

Los hermanos Benoch Leopold y Michel Dolphyn, y su paso por Argentina y Uruguay

Benoch Leopold Dolphyn



El conocimiento es siempre provisional, lo que hoy se presenta como una realidad irrefutable, invariablemente sufre modificaciones totales o parciales en la medida que van apareciendo nuevos hechos o avances de naturaleza tecnológica que transforman esa realidad conocida.

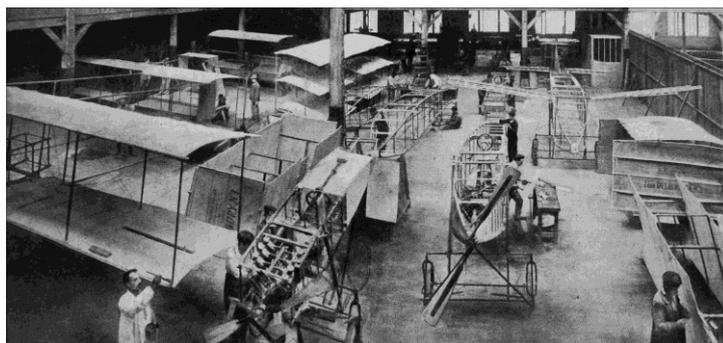
Así aparece la investigación científica que podemos definirla como una rutina de trabajo sistemático, continuo y acumulativo que permite obtener, evaluar y validar eficientemente y de manera objetiva información acorde con el problema o incógnita que se procura resolver, mediante fundamentados que proveen un marco conceptual fiable para una determinada acción.

Sin lugar a dudas es un camino difícil plagado de hechos concretos recuperados de distintas fuentes (primarias y secundarias), pero también de conjeturas y afirmaciones que por momentos resultan tan sorprendentes como desconocidas y que al final del camino demuestran una vez más la provisionalidad del conocimiento.

Como ocurrió con muchos aviadores de los inicios de nuestra aviación el personaje del que escribiremos en esta oportunidad tuvo una actividad que tal vez no fue apropiadamente reflejada en los medios periodísticos de la época.

Nació en Bruselas, Bélgica el 17 de diciembre de 1889. Sus padres fueron Leopold Joseph Desiré y Lepoldine Josephine Wilkin. Se habría iniciado la actividad aeronáutica como mecánico más o menos cuando contaba con veinte años, y esto se produjo en la localidad francesa de Chalons-Sur-Marne bajo la tutela de los hermanos Voisin. De ellos Charles Voisin vino al país a principios de 1912 como Director Técnico de una comitiva de pilotos entre los que se encontraban: Roland Garrós (francés), Edmond Audemars (nacido en Ginebra), René Barrier (francés) y dos mecánicos de apellido Hue y Schuck.

Fábrica de Aeroplanos Voisin



La llegada a Argentina

En 1909 se había formado la Comisión Nacional del Centenario encargada de constituir los actos conmemorativos de la Revolución de Mayo. Dentro del Comité Nacional se organizaron instituciones colaterales entre las que se encontraban la de Juegos Olímpicos cuya presidencia fue encomendada al barón Antonio de Marchi (1875-1934) y la del Aero Club Argentino, a cargo del Ing. Newbery. Entre tanto, crecía vertiginosamente la actividad de los “más pesados que el aire”.

El 19 de noviembre estas entidades solicitaron la cesión de los terrenos del Regimiento de Granaderos a Caballo, en ese entonces conocidos como los Cuarteles de Caballería de Maldonado, demarcados por la calle Gutemberg (luego Av. Luis María Campos), Av. Vértiz (luego Av. Alvear, luego del Libertador) y lo que antaño fue el cauce del arroyo Mal-

Los hermanos Benoch Leopold y Michel Dolphyn, y su paso por Argentina y Uruguay
Eloy Martín

donado (actual Av. Int. Bullrich) para el desarrollo de la Exposición Internacional de Ferrocarriles y Transportes Terrestres, con la intención de exhibir material de aerostación y realizar vuelos y concursos. Recibieron además, \$ 100.000 para solventar estas incipientes expresiones de la aviación. Resueltas estas instancias, la Sociedad Sportiva Argentina contrató al piamontés Ricardo Ponzelli y el Aero Club Argentino contrató los servicios del aviador francés Henri Louis Brégi y encomendó a Luis Moriand que hiciera lo propio en Europa con otros aviadores.

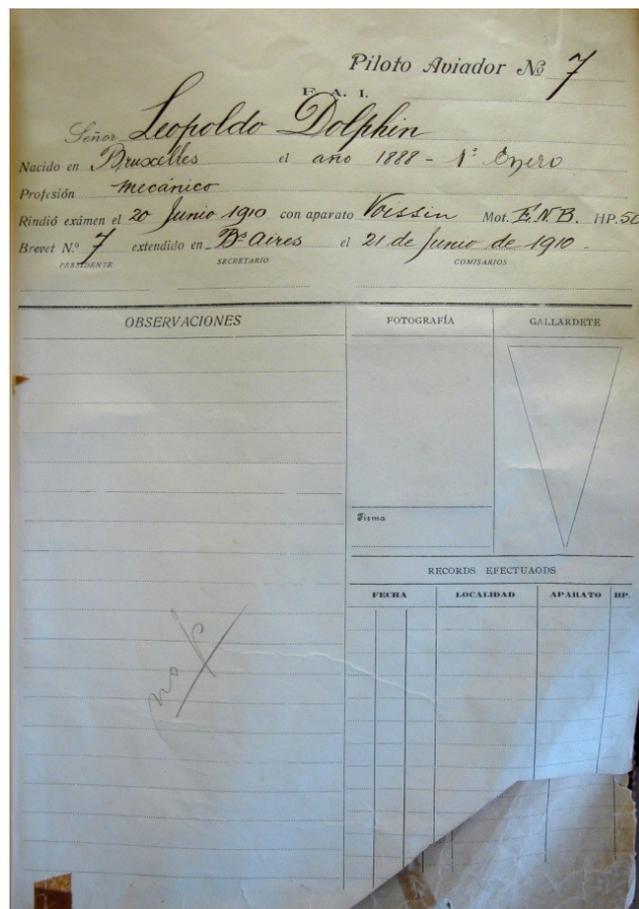
De esta manera Leopold llegó al país en calidad de mecánico y no como piloto. Se habría desempeñado como asistente del aviador Pequet; de los pilotos contratados por Moriand, fue el único que no era francés. Efectuó su primer vuelo en Villa Lugano el 9 de abril. El 20 de junio de 1910 rindió examen para piloto aviador ante las autoridades del Aero Club Argentino y al día siguiente se le otorgó el brevet N.º 7.



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 (Foto Archivo General de la Nación)

Acto realizado el jueves 10 de febrero donde se aprecian nítidamente sobre la mesa cinco aeromodelos a escala: Antoinette, biplano Wright, biplano Voisin, Santos Dumont Demoiselle y Bleriot XI. El círculo indica a quien podría ser Benoch Leopold

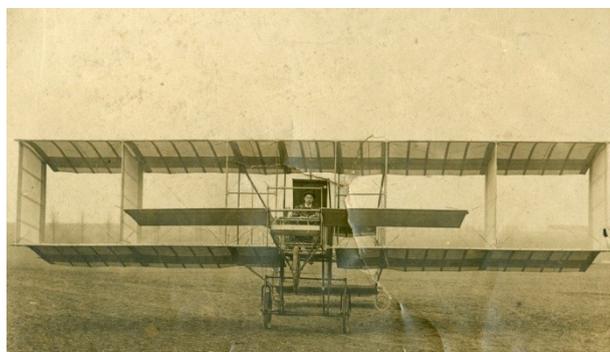
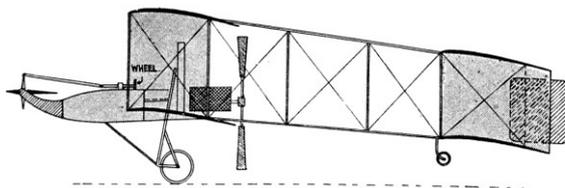




Izquierda: Certificado de la legación belga en Buenos Aires (fotografía preservada por la familia Dolphyn. Gentileza Frans Van Humbeek). Derecha: Registro de Piloto Aviador de Dolphyn del Aero Club Argentino

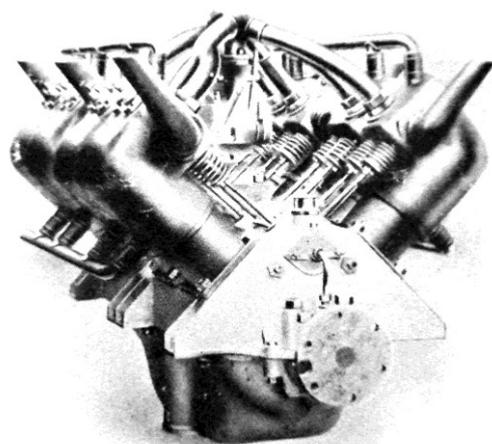
El avión

Trajo consigo un biplano Voisin modelo 1909 equipado con motor ENV de 60 hp, que, según los elementos de juicio y documentos disponibles podría tratarse del número de constructor 3 que había comprado al Barón Pierre de Caters, compatriota de Leopold y Michel. Esta conjetura se funda en los listados de fabricación de la época y en el esquema de pintura del timón de dirección de ambos aviones. El elemento diferenciador es el N.º 1 aplicado en el avión de Dolphyn que se corresponde con el número asignado al avión para la “Quincena de Aviación” organizada por el Aero Club Argentino entre el 29 de mayo al 5 de junio. Pero además la actividad conocida del Voisin de Caters se habría registrado en la localidad belga de Antwerp entre octubre y noviembre de 1909.

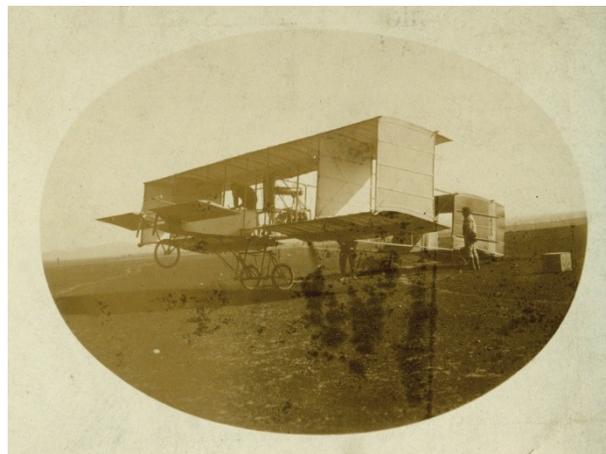


Izquierda: Perfil del Voisin. Derecha Biplano de Dolphyn en Argentina (foto vía Frans Van Humbeek)

Los hermanos Benoch Leopold y Michel Dolphyn, y su paso por Argentina y Uruguay
Eloy Martín



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



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



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

Los estudios provisionales dan cuenta de para esa época del total de treinta y cinco aviones llegados al país hubieron o se hicieron pedidos un total de once biplanos de la marca Voisin: Henri Louis Brégi (3), Ricardo Ponzelli (1), Henri Pequet (2), Leopold Dolphyn (1), Georges Albert Richet (1), Jorge A. Newbery (1), Ibarra (1) Amoretti y Masa (1).

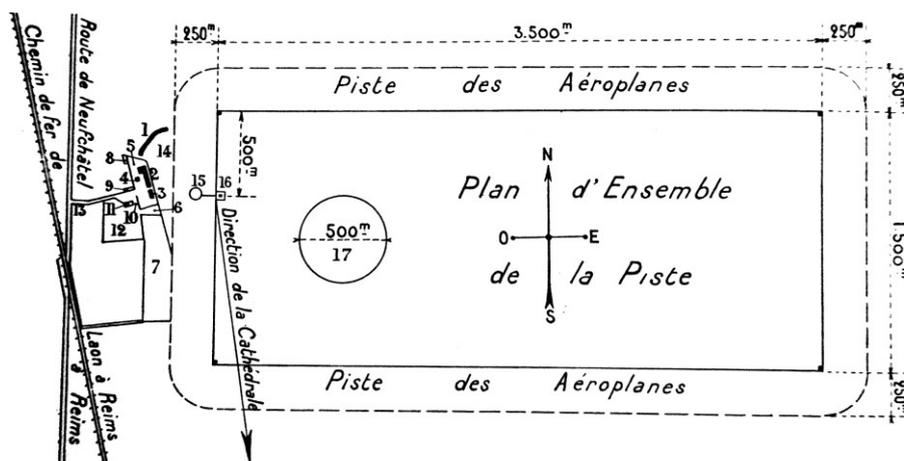
Villa Lugano en 1910

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 Buenos Aires. En el siglo XIX integraron el partido del pueblo de San José de Flores y fueron conocidos como los “bañados del sur”. Comenzó a incorporarse lentamente al tejido urbano con la llegada del ferrocarril en 1857. A comienzos del siglo XX los campos eran escenarios de cacerías de zorros, patos, liebres, perdices, tiro a la paloma, etc. Finalmente fue el suizo José Ferdinando Francisco Soldati (1864-1913) quien adquirió la chacra de la sucesión Cazenave, ubicada en las inmediaciones de las calles Murguiondo y Av. de la Riestra, loteó los terrenos que el 18 de octubre de 1908 marcaron el punto de partida del barrio que bautizó con el nombre de Villa Lugano en recuerdo de su pueblo natal.

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 aeróstatos que generalmente operaban desde la zona de Palermo (Quinta Villa Ombúes y Sociedad Sportiva) y Belgrano, y los “*más pesados que el aire*” desde el aeródromo de Villa Lugano.

Una de las primeras noticias referidas a estas instalaciones apareció en la asamblea de realizada por el ACA el 15 de enero en relación con un ofrecimiento formulado por el Sr. Moriand. En la asamblea del 31 de enero se aceptó la entrega del campo por parte de la empresa Testoni, Chiesa y Cía. y el domingo 6 de febrero el diario *La Nación* publicó artículo respecto del nuevo aeródromo. Se conoce además que las instalaciones se inspiraron en el aeródromo francés de Bétheny.

Aeródromo Bétheny (Francia)
Revista *L'Aérophile*. 1 de julio de 1909



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 Conet y Barreteau¹ y cuatro de chapa provistos por la firma Testoni, Chiesa y Cía. que estaban distribuidos de la siguiente manera:

Hangar 1: Dos Bleriot de Aubrun.

Hangar 2: Voisin de Pequet.

Hangar 3: Voisin de Pequet.

Hangar 4: Voisin (motor Antoinette) de Richet.

Hangar 5: Farman de Valletón.

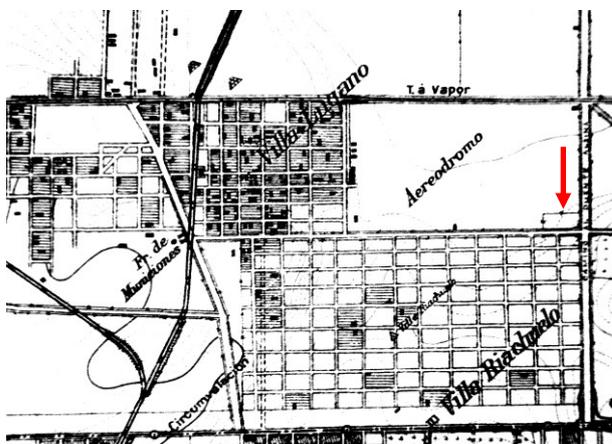
Hangar 6: Voisin de Ponzelli.

Hangar 7: Voisin de Dolphyn.

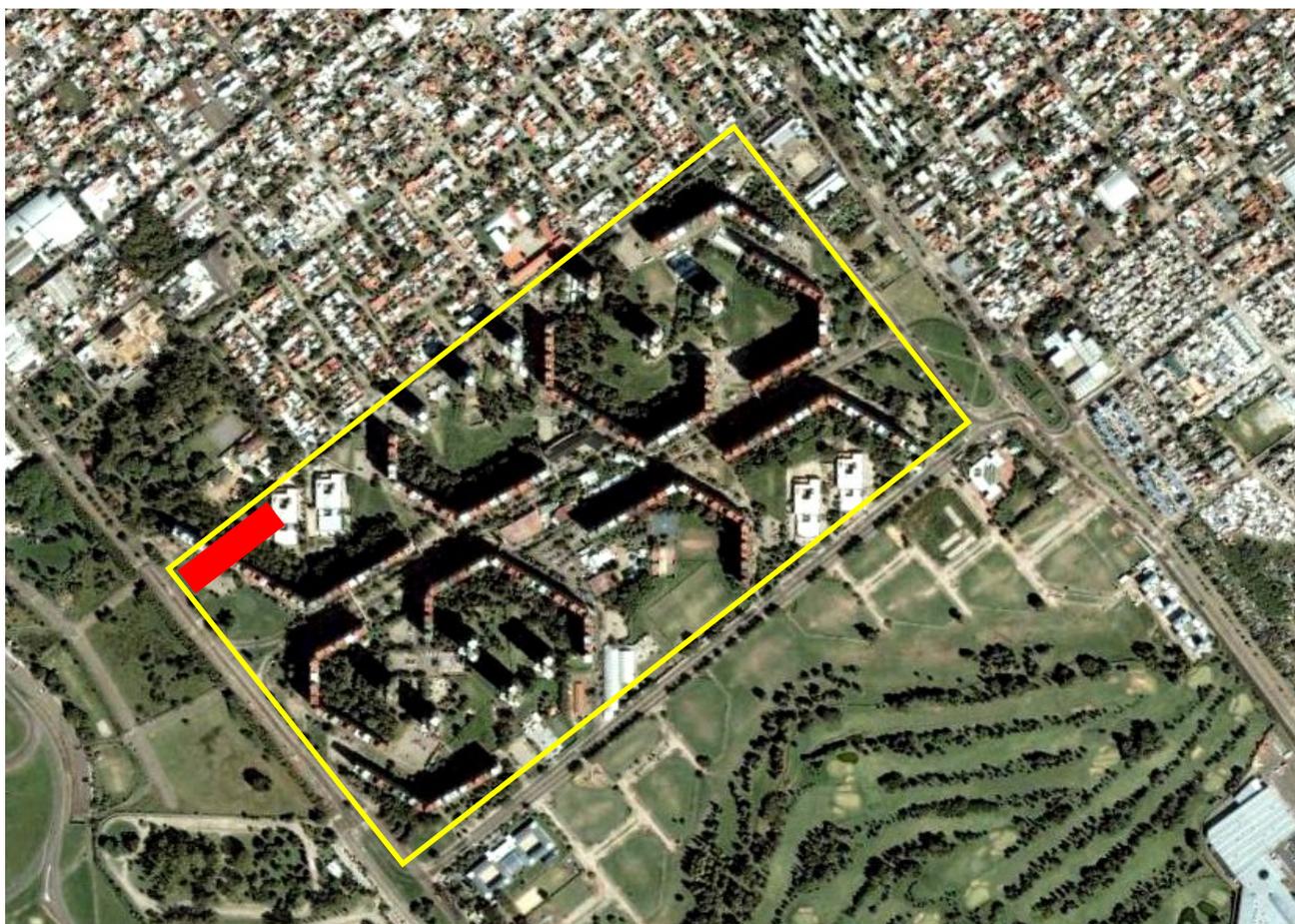
Hangar 8: Dos Bleriot: uno de Gervasio Videla Dorna y otro de Felipe Madariaga.

¹ Barreteau y Tempesta fueron dos de los empresarios que en esa época oficiaron de productores de espectáculos aéreos en el interior y exterior del país (Uruguay, Chile)

Además Newbery gestionó la pavimentación de las calles aledañas y la prolongación del servicio de tranvías al aeródromo. La terminación de la obra en principio fue programada para fines de ese mes con el anuncio de vuelos de aviones Bleriot, Voisin y Santos Dumont, pero el vuelo de inauguración de la pista fue realizada por el Bleriot XI de Aubrun el 5 de marzo y luego por Pequet.



Izquierda: Plano del aeródromo de Villa Lugano. Derecha: 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



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

Los ensayos regulares comenzaron el día 9. Finalmente, fue inaugurado formalmente a las 3 de la tarde del miércoles 23 de marzo con la presencia del Intendente Manuel J. Güiraldes y otras autoridades. Para el evento se dispuso un servicio

especial de trenes del ferrocarril provincial entre las 14, 14:30, 15 y 15:30. Participaron los aviadores Pequet, Richet, Valletón y Aubrun con sus respectivas aeronaves y la banda de música de la policía. El 31 de octubre de 1921 el Servicio Aeronáutico del Ejército le asignó a Villa Lugano le asignaron la letra "V". Funcionó como tal hasta 1935.



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 (Foto Archivo General de la Nación)

Concursos de aviación

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 Aero Club Argentino conformó la comisión "Sportiva" encargada de intervenir en el evento que estuvo constituida por: Jorge Duclout, Lisandro Billinghurst, 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 150.000 francos 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. 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.º 561) y en la casa Vaccaro (Florida N.º 26).

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.º 24 (desde Plaza Constitución a estación Buenos Aires), 29 y 69. Otro servicio de tranvías de la línea N.º 49 aseguraba el transporte desde Floresta hasta los "Nuevos Mataderos" y desde ese lugar existía un servicio especial de coches hasta el aeródromo. Las exigencias que debían superar los pilotos y los premios correspondientes que quedaron determinados de la siguiente manera:



Lanzamiento: 2.500 francos.

Distancia: 5.000 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: 4.000 francos, 2.º Puesto: 2.000 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.

El Aero Club Argentino reunió 150.000 francos para solventar los premios. 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. Los vuelos del concurso consignados en detalle en el Anexo 4, 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:

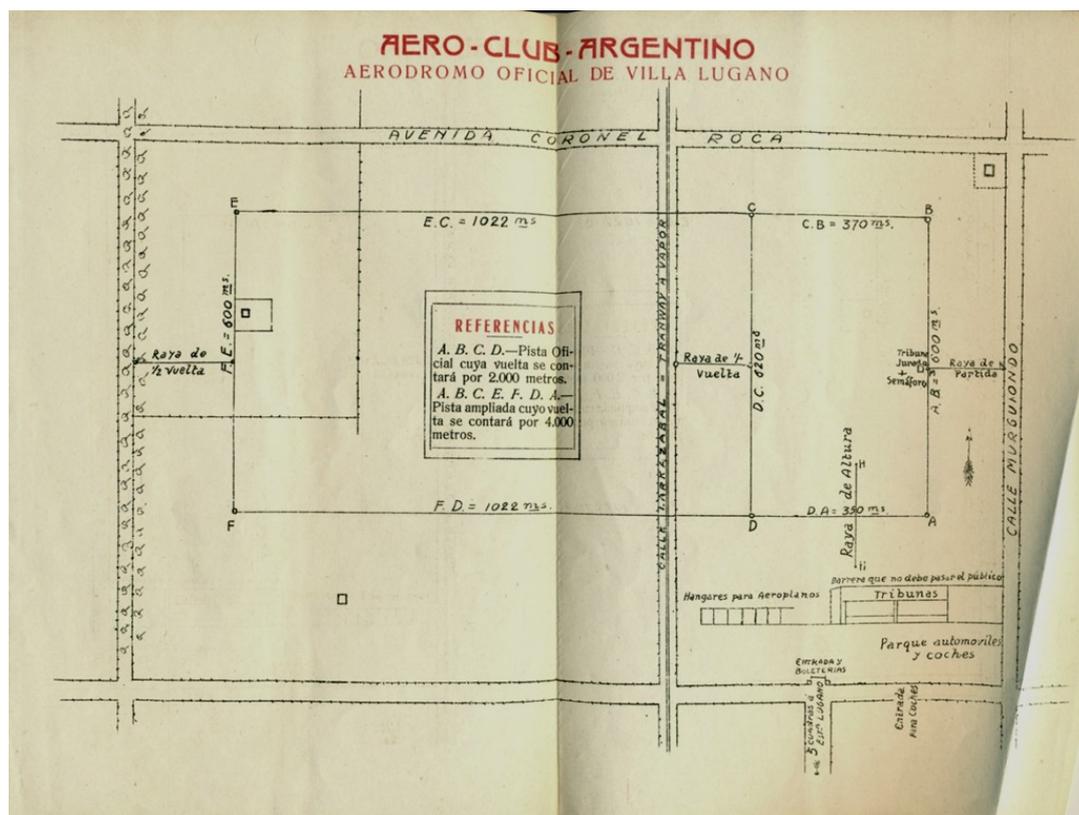


Parte del programa de la “Quincena de Aviación” realizado el 23 de marzo de 1910 (archivo de la familia Dolphyn vía Frans Van Humbeek)

Clasificación²

Prueba	Piloto	Marca
Altura:	Émile Eugène Aubrun	112 m
Velocidad:	Émile Eugène Aubrun Alfred Valletón Henri Pequet	2 min, 8 seg, 3/5 2 min, 29 seg 2 min, 44 seg 2/5
Distancia:	Alfred Valletón Henri Pequet	10 circuitos. (20 km recorridos) 9 circuitos. (18 km recorridos)
Lanzamiento:	Émile Eugène Aubrun	10 seg 3/5
Mayor número de partidas:	Émile Eugène Aubrun Henri Pequet	12 vuelos 9 vuelos
Duración:	Alfred Valletón Henri Pequet	27 min 3/5 21 min, 4 seg 3/5
Mayor viento:	Henri Pequet	2 min, 44 seg 2/5
Vuelo con pasajeros:	No se realizó	

² Libro de Actas del Aero Club Argentino. Asamblea del 7 de abril de 1910. Libro I. Acta N.º 29 (Folio 70).



Plano con instrucciones para la circulación aérea sobre la prueba (archivo de la familia Dolphyn vía Frans Van Humbeek)

Semana de Aviación 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 200.000 francos en premios.

Contemplaba un concurso para aviones y otro para aeróstatos (copa Aero Club Argentino). 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 17³. Se inscribieron: Valletón, Brégi, Dolphyn, Ponzelli, 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: 14.000 francos; 2.º Premio: 4.000 francos; 3.º Premio: 2.000 francos).

Distancia: Un vuelo que superase los 20 km sin escalas (1.º Premio: 20.000 francos; 2.º Premio: 5.000 francos; 3.º Premio: 2.500 francos).

³ 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.

Total de distancia: Sobre todos los vuelos desarrollados sobre el evento (1.º Premio: 10.000 francos; 2.º Premio: 5.000 francos; 3.º Premio: 2.500 francos).

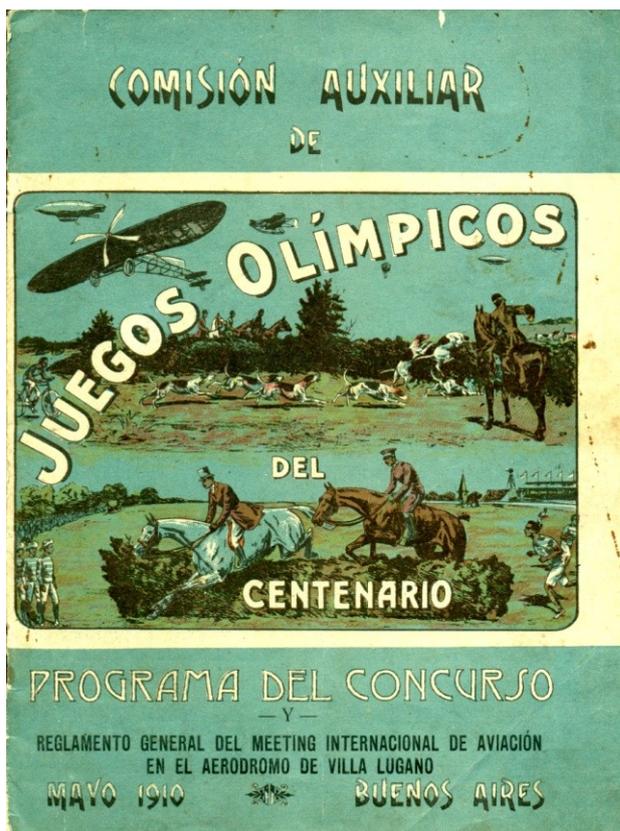
Velocidad: Recorrer 10 km a una velocidad de 50 km/h (1.º Premio: 10.000 francos; 2.º Premio: 5.000 francos; 3.º Premio: 2.500 francos).

Viento fuerte: Operación con mayor viento (Premio: 5.000 francos).

Pasajeros: Con un pasajero (1.º Premio: 5.000 francos; 2.º Premio: 2.500 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: 5.000 francos; 2.º Premio: 2.500 francos).

Centenario: Al piloto que completase un vuelo de ida y vuelta desde Villa Lugano hasta la torre del Congreso (Premio: 20.000 francos).



Orden de salida de los aviadores

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

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

En la imagen de la derecha se aprecia el número asignado a los aviones para el concurso llevado a cabo entre el 29 de mayo y el 5 de junio de 1910

Copa Aero Club Argentino

Fijó premios de 15.000, 7.500 y 2.500 francos para la mayor distancia recorrida por un globo en línea recta y premios de 5.000, 3.500 y 1.500 francos para la tripulación que aterrizara más cerca de un punto previamente establecido por la comisión organizadora de la prueba.

Clasificación⁴

Prueba	Piloto	Marca
Distancia:	Alfred Valletón	86 km
	Henri Brégi	80 km
	Juan Alberto Pablo Roth	57.6 km
Altura:	Leopold Dolphyn	230 m
	Henri Brégi	95 m
	Alfred Valletón	37 m

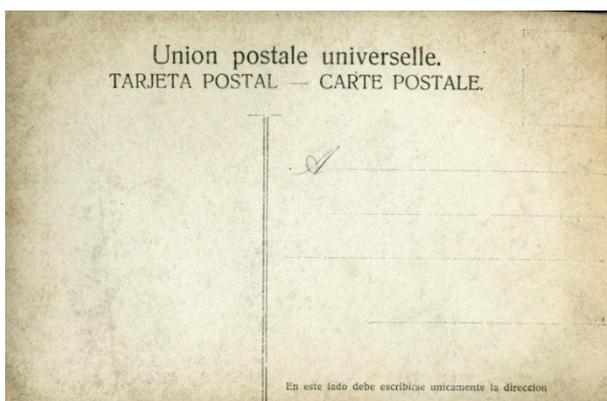
⁴ Libro de Actas del Aero Club Argentino. Asamblea del 4 de mayo de 1910. Acta N.º 36 (Folio 83).

Velocidad:	Alfred Valletón Henri Brégi Carlos A. Goffre	62.7 km/h (22 km recorridos) 62.5 km/h (4 km recorridos) 57.6 km/h (3.7 km recorridos)
Lanzamiento ⁵ :	Alfred Valletón	13 seg 4/5 en 60 m
Total de distancia:	Henri Brégi Alfred Valletón Leopold Dolphyn	216 km 198 km 36 km

La presentación en Pigüé

La delegación integrada por Barreateau y Leopold llegó al esa ciudad por ferrocarril el 10 de julio. Ese día arribaron con el avión Dolphyn y con la finalidad de desarrollar vuelos de exhibición entre los días 13 y 15. Fueron recibidos por una comisión del Aero Club Local integrada por Juan Coussat (Presidente), Alberto Alric (Secretario), Eduardo Gely (Tesorero), Juan Pedro Harriot (Vocal), Cristóbal Petrocelli (Vocal), Enrique Frayssinet, Vicente Ferraz, E. M. Simón, Pedro Jaureguiberry, Basilio Panissal, René Monroe, Emilio Bras, Abraham Solomonoff. Participó público de las localidades vecinas de Puan, Saavedra, Arroyo Corto y Coronel Suárez; en esta última localidad una comisión conformada por Juan Hanriot, René Monroe, Emilio Bras y Abraham Solomonoff gestionaron un tren especial dispuesto para el día 14 con el objeto de favorecer la afluencia de público. Las entradas constaban \$ 3 para la tribuna y \$ 1 la popular.

El avión fue trasladado al campo del señor Bras, que estaba vecino a la ciudad. En estos terrenos luego se estableció el aeroclub local. Los anunciados vuelos se habrían limitado a algunos saltos en línea recta que, según el investigador Claudio Gustavo Meunier, no habrían superado el metro de altura.



⁵ Término utilizado para determinar el tiempo de despegue.

RO-CLUB ARGENTINO
SAN MARTIN 561
UNION TELEF. 5500, AVENIDA

Buenos Aires Junio 2 de 1910

Aviso

Se previene a los Señores Aviadores que deban ajustarse a las siguientes reglas para pasar adelante o cruzarse con los aparatos:

- 1º Tomar su derecha el aparato que pase a otro.
- 2º El aparato que adelante a otro debe de ser horizontalmente 25 metros libres entre él y el otro a quicia pase; verticalmente debe pasar arriba de él, a 50 metros por lo menos.
- 3º Una vez que un aparato haya pasado a otro, no podrá situarse delante de él a menos de 100 metros de distancia.
- 4º Al Aviador que no observe esta regla no se le contará el vuelo perfecto, y podrá ser descalificando en caso que el jurado así lo resuelva.
- 5º El Aviador que por no observar estas condiciones cause algún accidente será responsable de las consecuencias del mismo.

En El Jurado -
Duclout

AÉRO-CLUB ARGENTINO
SAN MARTIN 561
UNION TELEF. 5500, AVENIDA

Buenos Aires Junio 5 de 1910

Semana de Aviación
Premios de aviación
Aviador: Dolphyn

Premio "Doolittle"
Premio "Valleton", 14"
Premio "Altura"
Premio "Boregi" - 95 m.
Premio "Velocidad"
Boregi 55.6 km p. h.
Premio "Distancia"
Boregi - 32 Km.
Maya nº de partidas.

Totales de distancias:

1º Boregi	216 Km
2º Valleton	148
3º Dolphyn	36 Ks.

M. W.
26

Izquierda: Nota de Jorge Duclout del 2 de junio de 1910 con reglamento de tráfico (Foto de archivo de la familia Dolphyn vía Frans Van Humbeek). Derecha: Nota de Duclout del 5 de junio con clasificación final (archivo de la familia Dolphyn vía Frans Van Humbeek)

Viaje a Montevideo

El 20 septiembre de 1910 viajó a Montevideo con el conde Louis M. de Saint Semmera llevando un Bleriot XI para desarrollar vuelos en esa ciudad. El conde Saint-Semmera fue citado en algunos periódicos del país, pero no se han podido hallar documentos que demuestren con toda claridad los alcances de su permanencia en Argentina. Solo se conoce que en junio de 1910 de Saint Semmera, del cual por el momento no tenemos mayores datos había llegado al país como piloto trayendo dos monoplanos Harriot I *Libélula* de los cuales uno estuvo exhibido en el salón de Francia organizado para la Exposición Internacional de Ferrocarriles y Transportes Terrestres. El Bleriot XI trasladado al Uruguay con toda seguridad era uno de los dos aviones traídos por Aubrun y luego comprados al piloto por la firma Mestre et Blatgé.

Accesorios para Automóviles

Surtido completo de Faros, Faroles, Cornetas y Sirenas de nuevos modelos, Contadores kilométricos, Bombas, etc. - Accesorios de carrocería, pare brise, cantinas, floreros, etc. - Aparatos H. F. para vulcanizar

Unicos representantes de los acumuladores

DININ

MESTRE & BLATGÉ

CASA MATRIZ PARIS 5 et 7 Rue Brunel

1083 LAVALLE BUENOS AIRES

SECCIONALES: LONDRES, BRUXELLES, BERLIN, MADRID

PIEZAS para Aeroplanos y material para su construcción. Tela, tensores, bulones, cable oxy, níquel, aluminio, manchones, hélices, altímetros, motores de aviación, etc.

Unicos introductores del Aceite **MESBLA** adoptado por la sociedad de los motores Gnome.

MESTRE Y BLATGE

La casa más importante del mundo en accesorios para aviación y automóviles.

AEROPLANOS
MOTORES
TELA DE AVIACIÓN
BARNIZ PARA TELA
ACEITE DE CASTOR
MANCHONES
TENSORES
BULONES
ALAMBRE
CHAPA DE ALUMINIO
VOLANTES
AMORTIGUADORES
ETC.

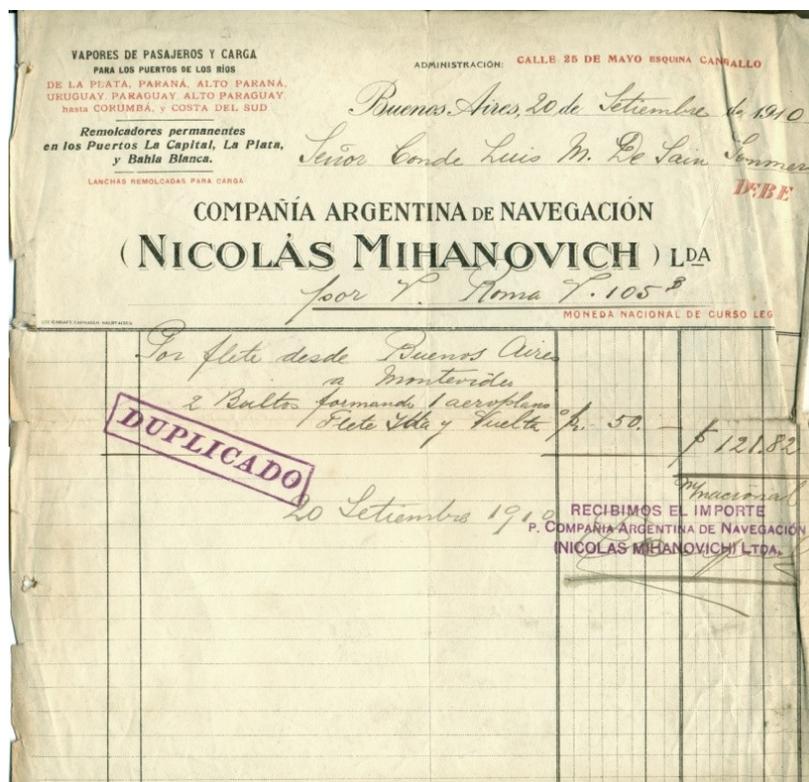
TACHYMETROS
INDICADORES DE VELOCIDAD
ETC.

Unión T. 5188 (Juncal)
Exp. T. 2265 (Central)

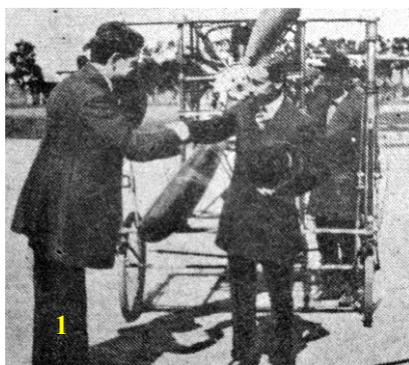
1072 - SANTA FE - 1072

Los hermanos Benoch Leopold y Michel Dolphyn, y su paso por Argentina y Uruguay
Eloy Martín

Emulando las competencias desarrolladas en Villa Lugano, entre los días 25 de setiembre y 3 de octubre de 1910 se llevó a cabo la Semana de la Aviación en el Parque Central en Montevideo. El Bleriot XI (Anzani de 25 hp) tripulado por el belga no pudo despegar y lo mismo le ocurrió al conde de Saint Semmera con el Escofet. Su actuación fue realmente meritoria dado el material de que disponía, el cual lo hizo decidir más tarde por el monoplano Bleriot XI.



Arriba: Conde Louis M. de Saint Semmera. Derecha: Manifiesto de embarque del Bleriot XI con destino a Montevideo (fotografía preservada por la familia Dolphyn. Gentileza Frans Van Humbeek)



Izquierda: de Saint Semmera (1) en Montevideo saludando a Dolphyn en ocasión del ensayo del prototipo N.º 2 desarrollado por los hermanos Escofet. Derecha: Conde de Saint Semmera (1) con Leopold Dolphyn (2) (Fotos revista La Vida Moderna N.º 183 12 de octubre de 1910)

Registro de vuelos y actividades programadas desarrolladas por Leopold en 1910

Fecha	Avión	Recorrido	Comentarios
05ABR	Voisin	Villa Lugano	Tenía previsto volar pero no pudo desarrollar vuelos por problemas meteorológicos.
09ABR	Voisin	Villa Lugano	Inició sus vuelos.
01MAY	Voisin	Villa Lugano	Se anunciaron vuelos.
05MAY	Voisin	Villa Lugano	Ensayo del avión y primera presentación en público.
08MAY	Voisin	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	Villa Lugano	Llevó a cabo dos vuelos. 1.º vuelo. Vuelo por la mañana a 150 m con Florencio Bartolomé Parracivini. 2.º vuelo. Lo realizó solo después de las 16.
28MAY	Voisin	Villa Lugano	Realizó vuelos en el Voisin de Ponzelli.
30MAY	Voisin	Villa Lugano	No voló por fallas en el motor.
01JUN	Voisin	Villa Lugano	Según medios periodísticos desarrolló actividad.
02JUN	Voisin	Villa Lugano	Realizó dos intentos de despegue que fue considerado como partida y cuatro vuelos. 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. Realizó dos intentos previos de despegue. 2.º vuelo. Recorrió unos 10 km en 12:52 minutos a unos 230 m de altura. 3.º vuelo. Recorrió 4 km en 4:55 minutos. 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 fueron inmediatamente atendidas por el Dr. Valdés pero el avión tuvo daños de cierta consideración que.
03JUN	Voisin	Villa Lugano	Llevó a cabo dos intentos y cinco vuelos. 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. 2.º intento. Realizó carrera de despegue. 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. 2.º vuelo. Recorrió 4 km a 51.4 km/h. 3.º vuelo. Recorrió 10 km a 230 m de altura. 4.º vuelo. Recorrió 4 km. 5.º vuelo. Recorrió 2 km. Sufrió un accidente y fue atendido por el Dr. Valdez.
05JUN	Voisin	Villa Lugano	Desarrolló dos vuelos. 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. 2.º vuelo. Alcanzó los 230 m de altura.
20JUN	Voisin	Villa Lugano	Rindió examen para acceder al brevet de piloto aviador N.º 7 expedido al día siguiente. Ese día también rindieron Émile Eugène Aubrun (N.º 1), Florencio Bartolomé Parravicini (N.º 2), Juan A. Roth (N.º 3), Alfred Valletón (N.º 4), Carlos Goffre (N.º 5), Herman Hentsch (N.º 6), Jorge A. Newbery (N.º 8), Ricardo Ponzelli (N.º 9) y Henry Louis Brégi (N.º 10)
13JUL	Voisin	Pigüé	Anuncio de vuelos locales desde un campo del Sr. Augusto Bras.
14JUL	Voisin	Pigüé	Anuncio de vuelos locales.
15JUL	Voisin	Pigüé	Anuncio de vuelos locales.
06NOV	Bleriot XI	Villa Lugano	A las 16 inició el vuelo. Tuvo una falla durante el despegue ocasionó serios daños en el avión.

La frustrada carrera Buenos Aires-Rosario

Este vuelo de travesía, o raid según el argot de la época, se había comenzado a planificar aproximadamente en noviembre de 1910 y consistía en un vuelo desde el campo de la Sociedad Sportiva hasta el hipódromo local en el hipódromo Parque Independencia. El proyecto demandó de cada piloto un análisis pormenorizado de la autonomía de su aeronave y el establecimiento de postas de reabastecimiento en localidades como San Antonio de Areco, Pergamino y San Nicolás de los Arroyos.

Los pilotos inscriptos para tan arriesgada prueba fueron Máx Paris LeClerc (Antoinette VI), Bartolomeo Cattáneo (Bleriot XI), André Marcel Paillette (Bleriot XI), Claude André (Henri Farman), Leopold Dolhyn (Bleriot XI⁶) y Jean Constant⁷ (Henri Farman). Los tres primeros desistieron en la partida y André fue a Mar del Plata para realizar las exhibiciones iniciadas por Brégi a principios de año.

⁶ El avión fue armado para la prueba en Villa Lugano.

⁷ Albert Constant Brevet N.º 1615 expedido por el Aero Club el 3 de abril de 1914.

Según información periodística de la época reproducida en un extenso artículo del diario La Nación el 24 de enero de 1911, para esta carrera el piloto belga armó un Bleriot XI en Villa Lugano equipado con motor ENV de 60 hp (el mismo utilizado en el Voisin), y tal información es desconocida para muchos especialistas en el tema. Dentro de la información recibida de su familia en Bélgica a través del investigador Frans Van Humbeek hemos podido hallar tres documentos que podrían corresponder con la preparación de dicho avión, una carta de un fabricante de apellido Doufour fechada el 19 de noviembre (no sabemos de qué año) en un taller francés y unas fotografías de alas de Bleriot sin entelar. Sin embargo, siempre en el terreno de las conjeturas, esta fecha es concordante con la etapa preparatoria del raid a finales de 1910.

Los pormenores de la participación de pilotos tuvieron muchas alternativas, habida cuenta de tres variables principales: el deseo de participación de los pilotos de locales y de Uruguay, la preparación de los aviones y las condiciones meteorológicas. En resumen de todos los inscritos según un artículo publicado por el diario La Nación del miércoles 25 de enero de 1911 solo se pudieron asignar matrículas de participación a cinco aeronaves que además llevaron banderines del Aero Club Argentino en sus montantes. Hubo además dos pilotos: un italiano y un francés del cual por el momento no hemos obtenido mayores datos.

Los inscritos para la competencia

Piloto	Avión	N.º	Comentarios
Max Paris LeClerc	Antoinette IV	1	Francés
Bartolomeo Cattáneo	Bleriot XI Anzani 25 hp	2	Italiano
André Marcel Paillette	Bleriot XI Anzani 25 hp	3	Francés
Claude André	Henry Farman	4	Francés
Leopold Dolphyn	Bleriot XI ENV 60 hp	5	Belga
Mario García Camez	Bleriot XI Anzani 25 hp		Uruguayo
Claude André	Henry Farman		Francés
¿?			Italiano

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 habría sufrido en 1910 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.

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 Pecquet 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.

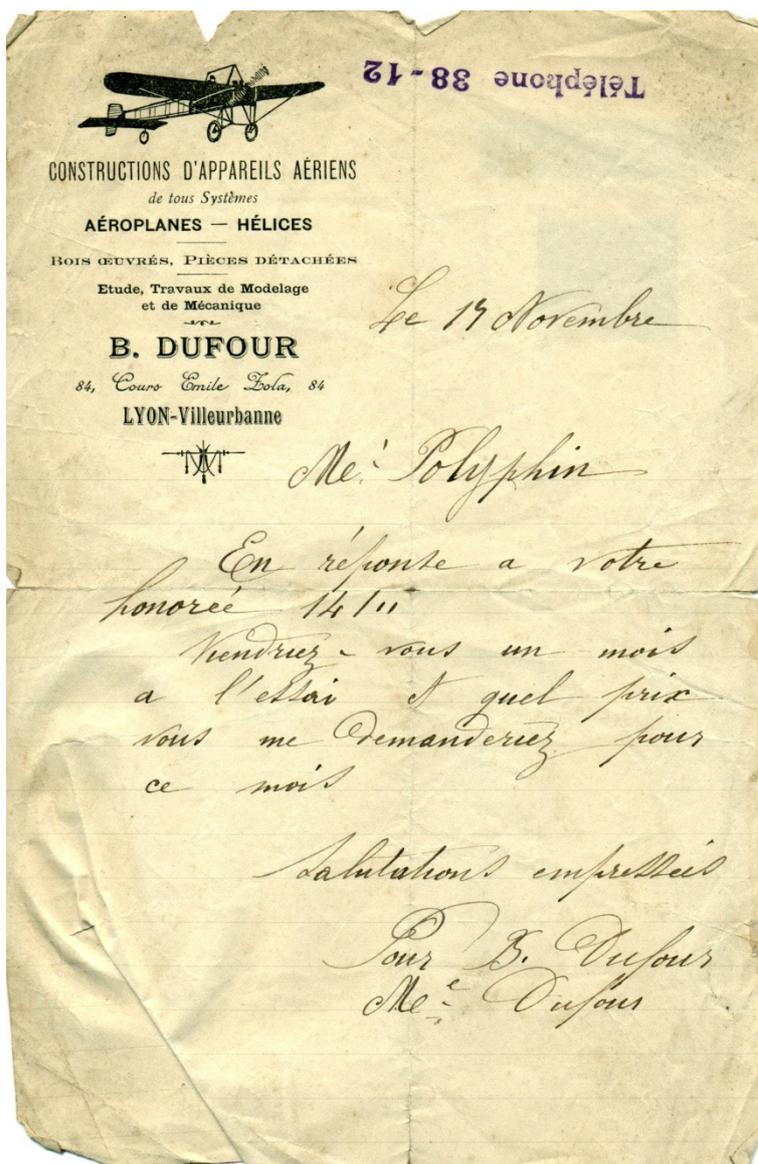
Posteriormente, durante el mítin del centenario, el piloto Dolphyn, cayó igualmente con su biplano Voisin desde gran altura, recibiendo diversas contusiones y quedando el aparato hecho añicos.

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 exigen 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

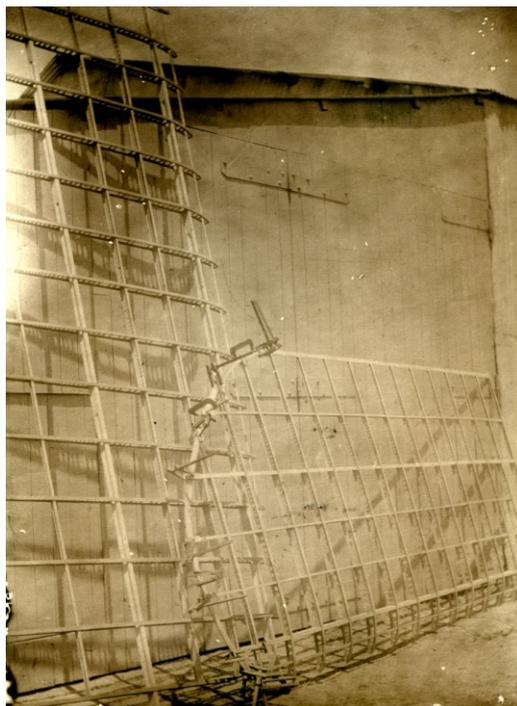
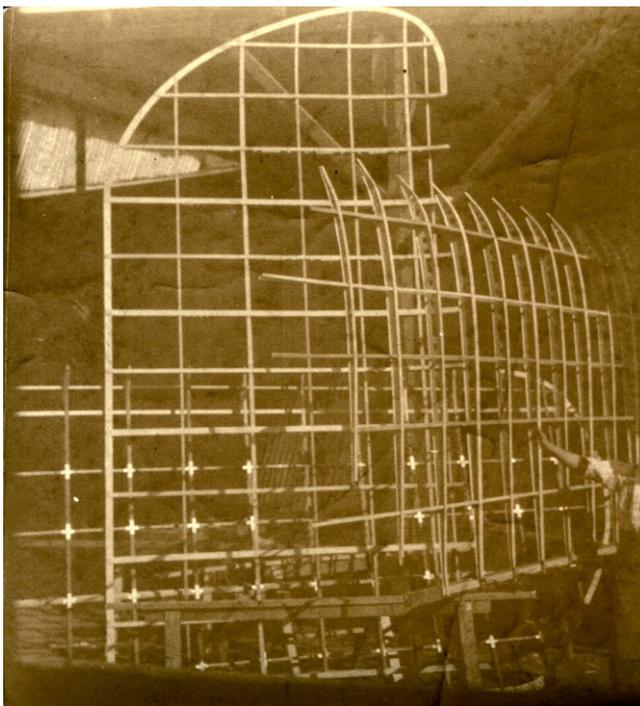


Carta fechada en Lyon el 19 de noviembre de 1910

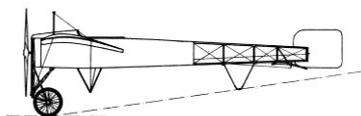
Se tienen igualmente noticias del aviador Dolphyn. Este continúa ocupado en su hangar de Villa Lugano, en el montaje de su aparato Blériot, construido en los talleres del aeródromo, al que se proveerá de un motor E N V de 60 H P. Probablemente iniciará los ensayos también en la semana próxima, presentándose luego a competir en el concurso organizado por este diario.

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.

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



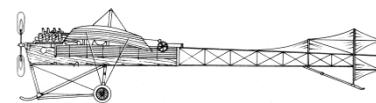
Aviones inscriptos en el raid Buenos Aires-Rosario



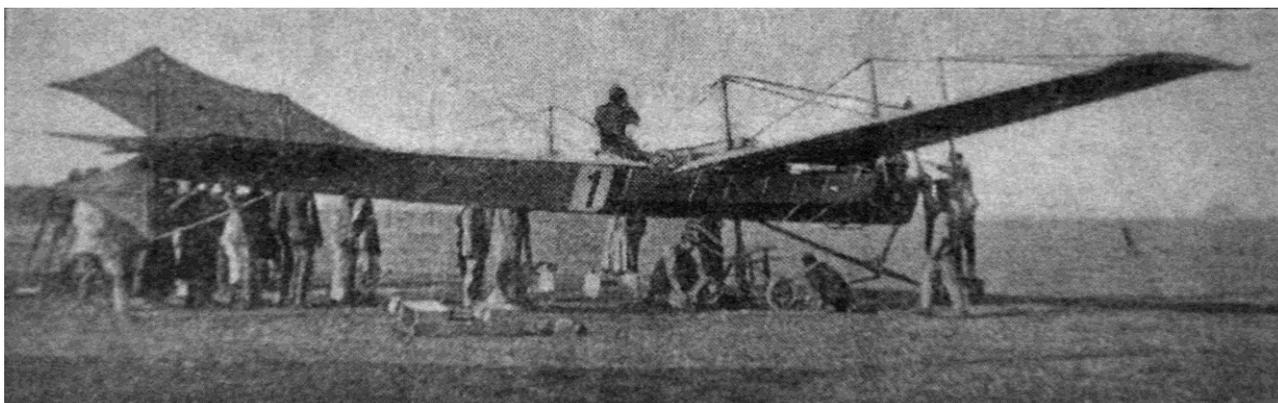
Bleriot XI



Henry Farman



Antoinette IV



Preparación del Antoinette de LeClerc para el raid a Rosario (Foto diario *La Nación*, 27 de enero de 1911)

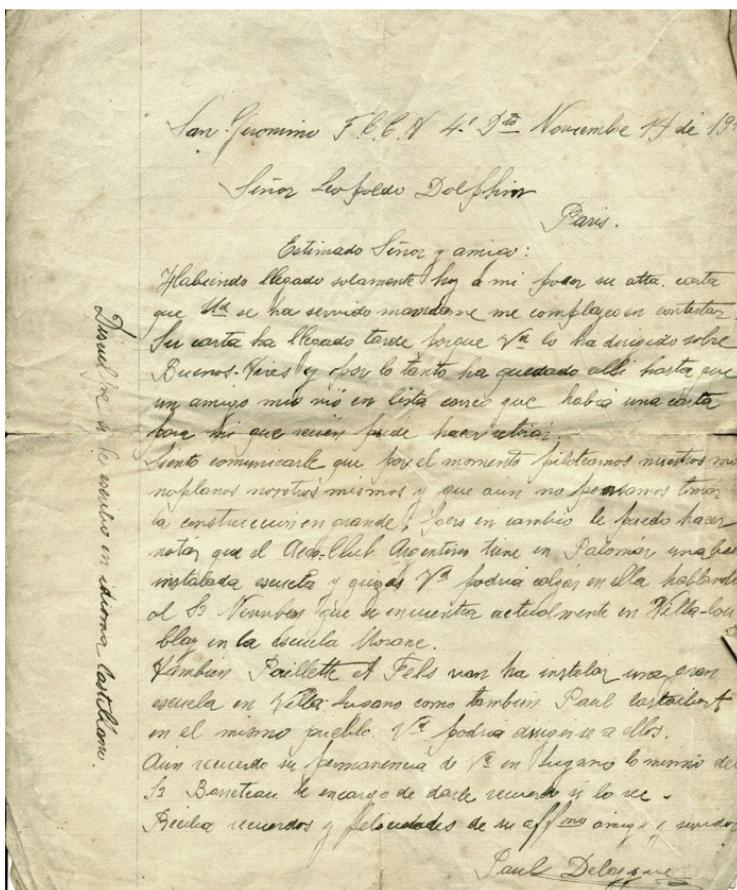
Los hermanos Benoch Leopold y Michel Dolphyn, y su paso por Argentina y Uruguay
Eloy Martín



Raid a Rosario. Izquierda: Bleriot XI N.º 2 de Bartolomeo Cattáneo Derecha: Bleriot XI N.º 3 de Paillette en la Sociedad. Enero de 1911

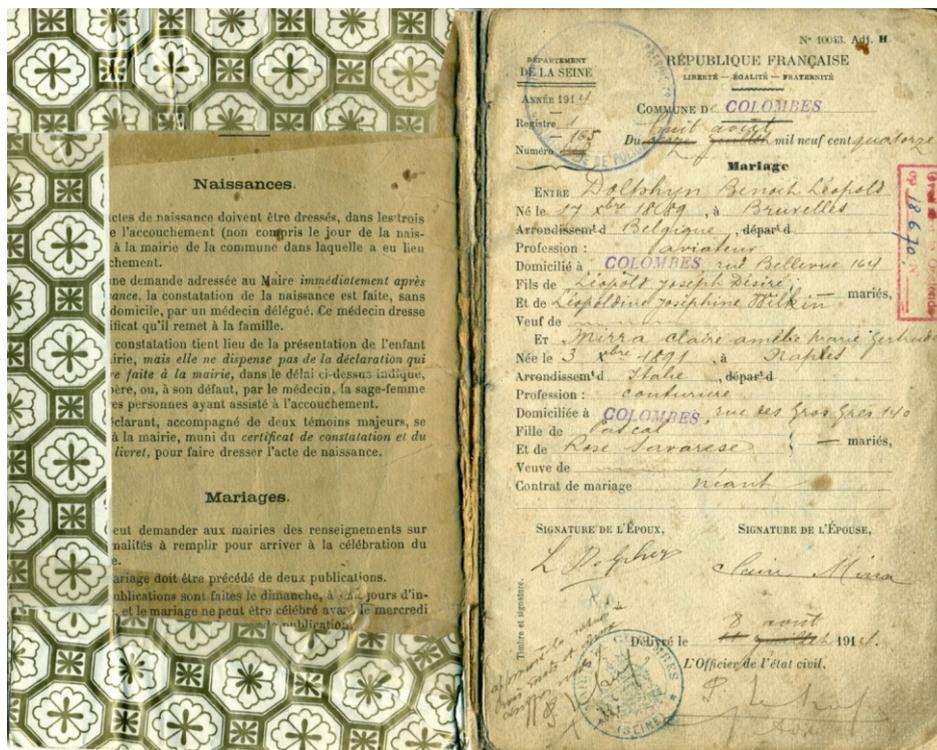
Después del frustrado raid a Rosario de comienzos de 1911, las noticias sobre Leopold se pierden, y de hecho es un desafío a investigar, pero sabemos que permaneció en el país por algún tiempo más, tal vez hasta pasados mediados de 1911. Lo concreto es que volvió a su país de origen, donde recibió el brevet N.º 40 expedido por el Aero Club de Bélgica el 25 de julio. Luego se estableció en la ciudad francesa de Colombes en la calle Bellevue 164. El 8 de agosto de 1914 se casó con Mirra Claire Amélié Marié Gertrude, de profesión costurera, nacida en Nápoles el 3 de diciembre de 1891.

A pesar de que algunas fuentes argentinas lo dan como fallecido durante la Primera Guerra Mundial pudimos corroborar que su deceso se produjo en Bélgica el 18 de junio de 1970.



Estableció amistad con el constructor de aviones establecido en San Jerónimo Sud: Pablo Luis Delaygue según consta en la carta que exhibimos. Izquierda: Carta de Pablo Luis Delaygue fechada en San Jerónimo Sud el 14 de noviembre de 1913 (fotografía preservada por la familia Dolphyn. Vía Frans Van Humbeek) Derecha: Pablo Luis Delaygue (foto Vía Argentino Argentino Raúl Lavena)

Libreta de casamiento



Leopold en Ostende. 1966 (fotografía preservada por la familia Dolphyn. Gentileza Frans Van Humbeek)



Michel Dolphyn

Hemos hallado referencias concretas que su hermano Michel quien se desempeñó en el país como mecánico entre el 1 de agosto de 1910 y el 25 de junio de 1911. Como veremos en una carta fechada el 15 de marzo de 1911 presentada al final de este informe, Michel viajó a Mendoza para asistir al piloto italiano Bartolomeo Cattáneo cuando éste fue a realizar vuelos en esa provincia contratado por Antonio del Canto.

La foto proporcionada de un Bleriot XI por la familia Dolphyn a través del investigador Frans Van Humbeek, según las fuentes de origen fue tomada en Villa Lugano. En ella hemos podido identificar a la mayoría de sus personajes, que a juzgar por la vestimenta habría sido tomada en otoño-invierno.

Los hermanos Benoch Leopold y Michel Dolphyn, y su paso por Argentina y Uruguay
Eloy Martín



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 Leopold Dophyn de traje claro (5) (fotografía preservada por la familia Dolphyn. Gentileza Frans Van Humbeek)

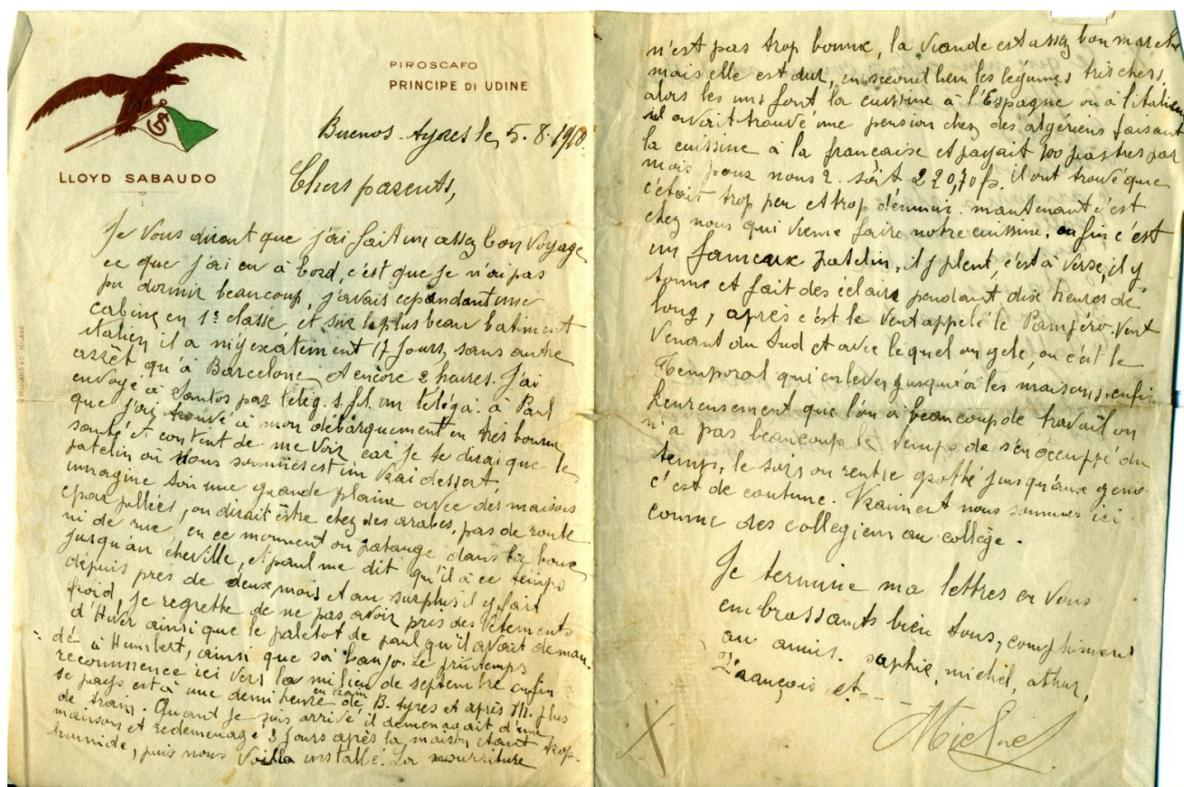
Paris 20 juillet 1911

Je certifie que Monsieur
Michel Dolphyn
est resté à l'aeródrome
de Villa Lugano à
Buenos Aires, en qualité
de mécanicien du 1^{er} Août
1910. au 25 Juin 1911.

H. Barrebeau
L'inspecteur



Izquierda: Esquela redactada por H. Barrebeau fechada en Paris el 20 de julio de 1911 donde dice: "Yo certifico que el señor Michel Dolphyn permaneció en el aeródromo de Villa Lugano en Buenos Aires en calidad de mecánico desde el 1 de agosto de 1910 al 25 de junio de 1911". Derecha: Foto de quién sería Michel Dolphyn



Buenos Aires, 5 de agosto de 1910

Queridos Padres

Les cuento que he tenido un muy buen viaje y que lo que me pasó al principio fue que no pude dormir mucho, pero tenía sin embargo una cabina en primera clase y sobre el más lindo barco. [eran 17 días, no mucho más, y a barcelona eran 2 horas . Le envié a Santos por telegrama [algo abreviado] un telegrama a Paul que lo encontré en mi desembarco con muy buena salud y contento de verme porque yo le decía que el [no entiendo lo que dice] donde nosotros estamos es un verdadero desierto. Imagina un gran plano con casas para [...], decíamos estar entre casas de árabes, no había ruta ni calles, en ese momento [...].

Me lamento de no haber agarrado vestimenta de invierno, como el sobretodo que paul tenía en [un lugar]. La primavera recomenzó acá a mediados de septiembre. El país está a media hora en tren de Buenos Ayres y después más tren. Cuando llegué él se fue de la casa, y volvió 3 días después, con toda la ropa humeda [...]. La comida no es muy buena, la carne está bastante bien pero está dura, en segundo lugar, las legumbres son caras entonces unos hacen la comida a la española o a la italiana. Encontramos una pensión donde hacían la comida a la francesa [...]
(probablemente dice que pagaban poco) 220.70 fr. [...]

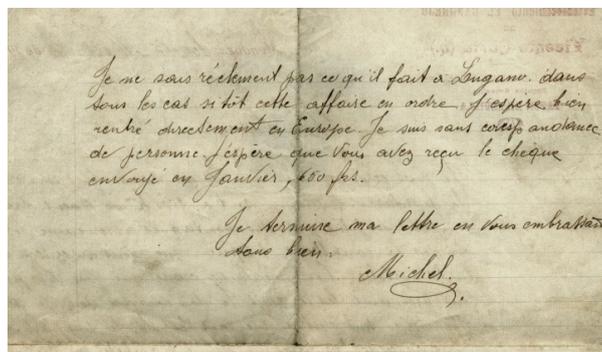
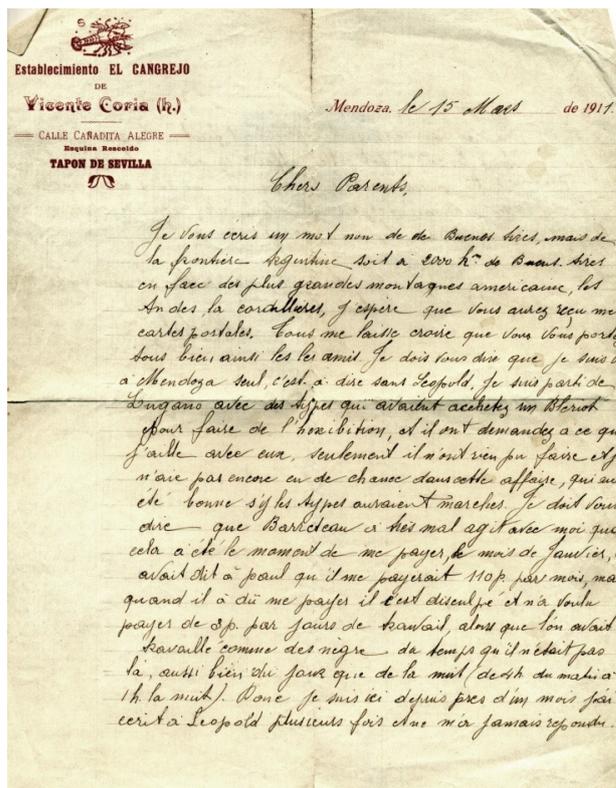
Ahora es en nuestra casa que viene a hacer nuestra cocina [...] prende el fuego durante muchas horas, después es el viento llamado pampero, viento que viene del sur y con el cual nos congelamos, es el temporal que llega justo hasta las casas. En fin, por suerte hay mucho trabajo y no teníamos mucho tiempo de ocuparnos del tiempo [...].

Verdaderamente, somos acá como colegiales en el colegio.

Termino mi bea carta en verso, abrazando bien a todos mis amigos, Sophie, Michel, Arthur, François etc...

Michel

(archivo de la familia Dolphyn vía Frans Van Humbeek)



Carta de Michel Dolphyn desde Mendoza (archivo de la familia Dolphyn vía Frans Van Humbeek):

Buenos Aires, 15 de marzo de 1911

Queridos Padres

Les escribo unas palabras no desde Buenos Aires, si no desde la frontera Argentina a 2000 km de Buenos Aires, en frente de unas muy grandes montañas americanas, la Cordillera de los Andes. Espero que hayan recibido mis postales. Todo me deja a creer que ustedes se portan bien, así como los amigos. Debo decirles que estoy aquí en Mendoza solo, es decir sin Leopoldo. Yo me fui de Lugano con [...] que habíamos comprado un Bleriot para hacer una exhibición, si le preguntaron sobre el que yo tenga con [...] solamente, no pudieron hacer nada, y yo no tuve más suerte en este asunto, que habría sido buena si la marcha nos hubieran funcionado. Debo decirles que Barreteau se portó muy al conmigo cuando llegó el momento de pagarme el mes de enero. Él le había dicho a Paul que me pagaría 110 p., pero cuando debió hacerlo se disculpó y me quiso pagar 3 p. por día de trabajo, entonces he trabajado como los negros del tiempo en el que él ni siquiera estaba aquí, también del día a la noche (de 4 hs de la mañana a 1 hs de la noche). Pues bien, estoy aquí hace casi un mes y le escribí a Leopoldo muchas veces y él jamás me ha respondido,

No sé qué hace él realmente en Lugano en el caso de que ponga este asunto en orden pronto. Espero volver directamente a Europa. Estoy sin correspondencia de nadie y espero que ustedes hayan recibido el cheque que les mandé en enero 650 (parece que dijera fs.).

Termino mi carta abrazándolos bien,

Michel

Fuentes consultadas:

MARTÍN, Eloy. *Los vuelos del centenario. Crónica de la aviación Argentina en 1910*. Createspace. Estados Unidos de América. ISBN: 1449947247; EAN-13: 978144994724 8

Archivos documentales de la familia Dolphyn

Colaboración del periodista belga Frans Van Humbeek

Traducción de textos Federico Valdés

Enlaces Web:

http://www.belgian-wings.be/Webpages/Navigator/Belgian_Aviation_History/100_first_pilots.htm

<http://archivo.presidencia.gub.uy/sci/noticias/2010/08/2010081704.htm>

<http://www.hangarflying.be/nl/content/1%C3%A9opold-en-michel-dolphyn-pioniers-argentin%C3%AB>

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