

Antoinette VII, un avión con historia



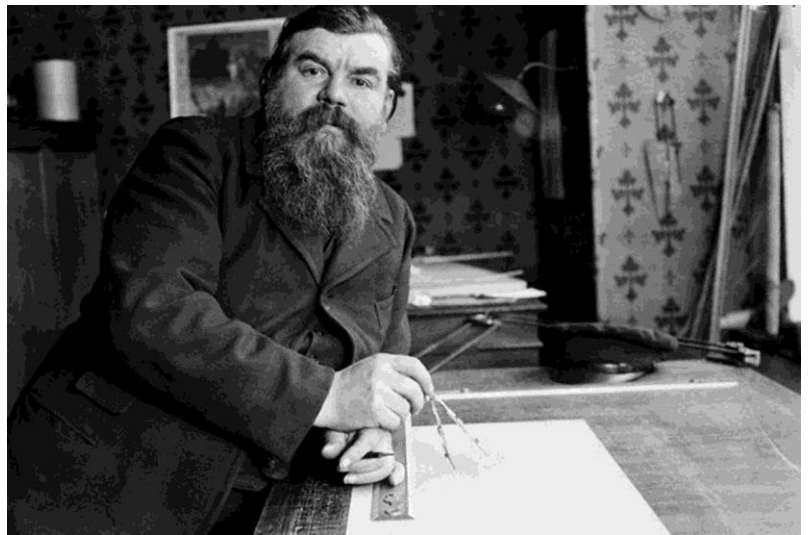
Antoinette VII, un avión con historia

La fábrica Antoinette

El Ing. francés León Levavasseur¹ (1863-1922) era un afamado constructor de motores marinos que en 1905 había construido su primer avión. En 1902 este ingeniero entusiasmó a Jules Gastambide para incursionar en la industria aeronáutica y sugirió bautizar los aviones con el nombre *Antoinette* en homenaje a la hija de Gastambide, que patrocinó todos sus proyectos marinos y aéreos, haciendo extensiva la denominación al motor y a la hélice, todos ellos producto de su genio creador.



Jules Gastambide



León Levavasseur²

El primer prototipo³ fabricado por Gastambide y el ingeniero Gabriel Mengin apareció en diciembre de 1907, pero en realidad el *Antoinette II* (también llamado *Gastambide-Mengin II*) fue el primero en cubrir las expectativas de sus diseñadores. Llevó a cabo sólo cuatro vuelos entre el 8 y 14 de febrero de 1908 al mando del mecánico Louis Boyer⁴, el mismo que en 1910 llegó a la Argentina como piloto⁵.

La estructura del fuselaje estaba compuesta por varillas de pino spruce, forrada en la parte delantera por finas láminas de cedro, y en la parte trasera, por tela cauchutada, siendo las semialas recubiertas

¹ Nacido en Mesnil Val el 8 de enero de 1863

² <http://autogaragem.files.wordpress.com/2013/04/lc3a9on-levassor.jpg>

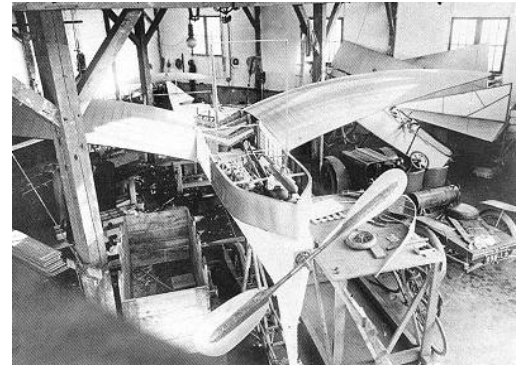
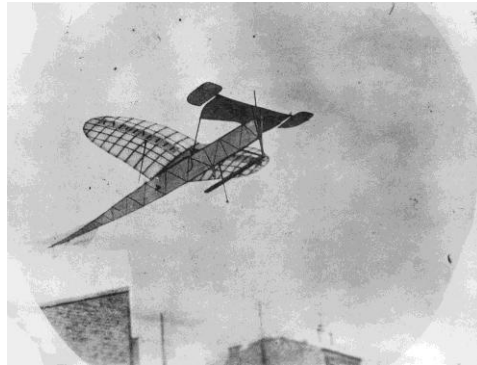
³ Llamado *Gastambide-Mengin I* o *Antoinette I*.

⁴ Obtuvo la patente de vuelo N.º 303 expedida por el Aero Club de Francia el 7 de diciembre de 1910.

⁵ El 10 de febrero de 1910 Louis Moriand⁵ (responsable y coordinador de la contratación de pilotos en Europa) presentó en los salones del Aero Club Argentino a los pilotos aviadores concentrados en Buenos Aires ellos eran los ingenieros Georges Richet y Émile Eugène Aubrun y los señores Leopold Dolphyn, Henri Pequet, Alfred Valletón, Louis Boyer, Armand Marcel Prevost y René Volant. Todos ellos con ponderables antecedentes como pilotos, incluso los tres últimos a pesar de su ocupación inmediata como mecánicos. MARTÍN, Eloy. (2008) *Los vuelos del centenario. Crónica de la aviación Argentina en 1910*. Capítulo II. Pág. 45.

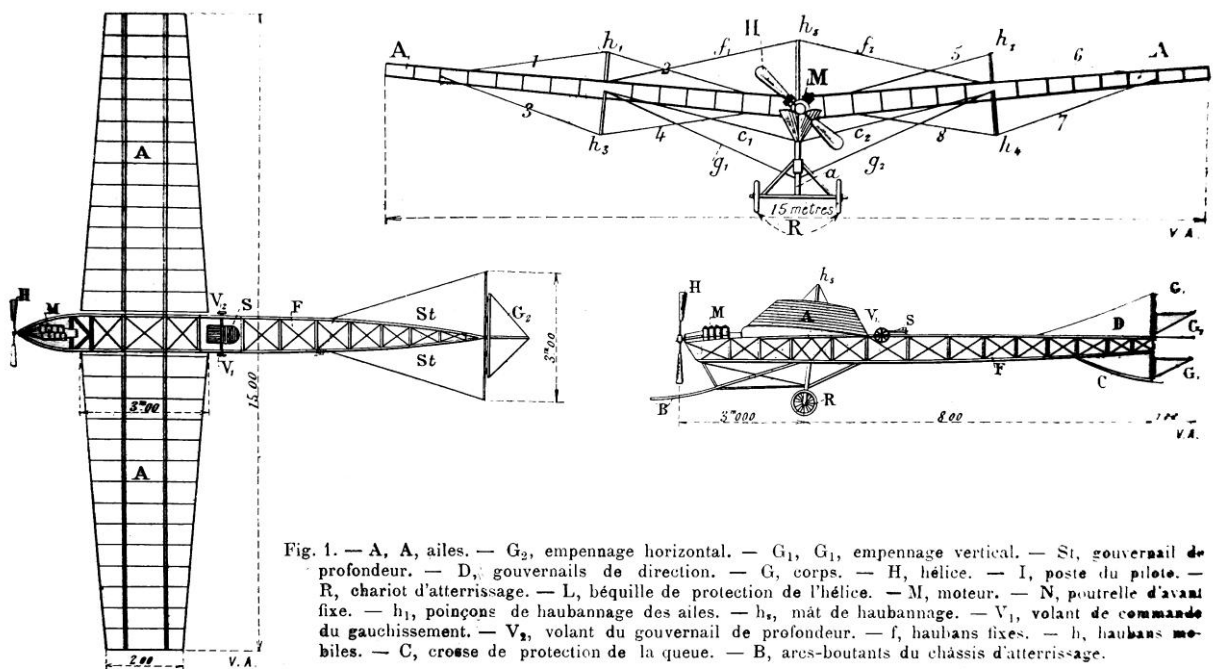
por esta misma tela; el tren de aterrizaje estaba complementado con un largo patín central que sobrepasaba el plano de giro de la hélice y evitaba el piloneo en aterrizajes demasiado picados.

El motor era decididamente novedoso, tenía 8 cilindros en V de 50 hp, incorporaba un sistema de inyección de combustible mientras que la refrigeración era proporcionada por agua con un sistema de enfriamiento del tipo evaporativo; el agua al convertirse en vapor era condensada al pasar por un radiador tubular ubicado en los costados delanteros del fuselaje. Tenía una hélice tractora Chauvière.

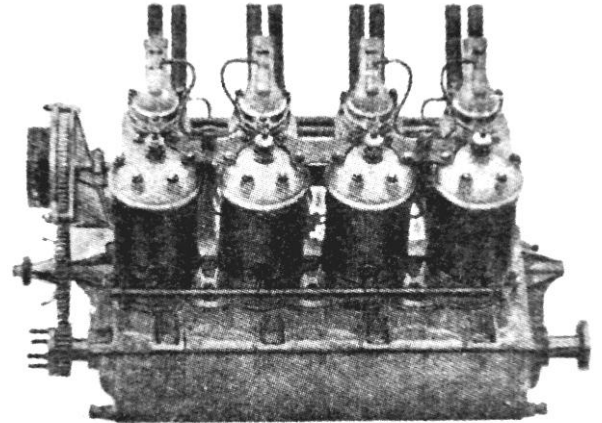
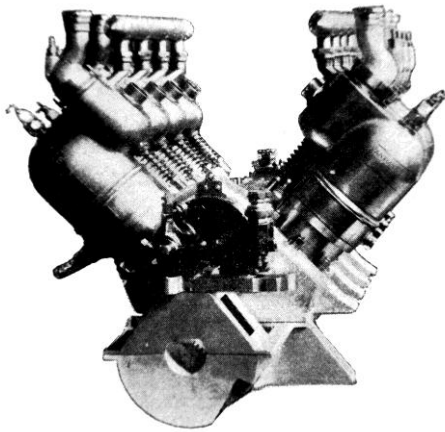
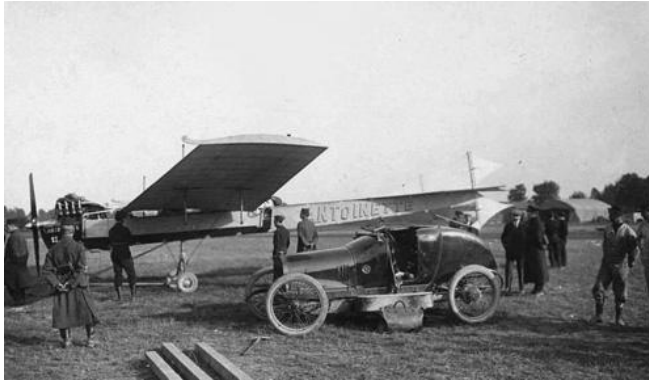


Izquierda: Mecánico y piloto aviador Louis Boyer. 1910. Centro y Derecha: Monoplano Antoinette no identificado diseñado por Levavasseur. Agosto de 1907. Algunas fuentes interacionales lo identifican como *Antoinette II*

Con uno de estos aviones el 7 de julio de 1910 Latham conquistó el record mundial de altura al alcanzar los 1384 metros. Poco tiempo después los fabricantes se presentaron en el concurso de aviación desarrollado por el ejército francés durante la maniobras desarrolladas entre el 9 y el 18 de septiembre en Picardía donde participaron catorce modelos de aviones de cuatro dirigibles. La empresa suspendió su actividad en 1911 luego del rechazo del Antoinette Militar y, según publicaciones de la época, hacia 1913 empresa Antoinette había suspendido su actividad comercial.



Antoinette VII, un avión con historia
© Eloy Martín



Detalle del motor Antoinette V8 de 50 hp



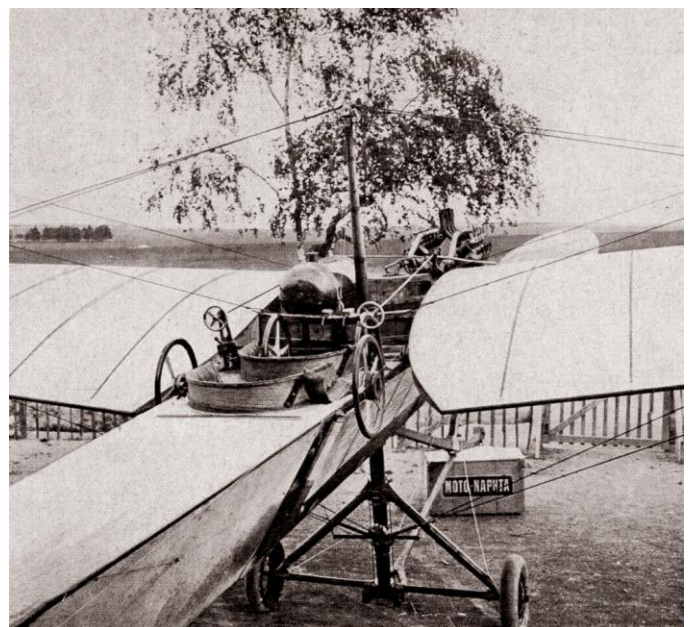
Latham Arthur Louis Hubert (1883-1912)

Publicidad del Motor: Revista *L'Illustration*. 11 de julio de 1908



Antoinette VII en la fábrica de Mauremelon, probablemente luego de la reparación a raíz del fallido cruce del Canal de la Mancha. 1910

Detalle del cockpit biplaza. Mauremelon, 1910



Los modelos de serie conocidos

Modelo	Largo (m)	Envergadura (m)	Sup. Alar(m ²)	Peso Máx. Despegue	Comentarios
Antoinette I	7.90	10.00	24.00	350 kg	Monoplaza con motor Antoinette V8 refrigerado por agua de 50 hp. Tenía tren de aterrizaje triciclo. No voló.
Antoinette II	7.90	10.00	24.00	350 kg	Monoplaza con motor Antoinette V8 refrigerado por agua de 50 hp. Tenía tren de aterrizaje cuatriciclo y no tenía deriva. Primer Vuelo: 8 de febrero de 1908
Antoinette III	14.00	12.50	40.00	519 kg	Monoplaza con motor Antoinette V8 refrigerado por agua de 50 hp. Velocidad máxima: 75 km/h. Tenía tren de aterrizaje cuatriciclo Primer Vuelo: 1908. Se construyó un solo prototipo.
Antoinette IV	11.50	12.80	50.00	250	Biplaza con motor Antoinette V8 refrigerado por agua de 50 hp. Primer Vuelo: 1908. Se construyó un solo prototipo. Tenía alerones de sección trapezoidal. Hubo un ensayo con tren de aterrizaje en tándem. Fue utilizado para el cruce del canal de la Mancha y luego convertido al modelo VII
Antoinette V	11.50	12.80	34.00	520 kg	Monoplaza con motor Antoinette V8 refrigerado por agua de 50 hp. Tenía alerones de sección triangular y tren de aterrizaje cuatriciclo. Primer Vuelo: 20 de diciembre de 1908. Se construyó un solo prototipo.
Antoinette VI					Tenía alerones de sección triangular. Primer Vuelo: 1909
Antoinette VII	11.50	12.80	50.00	590 kg	Monoplaza-Biplaza ⁶ con motor Antoinette V8 refrigerado por agua de 50 hp. Velocidad máxima: 70 km/h. Hubo un modelo inicial de transición que tuvo tren de aterrizaje principal con un solo juego de ruedas claves y soportes con ruedas más pequeñas en cada plano sustentador y alerones de sección trapezoidal. Luego se modificó el tren de aterrizaje y se retiraron los alerones. Primer Vuelo: 25 de julio de 1909.
Antoinette VIII					Primer Vuelo: 1909.
Antoinette Militar	12.25	15.19		935 kg	Biplaza con motor Antoinette V8 refrigerado por agua de 50 hp. Primer Vuelo: 1911. Se construyó un solo prototipo.

⁶ Modelos posteriores a 1910.

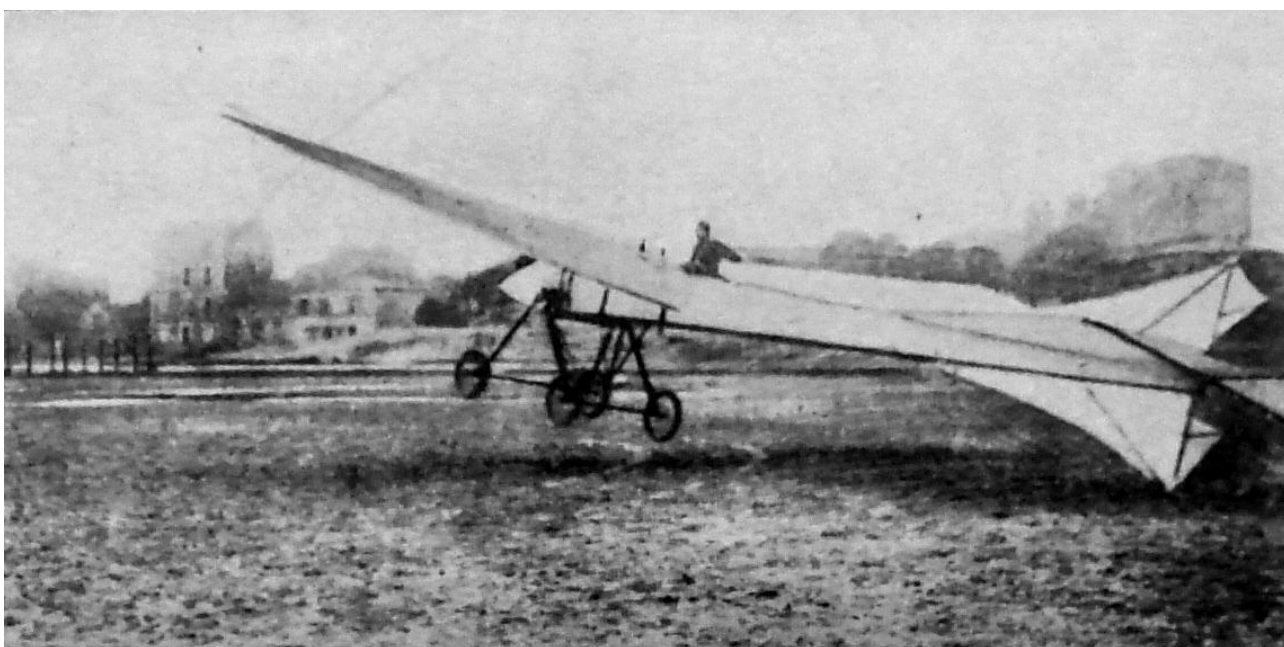


Antoinette I de Gastambide y Mengin fotografiado en 1907

Antoinette II⁷



⁷ http://invention.psychology.msstate.edu/inventors/i/Gastambide-Mengin/photos/Gastambide-Mengin_I.jpeg
<http://www.modelflight.regheath.com/>

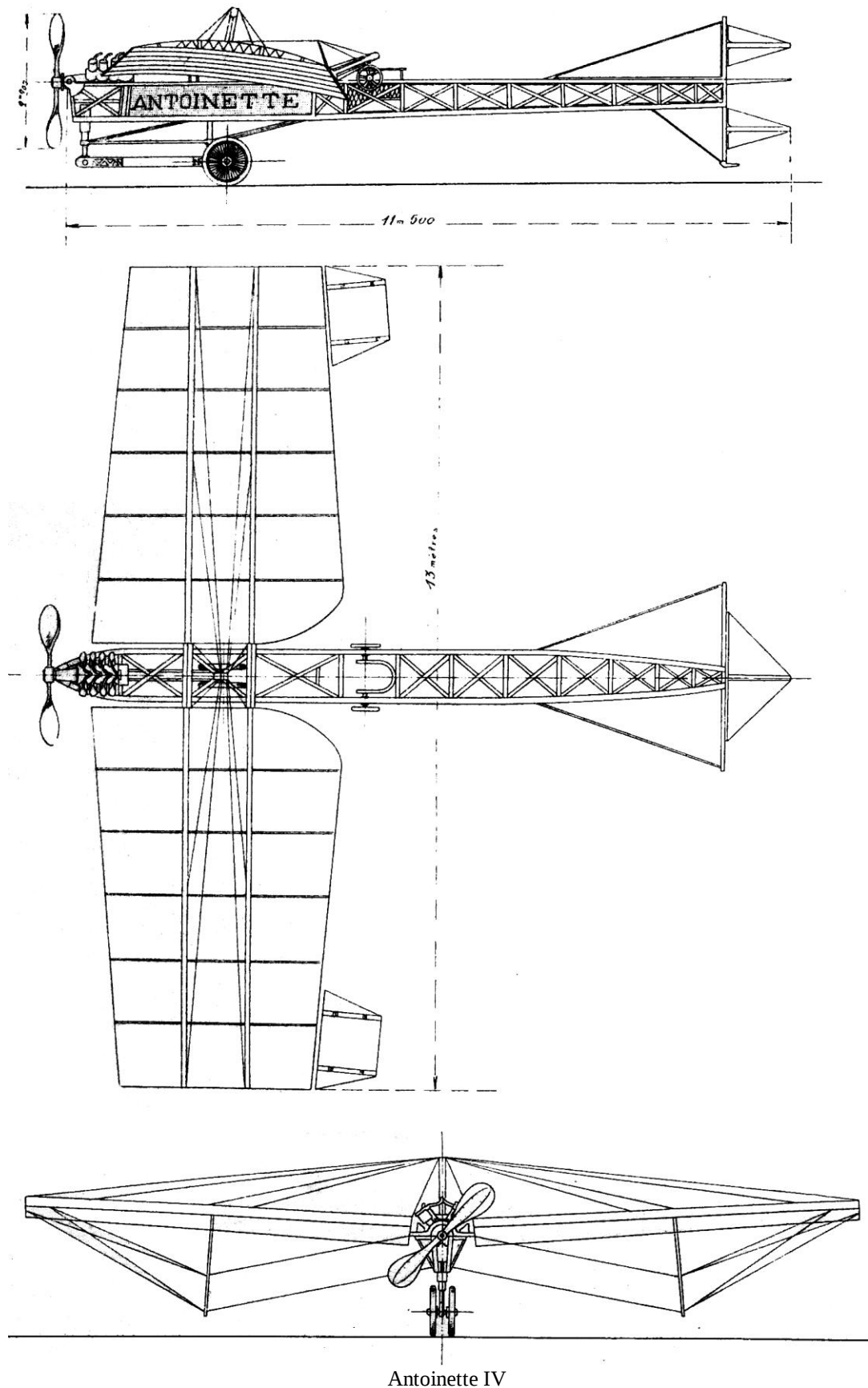


Antoinette III⁸



Antoinette IV

⁸ JANE, Fred T. (1910) *All the world Air=Ship. Flying Annual*. Sampson Low Marston & Co. London 1909.





El Antoinette IV con tren de aterrizaje en tándem llevado desde la fábrica en Issy-les-Moulineaux hacia un lugar de prueba. Sobre el costado izquierdo de la fotografía se ve al Ing. León Levavasseur. Noviembre de 1908⁹

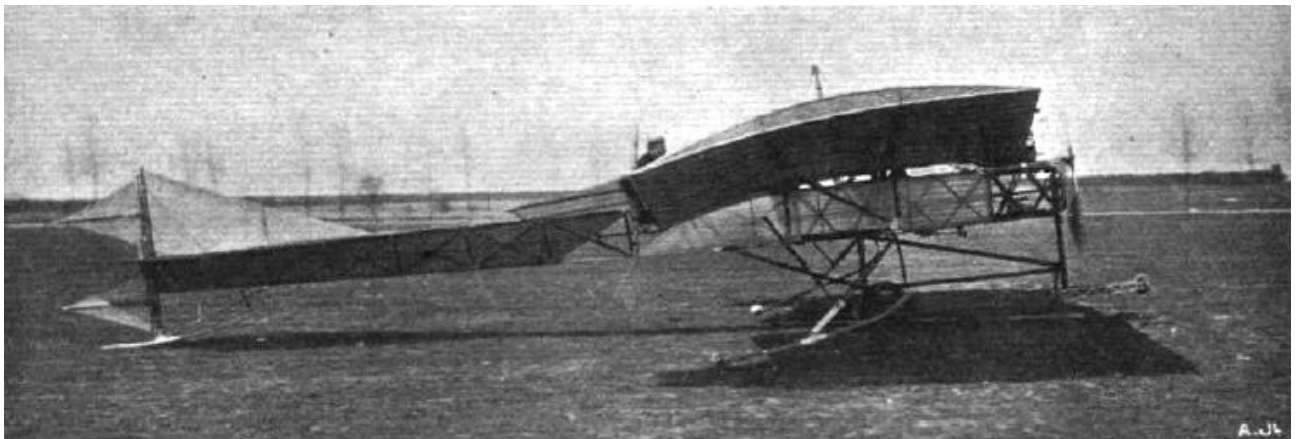


Antoinette IV

⁹ <http://www.loc.gov/rr/scitech/trs/images/SI-2001-11694~P.jpg>

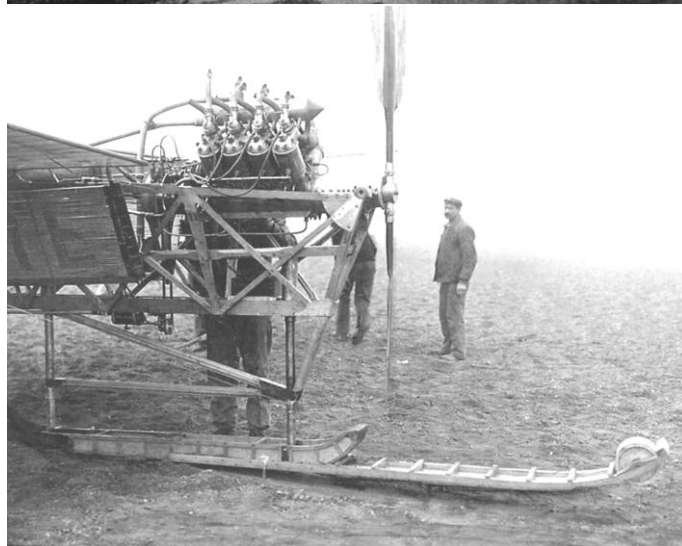
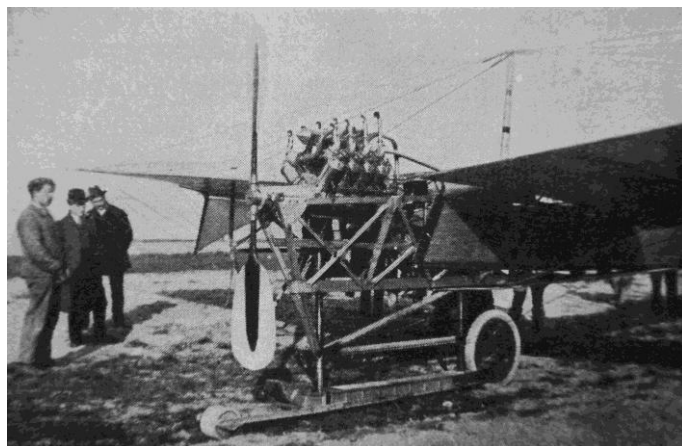
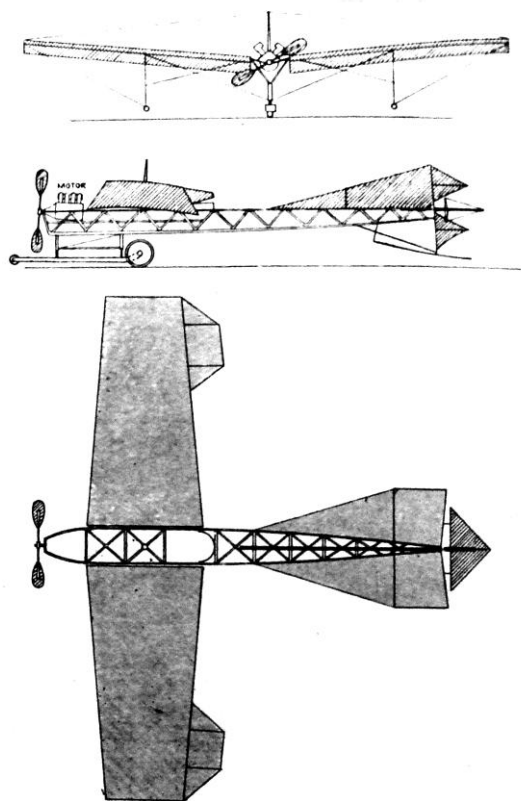


Antoinette V

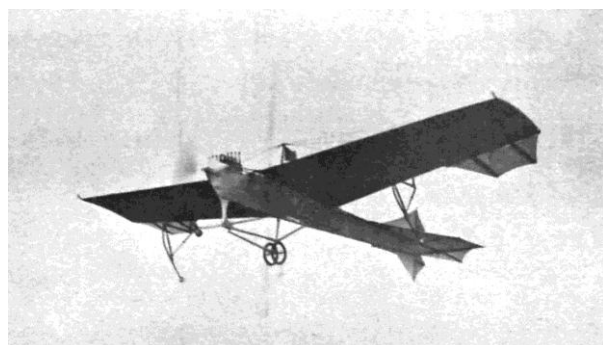


Antoinette VI¹⁰

¹⁰ JANE, Fred T. (1910) *All the world Air=Ship. Flying Annual*. Sampson Low Marston & Co. London 1909.
<http://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1909/1909%20-%200234.html?search=antoinette>



Antoinette VI. Detalle del tren de aterrizaje, motor y hélice. Nótese a la izquierda de la foto el alerón de sección triangular experimentado a partir del modelo V que luego se reemplazó por un par de sección trapezoidal

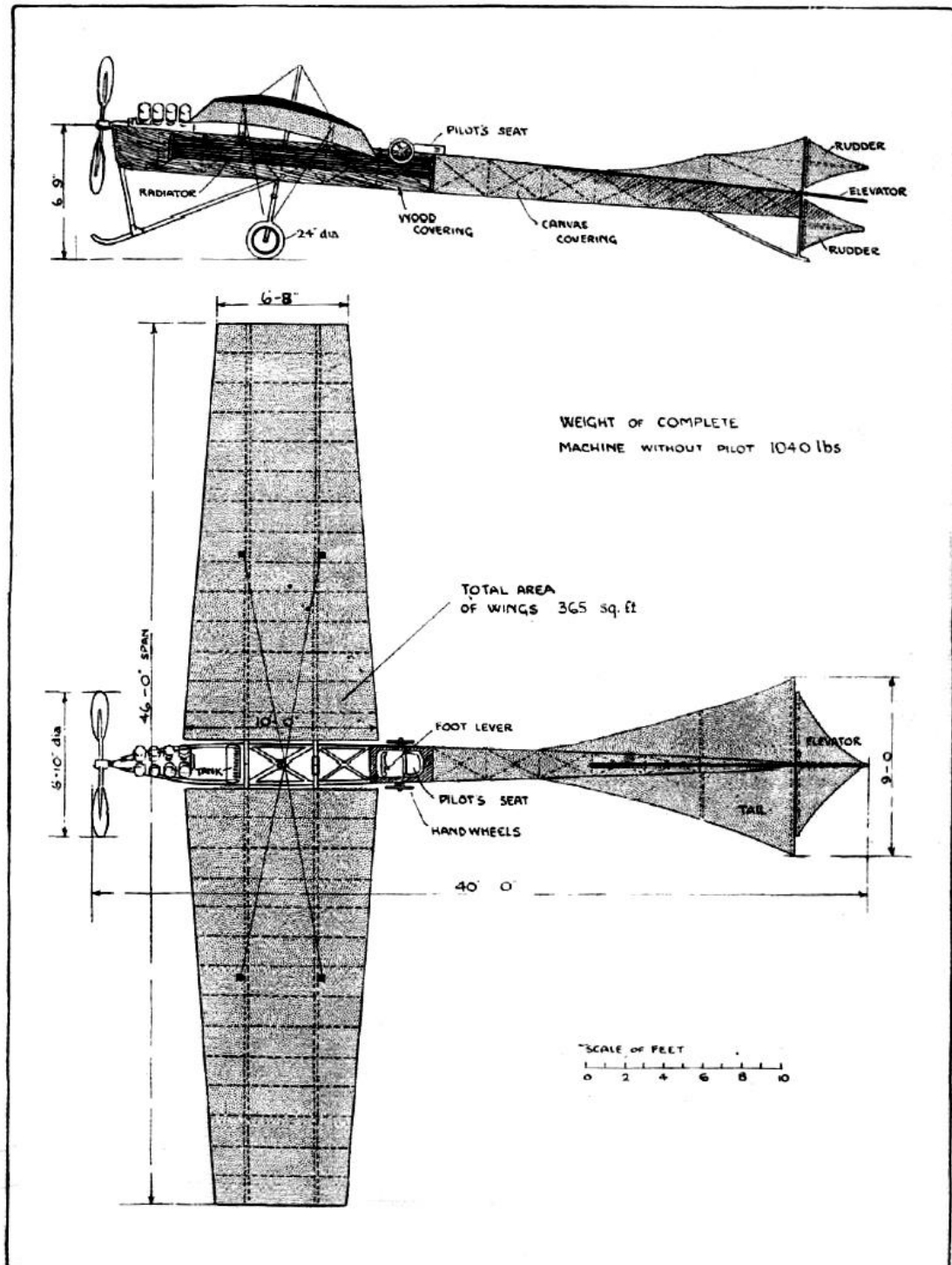


Antoinette VII (modelo inicial de transición)¹¹

¹¹ JANE, Fred T. (1910) *All the world Air=Ship. Flying Annual*. Sampson Low Marston & Co. London 1909.
http://www.earlyaviator.com/archive/images7/Latham_Antoin.jpg

OCTOBER 23, 1909.

Flight

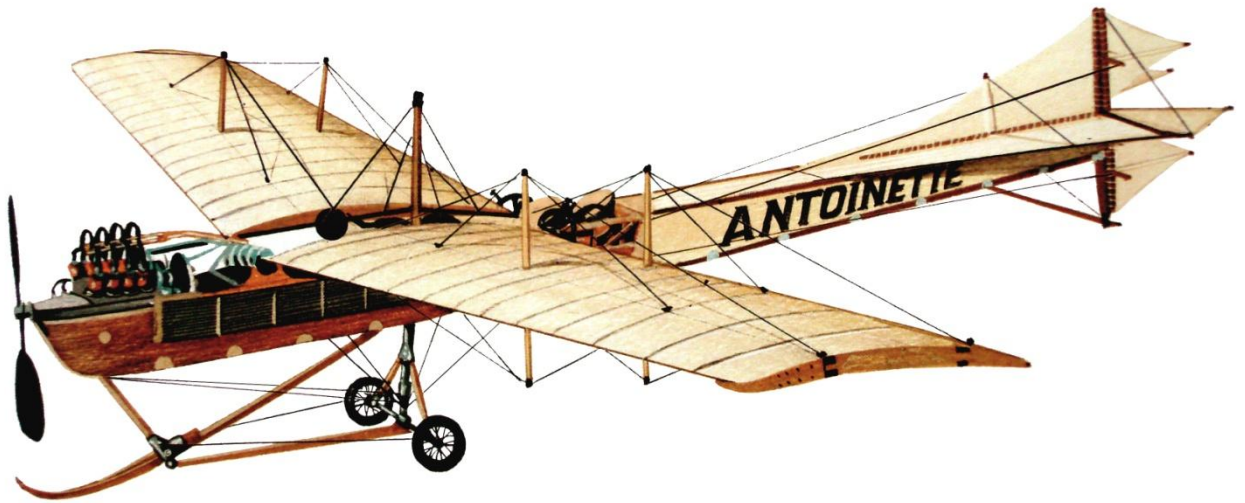


The Antoinette Monoplane.

663

C 2

Antoinette VII. Revista Flight. 23 de octubre de 1909

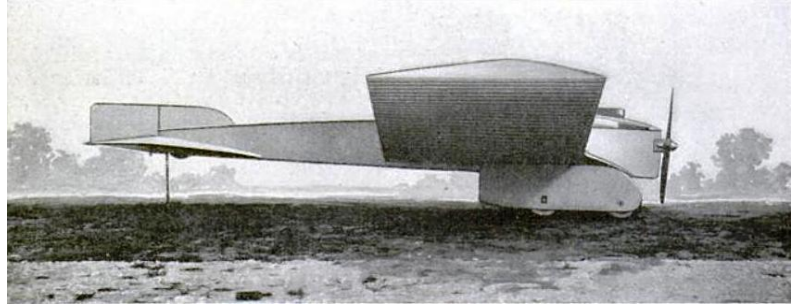


Antoinette VII



Antoinette VII en el Salon d'Aviation de 1910 en el Palace Royal (Revista *l'Aérophile*)

Antoinette Militar¹²



Propietarios registrados hasta el 21 de septiembre de 1910¹³

N.º	Propietario	Modelo	Año	Comentarios
1	Escuela de vuelo de Juvisy			
2	Becu Maurice			
3	Bellenger Georges-Marie			Teniente coronel
4	Bresson George		1910	
5	Brunnhube			
6	Burgeat M.			Capitán
7	Charry			Teniente
8	Chatain Marius		1910	
9	Chioni Basile		1910	
10	Clavenat P.		1910	Teniente
11	Clolus G.			Comandante
12	Compagnie Aérienne			
13	Cronier André-Maurice-Henri		1910	
14	Cure Gastón M.			
15	de Bonchamps Bizconde			
16	de Gaby Lizy			
17	de Mercau Conde			
18	de Mumm Walter			Voló en el Meeting de aviación de Angers con el N.º 8.

¹² http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f8/Antoinette_Military_Monoplane_1911.JPG
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/en/f/f6/Latham_in_Antoinette_Monobloc_at_the_Reims_Military_Trials,_October_1911.jpg
<http://i50.photobucket.com/albums/f307/Bengt123/TheAntoinetteMonoblocracer.jpg>
<http://i50.photobucket.com/albums/f307/Bengt123/Antoinette-Monobloc.jpg>

¹³ JANE, Fred T. (1910-1911) *All the World's Airship. Flying Annual*. Sampson Low Marston & Co. Ltd. London. Noviembre de 1910

				03-10JUL10: Voló en la Semana de Aviación de Champagne, Reims con el N.º 2.
19	de Robilliart Conde George		1910	
20	Demanest René	IV		19FEB09: Voló en Chalons
21	Demanest René	V	1910	
22	Doroginskly Stanislas			Teniente
23	d'Esterre Charles		1910	Gran Bretaña
24	Feline Comett		1910	
25	Foquet André		1910	
26	Giehes Duque de			
27	Gobé Armand			
28	Gobierno de Francia			
29	Gobierno de Francia			
30	Goffin Marcel			
31	Graham White Claude			
32	Hales H. K.			
33	Harkness Harry			
34	Harkness Harry			
35	Harkness Harry			Vendido a Michelin Hauvette Voló en Lyon ¹⁴ accidentado. 06-13FEB10: Voló en el meeting de Heliopolis con el N.º 12. 13MAY10: Destruído en accidente protagonizado por Michelin (fallecido). Registro N.º 12.
36	Jost René G.			Teniente
37	Komaroff			Teniente
38	Kuller Pays Bas		1910	03-10JUL10: Voló en la Semana de Aviación de Champagne, Reims.
39	Labouchère René			Suiza. 03-10JUL10: Voló en la Semana de Aviación de Champagne, Reims con el N.º 30.
40	Laffont Aexandre			
41	Latham Arthur Louis Hubert	IV		Empleado por Latham para el intento fallido del cruce del Canal de la Mancha iniciado a las 6:45 en Le Baraques, en cercanías de Calais que finalizó en el mar. Probablemente exhibido en la Exposición de París de 1909.
42	Latham Arthur Louis Hubert	VII	1910	23AGO09: Voló en la Semana de Aviación de Champagne, Reims con el N.º 29. 09: Voló en el torneo de Reims con el N.º 13. Tenía alerones de sección trapezoidal 27AGO09: Voló en el premio de Heidsieck con el N.º 13. Tenía alerones de sección trapezoidal. 06-13FEB10: Voló en el meeting de Heliopolis con el N.º 1. 03-10JUL10: Voló en la Semana de Aviación de Champagne, Reims con el N.º 16. 24OCT10 participó en la carrera The Racetrack con el N.º 1.

14

http://images.google.com.ar/imgres?imgurl=http://www.hubertlathamwindkiller.com/images/1114384754473_Antoinette_1.jpg&imgrefurl=http://www.hubertlathamwindkiller.com/Monoplane.htm&h=472&w=800&sz=29&hl=es&start=3&tbid=KS-QdrdKvIKxkM:&tbnh=84&tbnw=143&prev=/images%3Fq%3DAntoinette%252Bhubert%2BLatham%26imgsz%3Ds mall%257Cmedium%257Clarge%257Cxlarge%26svnum%3D10%26hl%3Des%26lr%3D

				21AGO10 voló en Bahía de Siena Voló en San Francisco. Voló en Baltimores. ENE11: Voló en Belmont Park. Adquirido por Max Paris Leclerc Adquirido por la Compañía Aérea Argentina (Primer vuelo 26ENE11)
43	Lessire Eugene		1910	
44	Makovestsky		1910	
45	Martin & Handyside			
46	Marvignt Marie			Registro N.º 4, Volado por la aviadora Marie Marvignt y por Tombe, accidentado ¹⁵ . 11: Meeting de aviación de Saint Etienne con el N.º 14.
47	Meyer Jules Maurice		1910	
48	Neurisse		1910	
49	Pouleriguen François		1910	
50	Prier Pierre		1910	
51	Ruchonnet Emile	IV/VII	1910	Suiza. 23AGO09: Voló en la Semana de Aviación de Champagne, Reims con el N.º 13.
52	Ruchonnet Emile			Suiza
53	Sands Hayden			
54	Schlumberger Maurice			
55	Somer Somerset			Gran Bretaña
56	Thomas René	VII		03-10JUL10: Voló en la Semana de Aviación de Champagne, Reims con el N.º 31. 14-21AGO10: Voló en Nantes ¹⁶ , por Thomas accidentado. Registro N.º 2. Se accidentó al colisionar en vuelo con el Henry Farman N.º 18 del Capitán Beltram Dickson. Volado por Hubert Latham. Vendido a Clement Maasdyck (Holanda)
57	Tokoyama		1910	Teniente
58	De Vais Lafont Ens.		1910	
59	Van Graver Paul		1910	Vendido a Charles Louis Watchter 03-10JUL10: Voló en la Semana de Aviación de Champagne, Reims con el N.º 32.
60	Veliac Adrien			
61	Venderbar Linda			Tuvo inscripto el N.º 9.
62	Westminster Duque de			
63	Wiencziers Eugène		1910	Alemania. Cuatriplaza. Vendido a Charles Louis Watchter. 03-10JUL10: Voló en la Semana de Aviación de Champagne, Reims con el N.º 32. Destruído durante

15

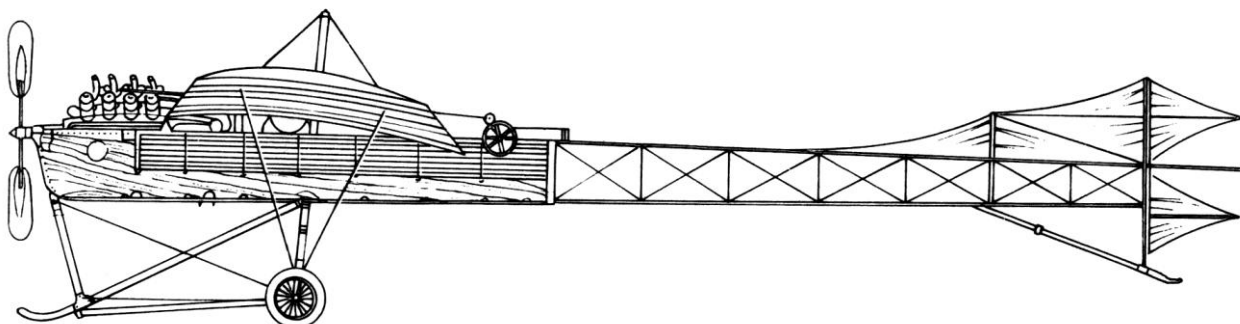
http://images.google.com.ar/imgres?imgurl=http://www.hubertlathamwindkiller.com/images/1114384754473_Antoinette_1.jpg&imgrefurl=http://www.hubertlathamwindkiller.com/Monoplane.htm&h=472&w=800&sz=29&hl=es&start=3&tbnid=KS-QdrdKvIKxkM:&tbnh=84&tbnw=143&prev=/images%3Fq%3DAntoinette%252Bhubert%2BLatham%26imgsz%3Ds mall%257Cmedium%257Clarge%257Cxlarge%26svnum%3D10%26hl%3Des%26lr%3D

16

http://images.google.com.ar/imgres?imgurl=http://www.hubertlathamwindkiller.com/images/1114384754473_Antoinette_1.jpg&imgrefurl=http://www.hubertlathamwindkiller.com/Monoplane.htm&h=472&w=800&sz=29&hl=es&start=3&tbnid=KS-QdrdKvIKxkM:&tbnh=84&tbnw=143&prev=/images%3Fq%3DAntoinette%252Bhubert%2BLatham%26imgsz%3Ds mall%257Cmedium%257Clarge%257Cxlarge%26svnum%3D10%26hl%3Des%26lr%3D

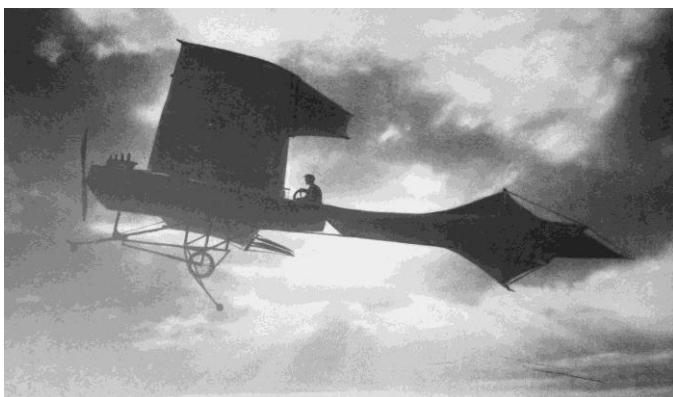
16

				el torneo.
64	Winton Alexander			
65	Zelinski Michel de			Coronel

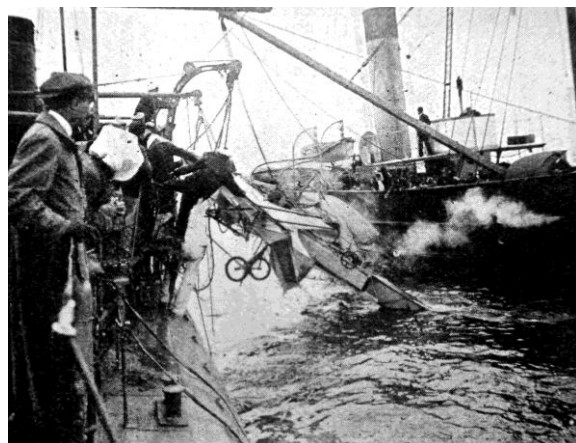


Antoinette VII

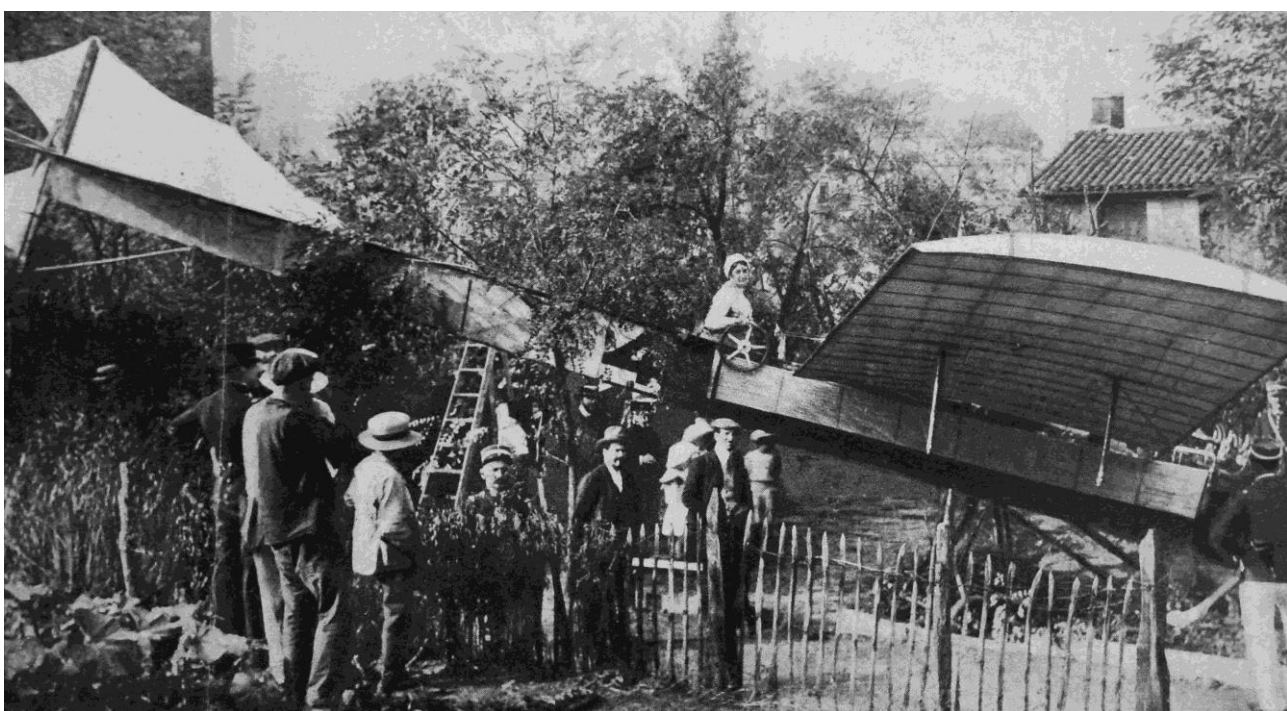
Latham con el Antoinette IV durante el intento de cruce del canal de la Mancha realizado el 25 de julio de 1909



Derecha: Latham aguardando el rescate del avión



Derecha: Recuperación del avión por el torpedero *Harpon* y el *Calaisien*



La aviadora Marvigt en el Antoinette N.º 4 accidentado en el Café de la Terraza, Saint Etienne, 1911

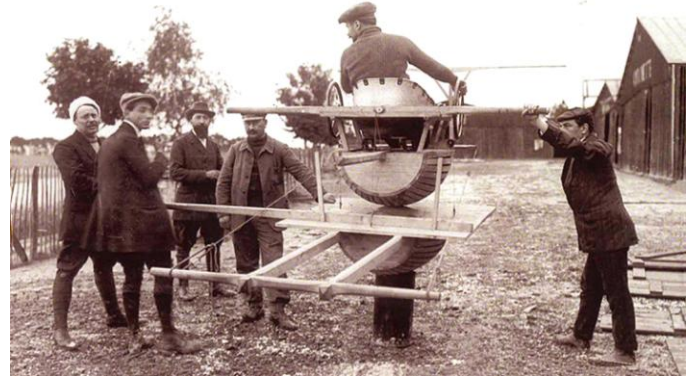
El Tonneau d'apprentissage

Antoinette creó la Escuela de Vuelo en Mourmelon-le-Grand y en ella se implementó un curioso sistema de entrenador primario llamado *Tonneau d'apprentissage* (Tonel de aprendizaje). La fecha de fabricación de este entrenador, según las fuentes lo ubican entre el 5 de julio de 1910 y 1911 y probablemente haya sido el primero de su tipo.



Consistía en un enorme bastidor provisto de un barril de madera cortado a la mitad que simulaba la cabina de pilotaje con los comandos del mo-

noplano producido por esa industria aeronáutica. Los movimientos eran bastante rudimentarios, y la estructura pivotaba sobre tres ejes proporcionándole al alumno una limitada aproximación a las sensaciones propias del vuelo, familiarizándolo con los procedimientos del vuelo mediante la asistencia de un par de ayudantes que le proporcionaban los movimientos indicados por un piloto experimentado que oficiaba como instructor.



Junto con otros sistemas similares diseñados por el Capitán Louis Ferdinand Ferber, Louis Bleriot y Clement Bayard -para el Santos Dumont *Demoiselle*- constituyen los simuladores de vuelo más antiguos conocidos en nuestros días.

El avión comprado por Argentina

La construcción del modelo IV estuvo desde un principio orientada a conquistar el cruce del Canal de la Mancha. Este ansiado logro fue auspiciado por los diarios *Le Matin* (Francia) y *Dialy Mail* (Inglés) que ofrecieron respectivamente premios de 10 mil y 25 mil francos. Los vuelos de prueba iniciales fueron encomendados al piloto inglés Arthur Charles Hubert Latham. De inmediato este piloto realizó el primer intento a bordo de un Antoinette IV que quedó frustrado al verse obliado a amerizar por fallas atribuidas al sistema de encendido.

Fue Luis Bleriot, otro de los aspirantes al premio quien a las 04:41 hs del 25 de julio de 1909 aún a pesar de las condiciones meteorológicas poco favorables emprendió el vuelo desde Le Baraques, en cercanías de Calais, con rumbo a Inglaterra a bordo de su Bleriot XI precedido por el Antoinette IV comandado por Latham que debió abandonar la prueba por fallas en su aparato. Bleriot quien se consagró vencedor cuando aterrizó a las 5:15 hs sobre un paraje llamado Nothfall Meadow. No obstante ello la casa Antoinette prosiguió con sus ensayos y conquistó el récord de altura (155 m) y el segundo premio de velocidad. El avión fue reparado y convertido al modelo IV y finalmente convertido en el modelo VII.

La representación comercial de la marca en el país fue confiada a Duhnkrack, Nellen y Cía. con oficinas en la calle Florida N.º 502 de la ciudad de Buenos Aires. Las siguientes fotografías corresponden a tres vistas diferentes del sistema de referencia¹⁷.

¹⁷ MARTÍN, Eloy. (2008) *Aprendizaje por simulación en la enseñanza de aviación*. Publicado en los Estados Unidos de América. Pág. 84 a 87.

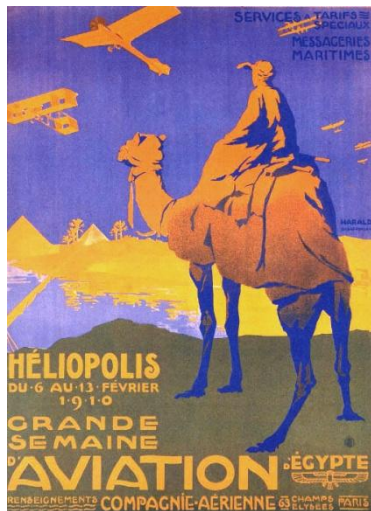
El historial de este avión antes de la llegada al país es por demás interesante. Documentos fotográficos permitieron establecer que desarrolló una intensa actividad de vuelo al mando de Latham y reconstruir los siguientes antecedentes del avión:

Vuelos del Antoinette VII
23-29AGO09: Latham en la Semana de Aviación de Champagne, Reims con el N.º 29. 09: Latham voló en el torneo de Reims con el N.º 13. Tenía alerones de sección trapezoidal. 27AGO09: Latham voló en el premio de Heidsieck con el N.º 13. Tenía alerones de sección trapezoidal. 03-17OCT09: Latham voló en la Gran Quincena de aviación desarrollada en París. 22OCT09: Latham voló en Blackpool, Gran Bretaña donde recorrió 13 km en 11 minutos. 30OCT-01NOV09: Latham voló en el Circuito del Este en Issy-Les-Molineaux 07ENE10: Latham voló en Mourmelon-le-Grand, Francia donde alcanzó los 1100 m de altura. 06-13FEB10: Voló en el meeting de Heliopolis (Egipto) con el N.º 1 junto con el Antoinette N.º 12 volado con Hauvette-Michelin. 07-15MAY10: Voló en el meeting de Lyon con el N.º 3. 03-10JUL10: Voló en la Semana de Aviación de Champagne, Reims con el N.º 16. 24OCT10: Participó en la carrera The Racetrack con el N.º 1 25AGO-06SEP10: Voló en el metting de Siena 24SEP-10OCT10: Latham voló en el circuito de Milán con el N.º 23. Allí sufrió un accidente. 22-30OCT10: Voló en Belmont Park. En ese concurso G. White (Inglaterra) con Bleriot y un Farman; James Radley (Inglaterra) Bleriot; John B. Moisant, (America) Bleriot; A. J. Drexel (EE.UU.) Bleriot; Rene Simon (Francia) Bleriot; Émile Aubrun (Francia) Bleriot; W. E. McArdle (Inglaterra) Bleriot; C. Audemars (Suiza) <i>Demoiselle</i>; Roland Garros (Francia) <i>Demoiselle</i>; Alfred Leblanc (Francia) Bleriot; Eugene Ely (EE.UU.), Curtiss; Rene Barrier (Francia), Bleriot; Harry S. Harkness (EE.UU.), Antoinette Hubert Latham, Antoinette, Capt. T. S. Baldwin (EE.UU.), Baldwin; Charles K. Hamilton (EE.UU.), Farman; J. A. D. McCurdy (EE.UU.), Curtiss; J. C. Mars (EE.UU.), Curtiss. NOV10: Voló en Halethorpe, Baltimore. DIC10: Voló en San Francisco. ENE11: Voló en Belmont Park





Antoinette VII N.º 1 de Hubert Latham en Reims. Agosto de 1909¹⁸

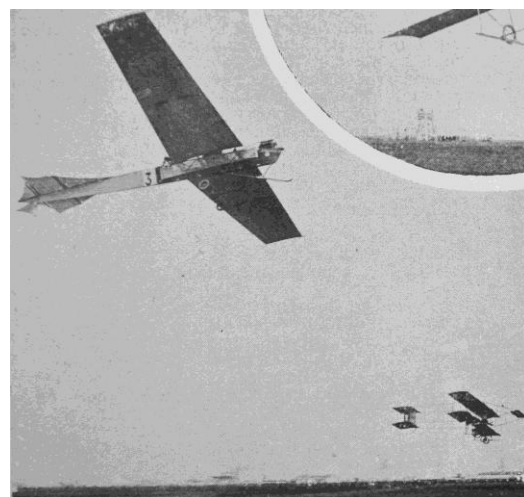
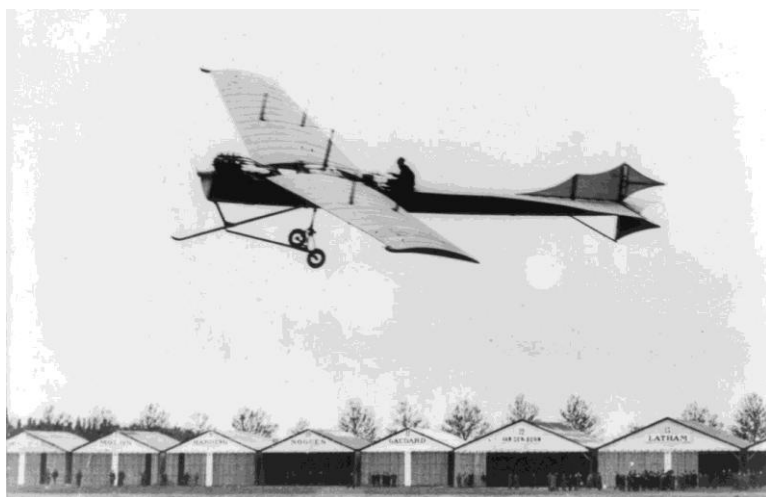


Antoinette N.º 1 con Hubert Latham en el meeting de Héliopolis¹⁹

¹⁸ http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/93/Antoinette_latham.jpg

¹⁹ www.lathamlevasseur.com/Accidents.htm

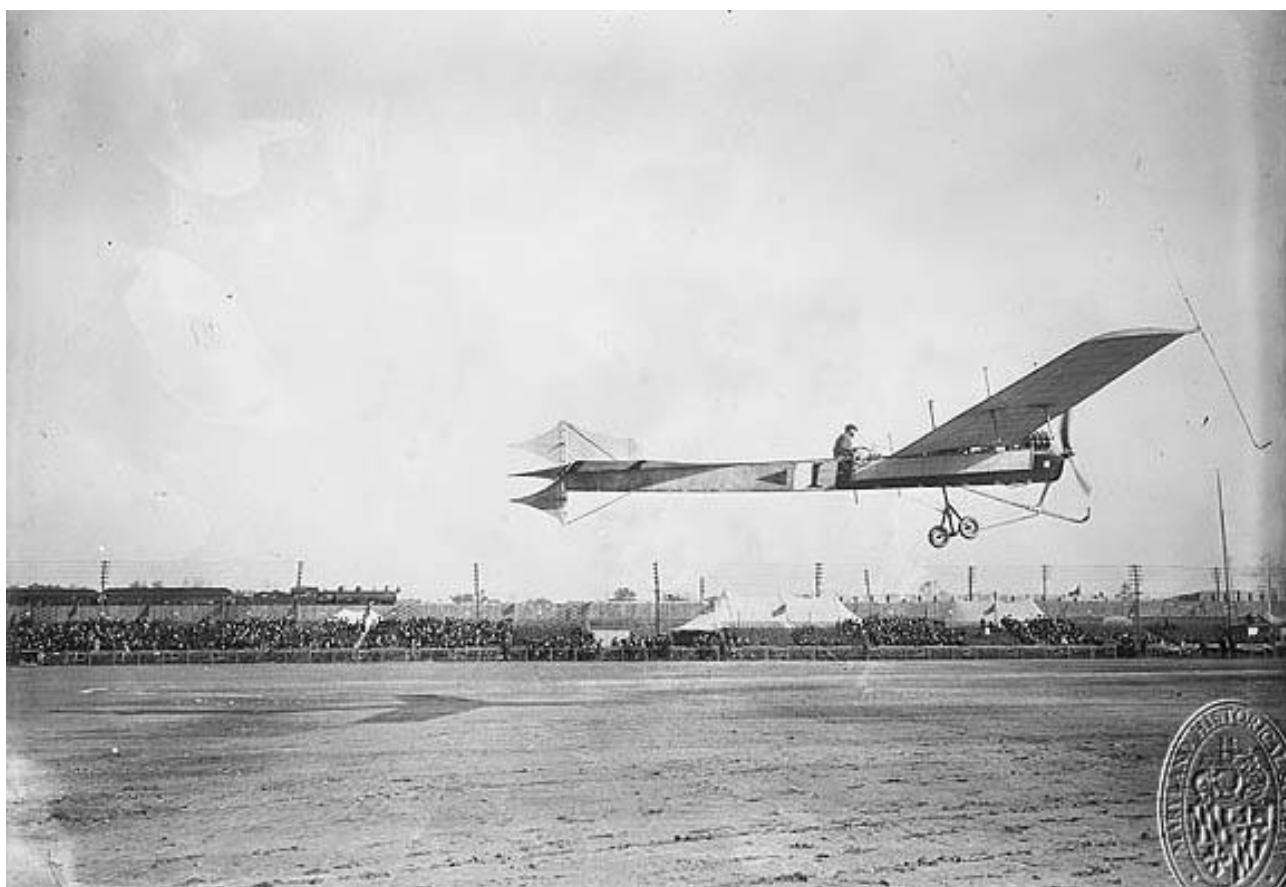
Antoinette VII N.º 1. Meeting de Heliopolis. 27 noviembre de 1909 (Fotógrafo M. Branger)²⁰



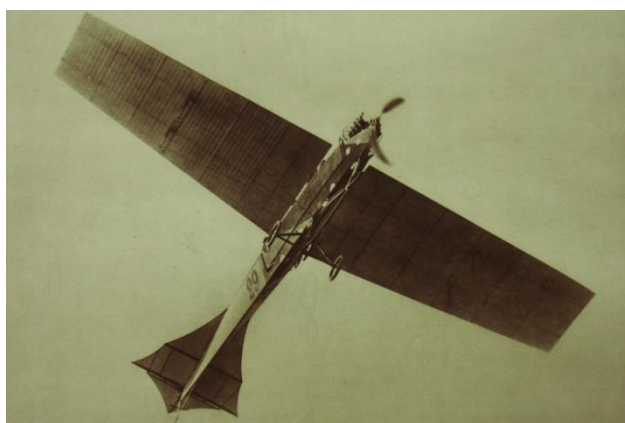
Latham volando en el meeting de Lyon²¹

²⁰ <http://www.past-to-present.com/photos.cfm?reference=L00541>

²¹ Revista *L'Aérophile*. 1 de junio de 1910.



Antoinette N.º 1 con Latham en EE.UU.²²



Izquierda: Antoinette VII N.º 13 volado por Latham fotografiado durante el torneo de Reims de 1909. Derecha: Antoinette IV N.º 1 con Latham en el meeting de Siena. Agosto, Septiembre de 1910²³

²²

http://www.google.com.ar/imgres?imgurl=http://archive.mdhs.org/Library/Images/Mellon%2520Images/Z5access/z5-0759.jpg&imgrefurl=http://archive.mdhs.org/library/fotofind/PP0032lnk.html&usg=__-lF-dlSOaArFc_ydFawvFr4tcLM=&h=436&w=600&sz=50&hl=es&start=65&zoom=1&tbnid=tL6kplbXeuU9KM:&tbnh=137&tbnw=183&ei=oUkoToK8HaPz0gHPqJ35Bw&prev=/search%3Fq%3Dantoinette%2Bairplane%2Bmodels%26hl%3Des%26rlz%3D1T4RNRN_esAR422AR422%26biw%3D1280%26bih%3D773%26tbnid%3Disch&itbs=1&iact=rc&dur=203&page=4&ndsp=22&ved=1t:429,r:9,s:65&tx=91&ty=101

²³ http://images-01.delcampe-static.net/img_large/auction/000/232/815/663_001.jpg

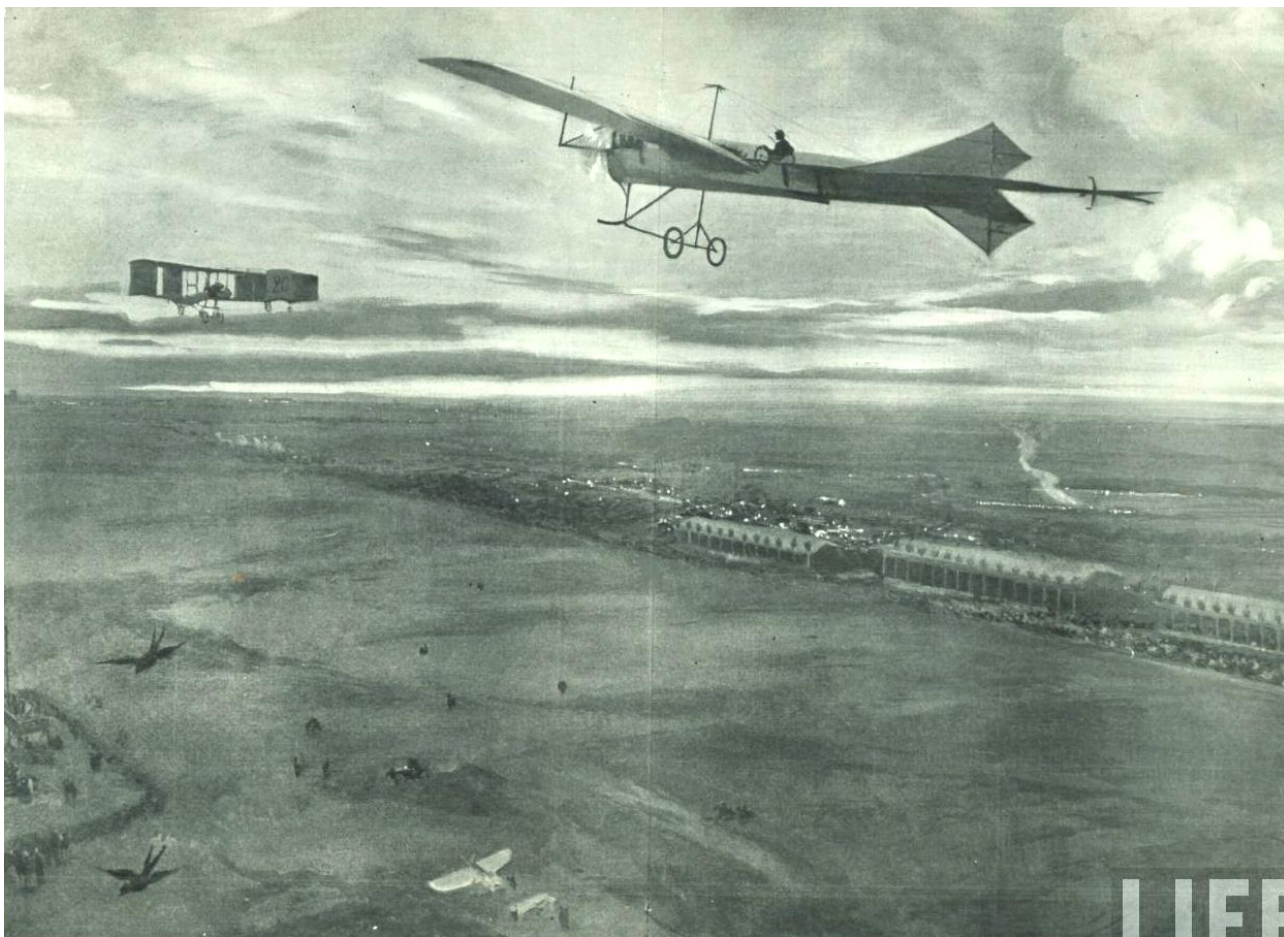


Lámina del Antoinette N.º 1 volando en EE.UU. en 1909, detrás del Voisin N.º 20 que perteneció a Louis Paulhan y también voló en Argentina con Henri Louis Brégi (Revista Life)²⁴

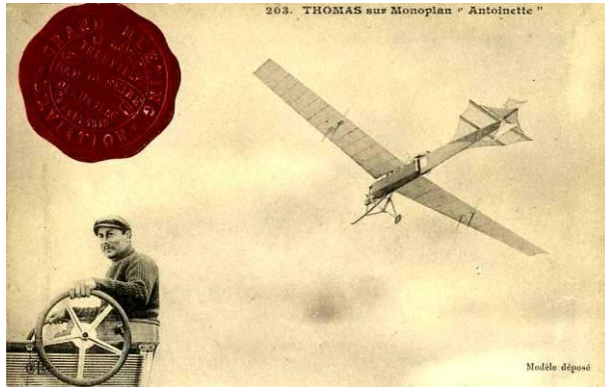


Antoinette VII N.º 1 en Belmont Park, 22 y el 30 de octubre de 1910

²⁴

<http://images.google.com/hosted/life/f?imgurl=d6f5bb269da7d288&q=1900%20source:life&prev=/search%3Fq%3D1900%2Bsource:life%26hl%3Des%26biw%3D1280%26bih%3D812%26tbn%3Disch>

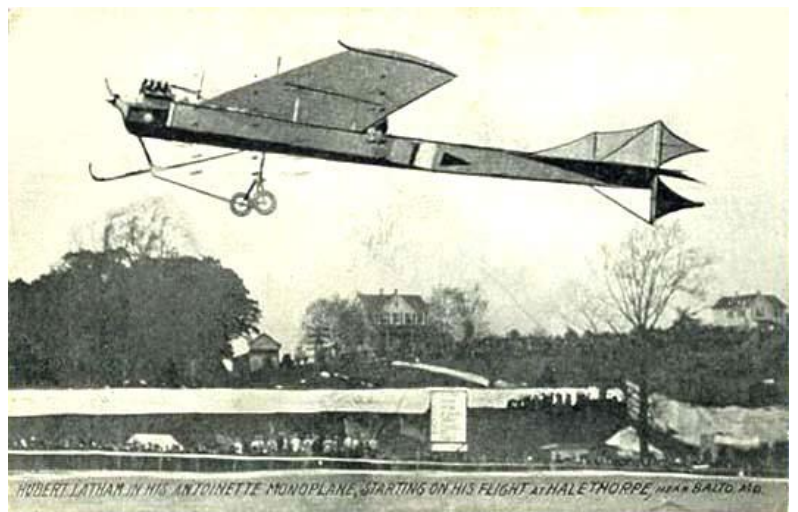
Antoinette VII, un avión con historia
© Eloy Martín



Izquierda: Tarjeta postal con el piloto Thomas. Derecha: Latham volando en San Francisco



Antoinette VII N.º 1 en el Meeting de Belmont Park, New York. 22 al 30 de octubre de 1910



Latham volando en Baltimore²⁵

²⁵ <http://i50.photobucket.com/albums/f307/Bengt123/AntoinetteLathamatBaltimore.jpg>



Antoinette IV²⁶



²⁶ <http://www.flickr.com/photos/sdasmarchives/8091705189/sizes/o/in/photostream/>

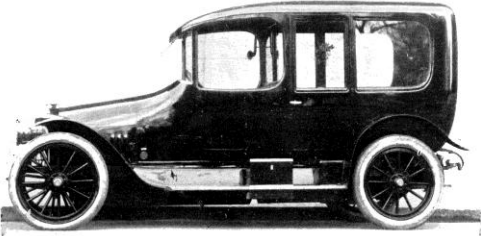
En Argentina

De acuerdo con la información colectada todo parece indicar que el único avión llegado a la Argentina originalmente habría sido un modelo IV modificado a VII y había sido operado casi exclusivamente por Arthur Louis Hubert Latham. Fue adquirido por Max París LeClerc (en ese entonces mantenía pintado el N.º 1 en la parte media del fuselaje a la altura de la carlinga).

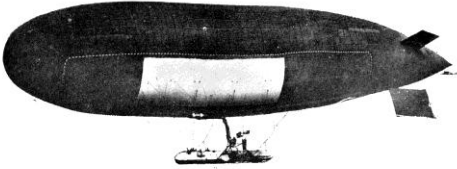
En nuestro país la representación comercial de la marca era de Duhnkrack, Nellen y Cía. con oficinas en la calle Florida 502 de la ciudad de Buenos Aires que también se desempeñaba como agente comercial de las firmas Lloyd y Rumpler.

Los pormenores de su compra para Argentina por ahora son algo difusos, pero sabemos que fue adquirido por Francisco Herman Hentsch para la Compañía Aérea Argentina²⁷. El primer vuelo documentado se registró el 26 de enero de 1911 a las 5:10 al mando de Max París LeClerc. Colaboraron en los preparativos los pilotos Adolfo René De Bruyn y Sergio García Uriburu. Presenciaron el vuelo los delegados comisionados por el Aero Club Argentino: Manuel Ramos Vivot y Julio A. Quesada. Desde entonces tuvo una sucesión de percances que lo mantuvieron bastante alejado de la actividad general de vuelo.

Automóviles LLOYD
FLORIDA, 502



El Rey de los Autos
El Auto de los Reyes



ÚNICOS REPRESENTANTES:
Duhnkrack, Nellen & Cía.
FLORIDA, 502 ————— BUENOS AIRES

Publicidad de Duhnkrack, Nellen y Cía.

²⁷ Sus instalaciones se inauguraron en El Palomar a mediados de 1910 en los terrenos cedidos por el Ejército Argentino. Allí se construyeron dos hangares y se incorporaron dos biplanos Farman y el monoplano Antoinette VII. En esta escuela recibieron instrucción el soldado del 1º de Ingenieros Adolfo René De Bruyn y posteriormente el Teniente coronel Carlos Federico Spika, los Tenientes Raúl Eugenio Goubat, Ramón Francisco Martínez Piñón y el Teniente de Fragata Melchor Zacarías Escola.



Antoinette N.º 1 en El Palomar. 1911



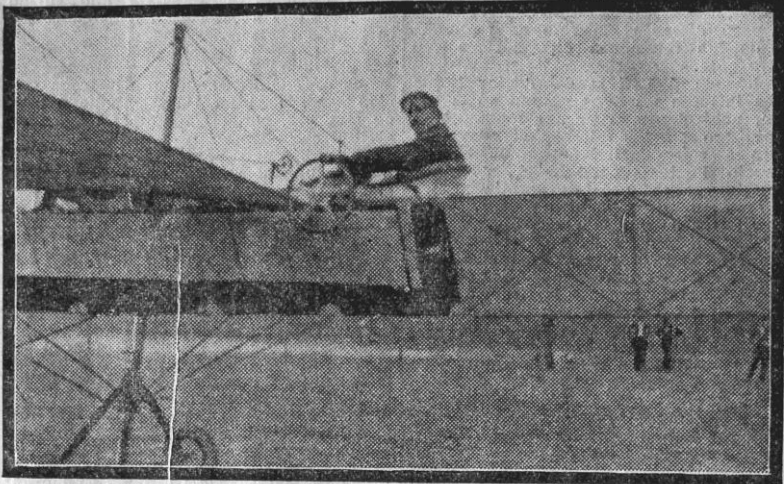
Antoinette VII despegando desde El Palomar



Izquierda: Paris LeClerc a bordo del Antoinette IV en El Palomar. Derecha: una de las publicidades de la época con un Antoinette aparecida en el diario *La Argentina* el 3 de febrero de 1910

EL AVIADOR PARIS LE CLERC

VUELOS EN EL PALOMAR



El aviador Le Clerc en su monoplano

En el aeródromo de El Palomar hizo ayer un vuelo de ensayo de su monoplano Antoinette, motor Antoinette de 60 H. P., el aviador francés M. Paris Le Clerc.

En esta prueba tuvieron confirmación plena los felices resultados de sus pequeños experimentos privados, pues elevándose con facilidad, describió cuatro vueltas a la pista, a poco más de cien metros de altura.

Paris Le Clerc no da mayor importancia a estos sus vuelos preparatorios, y persigue el objeto de presentarse, para su primera exhibición pública, a disputar el premio de 40.000 francos en el raid aéreo Buenos Aires-Rosario.

Este aviador, cuyas habilidades conocerá muy pronto el público argentino, se ha recibido de piloto recientemente. Empezó su aprendizaje de aviación en la escuela de Henri Farman, en Mourmelon, y pronto se distinguió como conductor de los biplanos de ese tipo.

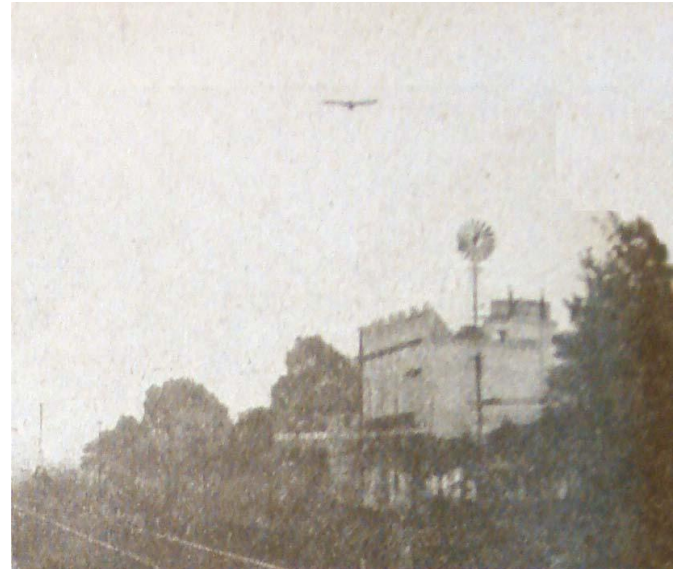
Inmediatamente pasó a Etampes para ingresar en la escuela Antoinette y poco tiempo después obtuvo su certificado profesional, efectuando con la difícil máquina algunos vuelos muy satisfactorios.

M. Paris Le Clerc es el primer aviador que ha volado entre nosotros con monoplano Antoinette, el ave maravillosa creada por el genio de Levasseur, y que Latham ha paseado triunfante por la atmósfera.

Diario *La Nación*. 5 de enero de 1911



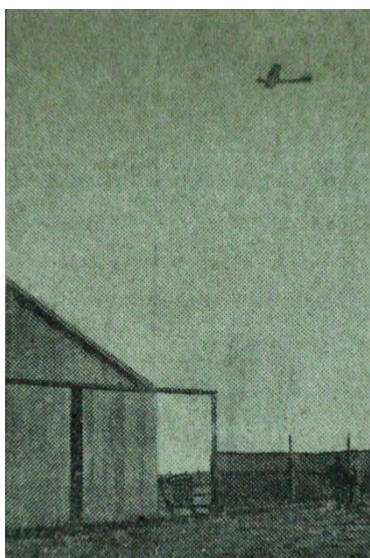
Preparación de Paris LeClerc para el raid a Rosario



Izquierda: el piloto cargando combustible antes del vuelo Derecha: LeClerc volando sobre Villa Devoto. Revista *Caras* y *Caretas* N.º 644. 4 de febrero de 1911

A principios de 1912, ambos aeroplanos de la Compañía de referencia quedaron fuera de servicio por accidentes y la empresa quebró. Tanto las instalaciones como el Antoinette VII y el Henri Farman modelo C²⁸ fueron donados a la Escuela Militar de Aviación. De esta manera que este monoplano francés integró la dotación de aviones exhibidos el 8 de septiembre de 1912 con el resto de los aviones recibidos por el Ejército nunca voló en la institución.

²⁸ En 1910 el avión había sido comprado a Alfred Valletón por el Sindicato Aéreo Argentino (luego Compañía Aérea Argentina).



Izquierda: El Antoinette pasando sobre el hangar de El Palomar con rumbo a Devoto. Derecha: Accidente de LeClerc en El Palomar²⁹. Revista *Caras y Caretas* N.º 644. 4 de febrero de 1911

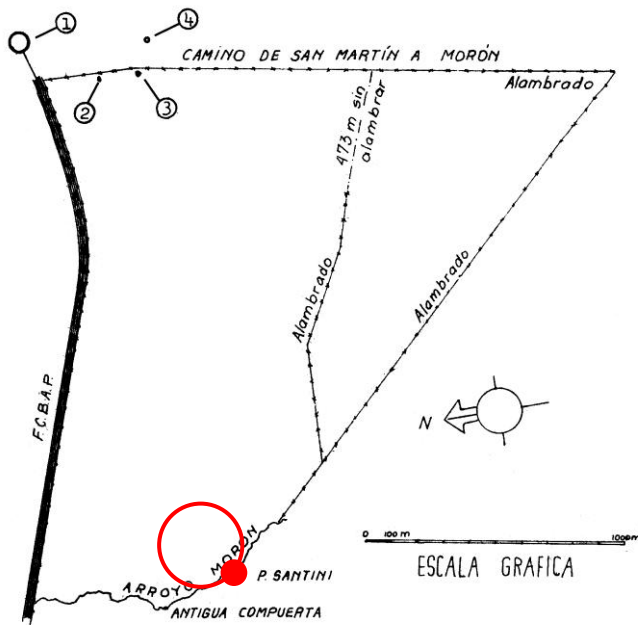
En 1914 se presentó en El Palomar el piloto italiano Mario Santini que había llegado a la ciudad de Mendoza en agosto de 1912 con un Bleriot XI que guardó en el hangar de Mario Casale. Voló en esa ciudad el 1 de septiembre y desde el hipódromo de San Rafael, Mendoza donde había resultado inutilizado su avión. El piloto italiano había realizado su aprendizaje en la escuela Antoinette de Mourmelon le Petit y le solicitó permiso al director del instituto: Teniente coronel Arenales Antonio Uriburu, para ponerlo en condiciones de vuelo, con intenciones de emplearlo en una gira por la provincia de Mendoza.

A tal efecto se designó al jefe de mecánicos Ambrosio Luis Vicente Taravella para realizar todas las actividades de apoyo necesarias. Durante los ensayos, debido a que la hélice Chauvière embalaba se resolvió reemplazarla por una Ratmanoff que equipaba los biplanos Farman, modificándole ligeramente el paso. Se realizaron dos intentos, uno en dirección a Hurlingham y otro, con un despegue a 30 m, en sentido contrario.

El día de su salida hacia Mendoza el avión despegó pero al llegar a la cabecera cayó de trompa rompiendo toda su proa. Se procedió a desmontar el motor y el avión permaneció abandonado en el lugar. Como dato anecdótico del accidente podemos decir que se bautizó con el nombre *Puesto Santini* a la guardia destacada en el paraje para vigilancia normal del perímetro del aeródromo.

Los restos del fuselaje se desaparecieron para siempre a raíz de una medida de urgencia. El 7 de septiembre de 1917 a últimas horas de la tarde, cuando regresaban de Uruguay el Bleriot XI al mando de Pablo Teodoro Fels y el Rumpler *Taube* con el Teniente 1.º Parodi, al no tener balizamiento el Teniente coronel Obligado ordenó que se incendiaron sus restos para facilitar a los pilotos la aproximación y aterrizaje lo más seguro posible. En agradecimiento por ese gesto, Fels donó al ejército el Depperdusin de su propiedad.

²⁹ MARTÍN, Eloy. RODRÍGUEZ, Oscar Luis. (1991) *La Aviación en el Ejército Argentino 1867-1991. Crónica Histórica y Catálogo*. Talleres NH Impresiones. Buenos Aires. Pág. 71.



Detalle del gráfico: (1) Estación de ferrocarril Palomar. (2) Destacamento del Regimiento 2 de Caballería. (3) ubicación de los primeros hangares (4) Vivienda de la familia Fiol utilizada como alojamiento de oficiales. En la parte inferior el punto rojo indica la ubicación del Puesto Santini³⁰. Derecha: zona del accidente de Santini. Según relatos de un testigo presencial el Antoinette fue quemado en ese sector el 7 de septiembre de 1917. El punto rojo replica la ubicación del paso Santini



Accidente de Santini en El Palomar en 1914 (Foto Archivo General de la Nación)

³⁰ CASTELLI, Roberto Carlos, BONVISSUTO, Vicente. (1988) *Jorge Newbery y el legado de su genio luminoso*. Círculo de Suboficiales de la Fuerza Aérea. Agosto de 1988. Capítulo L. Pág. 236.

Principales vuelos del Antoinette VII en Argentina

- 04ENE11:** Max Paris LeClerc realizó un vuelo con cuatro circuitos en El Palomar a 100 m.
- 15ENE11:** Le Clerc realizó por la mañana un vuelo de 17 minutos desde El Palomar hasta Morón y Hurlingham a unos 60 m de altura, en el marco de los ensayos del vuelo Buenos Aires-Rosario³¹.
- 21ENE11:** Por la mañana LeClerc llevó a cabo dos vuelos de prueba en El Palomar con vistas al raid entre Buenos Aires y Rosario. En el primer vuelo sobrevoló las localidades vecinas a unos 150 m de altura durante 40 minutos. Luego de reaprovisionarse de combustible voló 50 minutos más a unos 450 m de altura³².
- 25ENE11:** Vuelo frustrado por la mañana.
- 26ENE11:** A bordo del Antoinette VII el piloto aviador Max París LeClerc³³ decoló del aeródromo El Palomar a las 5:10 hs con destino a la localidad de Rosario. Sobrevoló Arroyo Pinazo³⁴.
- 27ENE11:** Accidentado con LeClerc al decolar a Rosario. Rotura de tren de aterrizaje y hélice³⁵.
- 29ENE11:** Accidentado con LeClerc al decolar³⁶.
- MAR11:** Accidente de Juan Molero. Quedó fuera de servicio a raíz de un accidente protagonizado por el alumno piloto Juan Molero.
- 15ABR11:** 16:40 Vuelo de LeClerc en El Palomar.
- 15ABR11:** 17:00 Vuelo de LeClerc en El Palomar.
- 15ABR11:** 17:21 Vuelo de LeClerc en El Palomar.
- 18ABR11:** Vuelos de LeClerc con Jorge Molero en El Palomar.
- 19ABR11:** Accidente de LeClerc con Jorge Molero en El Palomar. Luego se dirigió a Morón a unos 100 m de altura donde, luego de 23 minutos de vuelo tuvo un accidente por fallas del motor y cayó desde unos 40 m sin consecuencias personales para los tripulantes³⁷.
- 14:** Accidentado en El Palomar al mando del piloto italiano Mario Santini.

El Antoinette preservado en el Museo del Aire y del Espacio de Le Bourget (Fotos del autor 21 de febrero de 2013)



³¹ Diarios *La Nación* y *La Prensa* 16 de enero de 1911.

³² Diario *La Prensa* 22 de enero de 1911.

³³ Piloto del Aero Club de Francia, Brevet N.º 190 del 29 de agosto de 1910.

³⁴ Diario *La Nación*. 27 de enero de 1911

³⁵ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N.º 2, 1ª Parte, enero a junio Pág. 24.

³⁶ Revista *Caras y Caretas* N.º 644. 4 de febrero de 1911.

³⁷ Diario *La Nación* y *La Razón*, 20 de abril de 1911.

Antoinette VII, un avión con historia
© Eloy Martín





Bibliografía y fuentes de consulta:

Archivos del autor

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

CASTELLI, Roberto Carlos, BONVISSUTO, Vicente. (1988) *Jorge Newbery y el legado de su genio luminoso*. Círculo de Suboficiales de la Fuerza Aérea. Agosto de 1988

Diario *La Nación*

Diario *La Prensa*

Diario *La Razón*

Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina

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

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

MARTÍN, Eloy. (2008) *Aprendizaje por simulación en la enseñanza de aviación*. Publicado en los Estados Unidos de América. ISBN: 144041538 2; EAN-13 978144041538 8

MARTÍN, Eloy. (2008) *Los vuelos del centenario. Crónica de la aviación Argentina en 1910*. Publicado en los Estados Unidos de América. ISBN: 1449947247; EAN-13: 978144994724 8

MARTÍN, Eloy. RODRÍGUEZ, Oscar Luis. (1991) *La Aviación en el Ejército Argentino 1867-1991. Crónica Histórica y Catálogo*. Talleres NH Impresiones. Buenos Aires

Revista *Aeronaves* N.º 2

Revista *Caras y Caretas*

Revista *Flight*

Revista *L'Aérophile*

Revista *L'Illustration*

TARAVELLA, Ambrosio Luis Vicente. (1982). *Setenta años de servicios aeronáuticos*. Talleres Gráficos Mundial SRL. Buenos Aires. Argentina. 7 de mayo de 1982

Enlaces Web:

<http://autogaragem.files.wordpress.com/2013/04/lc3a9on-levassor.jpg>
<http://aviation.maisons-champagne.com>
http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:Antoinette_latham.jpg
<http://glennhcurtiss.com/id51.htm>
http://images-01.delcampe-static.net/img_large/auction/000/232/815/663_001.jpg
http://invention.psychology.msstate.edu/inventors/i/Gastambide-Mengin/photos/Gastambide-Mengin_I.jpeg
http://members.shaw.ca/flyingaces/images2/Antoinette_pc.jpg
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/93/Antoinette_latham.jpg
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/9/93/Antoinette_latham.jpg/800px-Antoinette_latham.jpg
http://www.earlyaviator.com/archive/b/images2/Antoinette_Latham_Baltimore.jpg
http://www.earlyaviator.com/archive/images7/Latham_Antoin.jpg
<http://www.earlyaviator.com/archive1.htm>
<http://www.earlyaviators.com/ebanner.htm>
<http://www.earlyaviators.com/elathhu3.htm>
<http://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1909/1909%20-%200234.html?search=antoinette>
<http://www.hubertlathamwindkiller.com/Accidents.htm>
<http://www.latham77.fsnet.co.uk/Hubert%20Latham.htm>
<http://www.lathamlevavasseur.com/Competing.htm>
<http://www.loc.gov/rr/scitech/trs/flight-simulator.html>
<http://www.loc.gov/rr/scitech/trs/images/SI-2001-11694~P.jpg>
<http://www.loc.gov/rr/scitech/trs/societe-antoinetteIV.html>
<http://www.modelflight.regheath.com/>
<http://www.past-to-present.com/photos.cfm?reference=L00521>
<http://www.past-to-present.com/photos.cfm?reference=L00541>
<http://www.past-to-present.com/photos.cfm?reference=Z00538>
www.lathamlevavasseur.com/Accidents.htm
www.lathamlevavasseur.com/Monoplane.htm