fallido.
06ABR	Voisin	Albert Richet	Villa Lugano	4.º intento de vuelo fallido.
07ABR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	1.º vuelo. Orientó el avión en dirección sur y de inmediato inició la carrera de despegue y ascendió hasta unos 40 m. De este modo completó nueve vueltas en poco más de 21 minutos de vuelo.
07ABR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	2.º vuelo. Tuvo un accidente sin consecuencias al caer desde 30 metros. El avión sufrió serios daños estructurales.

Aeródromo Villa Lugano  
© Eloy Martín  
2025

08ABR	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	Pequet voló con su segundo Voisin (E.N.V. 50 hp).
08ABR		René Volant	Villa Lugano	Hubo un intento (probablemente en Voisin).
09ABR	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	Inició sus vuelos.
10ABR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano, Villa Bun-galow, Villa Lugano	Ida y regreso.
11ABR	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Vuelos de ensayo bajo la supervisión de Aubrun.
11ABR	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Vuelos de ensayo bajo la supervisión de Aubrun.
14ABR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	
14ABR	Voisin	Henri Louis Brégi	Longchamps, Villa Lugano	3.º vuelo Ascendió a poco más de 100 m, sobrevoló Burzaco, Llavallol, Santa Catalina (en ese punto ascendió a unos 250 m), luego descendió a 50 m por una densa humareda por quema de basurales, estuvo desorientado por momentos y retomó el rumbo hacia Villa Lugano, se dirigió a <i>Villa Bungalow</i> , luego hacia la torre de la iglesia de Villa Lugano y finalmente al aeródromo. Recorrió unos 22 km en 23 minutos a unos 60 km/h. Se adjudicó el premio de 2000 francos instituido por Carlos A. Tornquist.
15ABR	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	1.º vuelo. Práctica de vuelo solo por la mañana a 3 m de altura.
15ABR	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	2.º vuelo. Práctica de vuelo solo por la mañana a 4 m de altura.
15ABR	Voisin	Henri Louis Brégi Enrique A. Roger	Villa Lugano	1.º vuelo. Vuelo de instrucción como acompañante.
15ABR	Voisin	Henri Louis Brégi Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	2.º vuelo. Vuelo de instrucción como acompañante.
15ABR	Voisin	Henri Louis Brégi Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	3.º vuelo. Vuelo de instrucción como acompañante.
15ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	1.º vuelo. Participó de un meeting de beneficencia organizado por la Sociedad de Damas de la Beneficencia local. Despegó poco después de las 16 y realizó cinco vueltas al campo (10 km) a unos 12 m de altura con fuerte viento.
15ABR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	1.º vuelo. Partió a las 16:44 y realizó una vuelta a 50 m de altura pasando sobre las tribunas.
15ABR	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano, Villa Bun-galow, Villa Lugano	4.º vuelo. Voló con el <i>Octavie III</i> (Gnôme 50 hp) a unos 100 m de altura durante 24 minutos.
15ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano, Villa Bun-galow, Villa Lugano	2.º vuelo. Voló con Brégi hasta la quinta del Dr. Ernesto Madero
15ABR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano, Villa Bungalow, Villa Lugano	2.º vuelo. Partió luego del aterrizaje de Brégi y alcanzó una altura de 60 m. Aterrizó en <i>Villa Bungalow</i> y permaneció 15 minutos despegando luego hacia el aeródromo.
15ABR	Farman C	Alfred Valletón Sergio García Uriburu	Villa Lugano	3.º vuelo. Fue el último vuelo de la tarde.
17ABR	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Realizó su primer vuelo solo por la mañana bajo la supervisión de Aubrun.
17ABR	Voisin	Henri Louis Brégi Enrique A. Roger	Villa Lugano	1.º vuelo. Por la mañana. Utilizó el biplano equipado con motor Gnôme.
17ABR	Voisin	Henri Louis Brégi Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	2.º vuelo. Por la mañana.
17ABR	Voisin	Henri Louis Brégi Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	3.º vuelo. Por la mañana.
17ABR	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	Meeting de beneficencia patrocinado por la Sociedad de Damas de la Misericordia. 4.º vuelo. Por la tarde con el Voisin Gnôme de 50 hp. Despegó en 90 m y se mantuvo a unos 100 m de

Aeródromo Villa Lugano  
© Eloy Martín  
2025

				altura. Realizó una vuelta de 24 minutos fuera del aeródromo a 200 m finalizando en un planeo desde 80 m.
17ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	1.º vuelo. Lo inició a las 16, despegó en 100 m y se mantuvo a 12 m de altura con fuertes ráfagas de viento. Completó cinco vueltas al aeródromo a 12 m de altura en 12:30 minutos con 10 km recorridos.
17ABR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	1.º vuelo. Despegó a las 16:44 con el Bleriot Anzani de 25 hp y dio una vuelta a 50 m de altura.
17ABR	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano, Villa Bun-galow, Villa Lugano	5.º vuelo. Despegó en 90 m y ascendió a 100.
17ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano, Villa Bun-galow, Villa Lugano	2.º vuelo. Despegó en 75 m y se mantuvo entre 25 y 35 m de altura cuando Brégi estaba en el aire. Luego y se dirigió a la quinta del Dr. Madero seguido por el joven piloto.
17ABR	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano, Villa Bun-galow, Villa Lugano	2.º vuelo. Duró 15 minutos y permaneció a unos 20 m de altura.
17ABR	Farman C	Alfred Valletón Sergio García Uriburu	Villa Lugano	3.º vuelo. Despegó llevando un pasajero y cerrando las operaciones de la fecha.
18ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	Se realizó un meeting de beneficencia en Villa Lugano, patrocinado por la Sociedad de Damas de la Misericordia. Realizó 2 vueltas a 50 m en 5 minutos.
18ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano, Villa Bun-galow, Villa Lugano	Se realizó un meeting de beneficencia en Villa Lugano, patrocinado por la Sociedad de Damas de la Misericordia. Realizó un vuelo de 15 minutos fuera del aeródromo.
18ABR	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	Se realizó un nuevo meeting de beneficencia en Villa Lugano patrocinado por la Sociedad de Damas de la Misericordia.
19ABR	Voisin	Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	Realizó práctica de vuelo solo. Bajo supervisión de Brégi.
19ABR	Voisin	Enrique A. Roger	Villa Lugano	Realizó práctica de vuelo solo. Bajo supervisión de Brégi.
19ABR	Voisin	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	Realizó práctica de vuelo solo. Bajo supervisión de Brégi.
19ABR	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Realizó práctica de vuelo solo. Bajo supervisión de Aubrun.
23ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	1.º vuelo. Quincena de Aviación.
23ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	2.º vuelo. Quincena de Aviación.
23ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	3.º vuelo. Quincena de Aviación.
24ABR	Voisin	Henri Louis Brégi Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	1.º vuelo. Vuelo de instrucción.
24ABR	Voisin	Henri Louis Brégi Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	2.º vuelo. Vuelo de instrucción.
24ABR	Farman C	Alfred Valletón Francisco Herman Hensch	Villa Lugano	1.º vuelo. Vuelo de instrucción.
24ABR	Farman C	Alfred Valletón Juan Monticelli	Villa Lugano	2.º vuelo. Vuelo de instrucción.
24ABR	Farman C	Alfred Valletón Gustavo Suchard	Villa Lugano	3.º vuelo.
24ABR	Farman C	Alfred Valletón Luis F. Madero	Villa Lugano, Villa Bun-galow, Villa Lugano	4.º vuelo. Voló con desde a a 50 m de altura en ocho minutos.
24ABR	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Realizó varias prácticas de vuelo solo.
28ABR	Voisin	Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	Después de las 18:30 desarrolló vuelos solo a 5 m de altura.
28ABR	Voisin	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	Después de las 18:30 desarrolló vuelos solo a 10 m de altura.
28ABR	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Realizó práctica de vuelo solo.

Aeródromo Villa Lugano  
© Eloy Martín  
2025

28ABR	Bleriot XI	Jorge Alejandro Newbery	Villa Lugano	1.º vuelo. Práctica de vuelo solo.
28ABR	Bleriot XI	Jorge Alejandro Newbery	Villa Lugano	2.º vuelo. Práctica de vuelo solo alcanzó los 10 m de altura pero aterrizó bruscamente dañando las alas del avión.
28ABR	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	Desarrolló vuelos de instrucción a sus alumnos.
01MAY	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	Se anunciaron vuelos.
01MAY	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Se anunciaron vuelos.
01MAY	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	Se anunciaron vuelos.
04MAY	Voisin	Ricardo Ponzelli	Villa Lugano	Montaje del avión.
05MAY	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	Ensayo del avión y primera presentación en público.
05MAY	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	
05MAY	Voisin	Henri Louis Brégi Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	
05MAY	Voisin	Henri Louis Brégi Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	Voló varios km a 20 m de altura.
06MAY	Voisin	Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	Voló por la mañana unos 400 m a 8 m de altura con el <i>Octavie III</i> .
06MAY	Voisin	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	Voló por la mañana unos 600 m a 8 m de altura con el <i>Octavie III</i> .
06MAY	Farman	Francisco Herman Hensch	Villa Lugano	Realizó un vuelo por la mañana.
06MAY	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Realizó varios vuelos por la tarde.
07MAY	Farman C	Francisco Herman Hensch	Villa Lugano	Alumno de Valletón realizó su primer vuelo solo.
08MAY	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	1.º vuelo. Voló después de las 7:30 y realizó un circuito a 50 m de altura.
08MAY	Farman C	Francisco Herman Hensch	Villa Lugano	Salió después de Valletón.
08MAY	Farman C	Alfred Valletón Juan Monticelli	Villa Lugano	2.º vuelo.
08MAY	Farman C	Juan Monticelli	Villa Lugano	Luego del vuelo de entrenamiento en el Farman de Valletón. Realizó la operación correctamente a 15 m de altura. En el aterrizaje embistió el auto de Carlos Goffre y el piloto fue despedido del avión ocasionándole una fractura de pie y fue atendido por una ambulancia despachada desde Liniers. El avión sufrió daños de consideración. Desde entonces Monticelli se alejó del vuelo.
08MAY	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Realizó vuelos de entrenamiento en línea recta.
08MAY	Voisin	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	1.º vuelo. Voló a las 6:30 a 10 m de altura.
08MAY	Voisin	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	2.º vuelo. Voló unos 9 km en 10 minutos.
08MAY	Voisin	Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	Voló unos 9 km.
08MAY	Voisin	René Volant <sup>137</sup>	Villa Lugano	1.º vuelo. Vuelo de instrucción a las 11:30 a 20 m de altura
08MAY	Voisin	René Volant	Villa Lugano	2.º vuelo. Realizó varios despegues y aterrizajes
08MAY	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	Después de las 17 realizó un vuelo a 35 m de altura. Llegó hasta la iglesia de Villa Lugano y regresó al aeródromo.
15MAY	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	1.º vuelo. Vuelo por la mañana a 150 m.
15MAY	Santos Dumont	Carlos Irmscher	Villa Lugano	Accidente durante un intento de despegue.
15MAY	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	2.º vuelo. Los realizó después de las 16.
15MAY	Voisin	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	Voló a 80 m durante unos 20 minutos realizando varias vueltas al campo.
15MAY	Voisin	Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	Voló a 25 m de altura.
15MAY	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Realizó vuelos de entrenamiento.

<sup>137</sup> Mecánico de Pequet. Inició la instrucción luego de la partida del piloto a Europa. Diario *La Nación*, 9 de mayo de 1910.

Aeródromo Villa Lugano  
© Eloy Martín  
2025

28MAY	Voisin	Ricardo Ponzelli	Villa Lugano	Ponzelli llevó a cabo cinco circuitos a 40 metros de altura.
28MAY	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	Realizó vuelos en el Voisin de Ponzelli
28MAY	Voisin	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	Realizó en Villa Lugano su primer vuelo solo con el Voisin motor E.N.V. 60 hp. Lo hizo a 80 m durante veinte minutos.
28MAY	Bleriot XI	Pierre Honoré de la Boissière	Villa Lugano	Realizó el vuelo de prueba de su Bleriot XI.
28MAY	Bleriot XI	Jorge Alejandro Newbery	Villa Lugano	Primer vuelo solo.
30MAY	Farman	Alfred Valletón	Villa Lugano	Realizó un solo vuelo cubriendo once vueltas al campo (22 km recorridos) a 20 m de altura.
30MAY	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	1.º vuelo. Recorrió unos 8 km alrededor del campo a 15 m de altura.
30MAY	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	2.º vuelo.
30MAY	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	No voló por fallas en el motor.
30MAY	Voisin	Albert Richet	Villa Lugano	Voló por la mañana, tuvo problemas con el viento y rompió uno de los planos al rozar contra un alambrado.
30MAY	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	1.º vuelo. Realizó un circuito por la mañana a 30 m de altura
30MAY	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	1.º vuelo. Voló por la mañana.
30MAY	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	1.º vuelo. Despegó a las 16:58 y realizó tres vueltas a una altura aproximada de 60 m.
30MAY	Voisin	Henri Pequet	Villa Lugano	2.º vuelo. Voló al mismo tiempo que Aubrun a unos 120 m de altura.
30MAY	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	2.º vuelo. Lo realizó después de las 17.
30MAY	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano, Villa Bun-galow, Villa Lugano	3.º vuelo. Realizó un vuelo nocturno a unos 2 km del aeródromo. Permaneció unos minutos en el lugar y regresó.
31MAY	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	Con fuerte viento despegó en 117 m y voló 4:55 minutos cubriendo 4 km.
01JUN	Voisin	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	1.º vuelo. Despegó a las 16:17 y realizó tres circuitos y medio en 20:09 minutos.
01JUN	Voisin	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	2.º vuelo. Recorrió unos 3.7 km en 4:45 minutos.
01JUN	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	1.º vuelo. Voló a 27 m de altura. Recorrió unos 22 km en 24:35 minutos.
01JUN	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	1.º vuelo. Voló a 55 km/h.
01JUN	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	2.º vuelo. Voló a 55.9 km/h.
01JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	
01JUN	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	2.º vuelo. Recorrió 10 km en 11:18 minutos.
01JUN	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Realizó un circuito a 10 m de altura completando 3.7 km de recorrido a 57.6 km/h.
01JUN	Voisin	Ricardo Ponzelli	Villa Lugano	Realizó varios ensayos que fueron suspendidos por fallas en la hélice.
01JUN	Bleriot XI	Pierre Honoré de la Boissière	Villa Lugano	Intentó realizar vuelos pero luego desistió
02JUN	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	1.º vuelo. Lo inició a las 14:13 y recorrió 24 km en 26:04 minutos.
02JUN	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	1.º vuelo. Lo inició a las 14:18. Realizó diez vueltas al campo (unos 40 km de recorrido) en 45:43 minutos.
02JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	Realizó dos intentos de despegue que fue considerado como partida.
02JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	1.º vuelo. Lo inició a las 14:56. Voló unos 4 km en 4:40 minutos a un promedio de 51.2 km/h.
02JUN	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	2.º vuelo. Lo inició a las 15:21 y cubrió una distancia de 86 km en 1:35 a unos 30 m de altura. Obtuvo los premios de distancia (primer puesto) y decolage.
02JUN	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	2.º vuelo. Lo inició a las 13:32 Voló unos 80 km a 40 m de altura en 1:24 horas de vuelo. Obtuvo el premio de velocidad.
02JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	2.º vuelo. Recorrió unos 10 km en 12:52 minutos a unos 230 m de altura.
02JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	3.º vuelo. Recorrió 4 km en 4:55 minutos.

Aeródromo Villa Lugano  
© Eloy Martín  
2025

02JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	4.º vuelo. Recorrió unos 2 km en 2:30 minutos. En este último vuelo cayó fuertemente debido a una brusca maniobra con el timón de profundidad. El piloto no sufrió lesiones pero el avión tuvo daños de cierta consideración.
02JUN	Voisin	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	Recorrió 3.7 km a escasa altura en 5:34 minutos.
02JUN	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	
02JUN	Bleriot XI	Pierre Honoré de la Boissière	Villa Lugano	Realizó vuelos de ensayo.
02JUN	Bleriot XI	Jorge A. Newbery	Villa Lugano	Realizó vuelos de ensayo.
03JUN	Voisin	Leopold Dolphyn	Villa Lugano	1.º intento. Si bien las operaciones comenzaron a partir de las 13, el fuerte viento obligó a postergar los vuelos. Fue el primero en salir. Salió poco después de las 16 pero al llegar al otro extremo del campo desistió del intento.
03JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	2.º intento. Realizó carrera de despegue.
03JUN	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	1.º vuelo. A las 14:18, realizó diez circuitos (40 km).
03JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	1.º vuelo. A las 14:56. Fue después del primer vuelo de Brégi cumpliendo tres circuitos a 80 m de altura a un promedio de 51.2 km/h.
03JUN	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	2.º vuelo. A las 15:32 voló a 40 m
03JUN	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	3.º vuelo. Los vuelos estuvieron programados a partir de las 13. Brégi inició las operaciones a las 16:29, se elevó a 48 m y voló a unos 53.6 km/h una distancia estimada de 38 km. Una vez aterrizado realizó ajustes en una de las ruedas del tren principal.
03JUN	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	1.º vuelo. Despegó a las 16:31 y realizó dos circuitos (unos 8 km) a 53.8 km/h con una altura superior a los 25 m.
03JUN	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	2.º vuelo. Despegó a las 16:46 y realizó cuatro circuitos a 60 m de altura unos 8 km en 9:14 minutos con una velocidad promedio de 52 km/h.
03JUN	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	4.º vuelo. Luego de ajustar una rueda del tren principal despegó a las 16:57 y voló entre 15 y 20 m de altura.
03JUN	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Despegó a las 16:55.
03JUN	Bleriot XI	Pierre Honoré de la Boissière	Villa Lugano	Realizó carreras de despegue en el campo y diversos ajustes en su avión.
03JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	2.º vuelo. Recorrió 4 km a 51.4 km/h.
03JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	3.º vuelo. Recorrió 10 km a 230 m de altura.
03JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	4.º vuelo. Recorrió 4 km.
03JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	5.º vuelo. Recorrió 2 km. Sufrió un accidente y fue atendido por el Dr. Valdez.
03JUN	Voisin	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	Práctica de vuelo.
03JUN	Bleriot XI	Jorge Alejandro Newbery	Villa Lugano	Práctica de vuelo.
03JUN	Voisin	Ricardo Ponzelli	Villa Lugano	No pudo participar en la semana del Centenario por problemas en el motor del avión.
05JUN	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	1.º vuelo. Inició los vuelos a las 16:09. Voló 36:56 minutos, recorrió alrededor de 36 km a una velocidad promedio de 52.6 km/h y logró el premio de velocidad alcanzando una altura máxima de 95 m. Logró el 2.º premio de distancia.
05JUN	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	1.º vuelo. Salió inmediatamente después de Brégi y completó tres vueltas al campo (12 km recorridos) a unos 35 m de altura.
05JUN	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Despegó cuatro minutos después que Valletón. Realizó un vuelo breve recorriendo 3 km en 2:33 minutos y aterrizó fuera del campo, generando gran incertidumbre en el público presente.
05JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	1.º vuelo. Protagonizó el cuarto vuelo del día pero un reventón en uno de los neumáticos del tren principal durante el despegue, lo hizo desistir del intento.

Aeródromo Villa Lugano  
© Eloy Martín  
2025

05JUN	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	2.º vuelo. Salió inmediatamente después de Dolphyn, recorrió 2 km en 2:21 minutos con un promedio de velocidad de 51 km/h. Al final de la prueba clasificó en el premio de velocidad.
05JUN	Voisin	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	2.º vuelo. Alcanzó los 230 m de altura.
05JUN	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	2.º vuelo. Voló 3:20 minutos a 45 m de altura.
05JUN	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	3.º vuelo. Voló con el <i>Cóndor 1º</i> (Gnôme de 50 hp), perteneciente al Sr. Roth con la intención de conquistar el premio de altura pero desistió a poco de despegar por la oscuridad.
05JUN	Farman C	Alfred Valletón Francisco Herman Hensch	Villa Lugano	Partió poco después de las 17 hs.
05JUN	Bleriot XI	Jorge A. Newbery	Villa Lugano	
05JUN	Voisin	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	
17JUN	Bleriot XI	Émile Eugène Aubrun	Villa Lugano	Obtuvo el brevet de piloto aviador.
17JUN	Voisin	Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	Obtuvo el brevet de piloto aviador.
17JUN	Voisin	Juan Alberto Pablo Roth	Villa Lugano	Obtuvo el brevet de piloto aviador.
17JUN	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	Obtuvo el brevet de piloto aviador.
17JUN	Bleriot XI	Carlos A. Goffre	Villa Lugano	Obtuvo el brevet de piloto aviador.
17JUN	Farman C	Francisco Herman Hensch	Villa Lugano	Obtuvo el brevet de piloto aviador.
17JUN	Bleriot XI	Jorge Alejandro Newbery	Villa Lugano	Obtuvo el brevet de piloto aviador.
20JUN	Voisin	Henri Louis Brégi	Villa Lugano	Rindió examen ante los jueces del Aero Club Argentino, sobre biplano Voisin (E.N.V. 60 hp) y obtuvo el Brevet N° 10. Voló a la tarde noche desde Villa Lugano, tuvo problemas con el comando de dirección y aterrizó con las últimas luces de la tarde y con algo de niebla en un corral de la zona.
20JUN	Farman C	Alfred Valletón	Villa Lugano	Rindió examen para piloto sobre biplano Farman Gnôme 50 hp.
07JUL	Voisin	Ricardo Ponzelli	Villa Lugano	El avión fue trasladado y quedó almacenado en el Hangar N° 7. 1.º vuelo. Vuelo local.
07JUL	Voisin	Ricardo Ponzelli	Villa Lugano	2.º vuelo. Vuelo local.
07JUL	Voisin	Ricardo Ponzelli	Villa Lugano	3.º vuelo. Vuelo local.
10JUL	Hanriot	Luis de Saint Semmera	Villa Lugano	Se anunció que <i>desde hace unos días se encontraba armando y poniendo a punto un monoplano "que en sus líneas generales recuerdan al Bleriot pero también tienen algo del Antoinette y quizá del Tellier.</i>
06NOV	Bleriot XI	Benoch Leopold Dolphyn	Villa Lugano	A las 16 inició el vuelo. Tuvo una falla durante el despegue ocasionó serios daños en el avión.
08NOV	Bleriot XI	Bartolomeo Cattáneo	Banfield, El Palomar, Villa Lugano	
10NOV	Bleriot XI	Bartolomeo Cattáneo	Villa Lugano	1.º vuelo. Realizó un vuelo y ascendió a unos 1200 m recorrió la zona oeste y regresó al aeródromo luego de 10 minutos.
10NOV	Bleriot XI	Bartolomeo Cattáneo	Villa Lugano	2.º vuelo. Despegó a las 17:55 y voló 15 minutos.
11NOV	Bleriot XI	Bartolomeo Cattáneo	Villa Lugano, Hipódromo Nacional	1.º vuelo. Realizó una exhibición de vuelo con el monoplano 2 bis. Fue saludado personalmente por los doctores R. Sáez Peña y Benito Villanueva.
11NOV	Bleriot XI	Armand Marcel Prevost	Villa Lugano	Realizó vuelos de entrenamiento.
12NOV	Voisin	Bartolomeo Cattáneo	El Palomar, Villa Lugano	Voló por la tarde con el Bleriot N° 2.
12NOV	Voisin	Bartolomeo Cattáneo	Villa Lugano	
12NOV	Voisin	Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	
12NOV	Bleriot XI	Armand Marcel Prevost	Villa Lugano	Realizó los primeros vuelos con el avión de Aubrun.

Aeródromo Villa Lugano  
© Eloy Martín  
2025

12NOV	Bleriot XI	Bartolomeo Cattáneo	Hipódromo <i>Argentino</i> , Buenos Aires, Villa Lugano	1.º vuelo. Utilizó el N° 2 bis. A las 16: 05 inició el primer vuelo en dirección sudeste y rápidamente alcanzo los 1000 m de altura se internó en el río unos 4 km, sobrevoló Recoleta y Almagro. Luego se dirigió a Villa Lugano donde aterrizó 25 minutos más tarde.
12NOV	Bleriot XI	Bartolomeo Cattáneo Victoria Lepanto	Villa Lugano	Utilizó el N° 2. Despegó a las 18:07.
12NOV	Bleriot XI	Bartolomeo Cattáneo René Savigny	Villa Lugano	Utilizó el N° 2. Despegó a las 18:15.
12NOV	Bleriot XI	Armand Marcel Prevost	Villa Lugano	1.º vuelo. Motor Anzani 25 hp.
12NOV	Bleriot XI	Armand Marcel Prevost	Villa Lugano	2.º vuelo. Motor Anzani 25 hp.
12NOV	Voisin	Florencio Bartolomé Parracivini	Villa Lugano	Realizó ensayos en tierra (motor Gnôme 50 hp).
13NOV	Bleriot XI	Bartolomeo Cattáneo	Villa Lugano, Exposición Ferroviaria, Hipódromo <i>Argentino</i>	1.º vuelo. A las 15.30 y tal como había sido anunciado a unos 800 a 1000 m de altura el italiano sobrevoló la Exposición Ferroviaria.
13NOV	Bleriot XI	Bartolomeo Cattáneo	Hipódromo <i>Argentino</i>	2.º vuelo. Despegó a las 16:05. Ascendió a 1000 m y sobrevoló el sector sudeste de la capital y se internó en el Río de la Plata.
20NOV	Bleriot XI	Bartolomeo Cattáneo	Villa Lugano	1.º vuelo. Despegó poco después de las 16:27 sobrevoló las tribunas del Villa Lugano y aterrizó a las 16:41.
20NOV	Bleriot XI	Bartolomeo Cattáneo	Villa Lugano, Sociedad Sportiva	2.º vuelo. Despegó poco después y se dirigió hacia Palermo a una altura de entre 80 y 350 m.

Anexo 4

**Aeródromo Villa Lugano**  
**Evolución período 1910-1935**

