



REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

ISSN 0719-9635

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN



▶ **DAVID FUENTES SOZA**
El Aviador de Talcahuano

▶ **A 102 AÑOS DEL FALLECIMIENTO
DEL "REY DEL AIRE"
TENIENTE 1° SILVIO PETTIROSSI,
PADRE DE LA AVIACIÓN PARAGUAYA**

▶ **ACCIDENTE NAVAL 148**
La Ligua, 15 de octubre de 1986



Abriendo nuevas rutas

Soluciones Aeronáuticas Ingeniería de Sistemas



Vía56

Monjitas 527 Of. 812
Santiago Centro, Chile
F +56 2 24654201 - 24654202



▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

Tras acudir a la tradicional romería que la Fuerza Aérea organiza anualmente para recordar a sus mártires, uno de los capellanes allí presentes, citó a Gabriel García Márquez, expresando la siguiente sentencia:

***la muerte aquí en la tierra no es el final,
el verdadero fin, es el olvido***

Ello nos confirma, las tantas veces que por medio del arduo y constante trabajo que este Instituto lleva como estandarte, se recuerda y releva periódicamente algunos de los numerosos hitos de importancia, que al igual que los hechos de valor realizados por personas vinculadas a nuestra aeronáutica, no son sólo el simple girar de hélices o el tronar de turbinas, sino que ellos entregan un legado a quienes reciben nuestro mensaje, participando esos sueños y hazañas que indudablemente entregan un beneficio perenne para construir un mundo mejor y haciendo de estos, ejemplos cercanos y verdaderos de vida para nuestro actuar.

En fin, la historia siempre hará lo suyo, toda vez que la valoremos en su entera y amplia dimensión y no parcelada. Mediante ella podremos reconocer el derrotero que definirá parte importante del futuro y aseverar con toda propiedad, que esta no es sólo crónica del acontecer del hombre, sino que también lo es de sus experiencias e identidad, por lo tanto, siempre es conveniente de considerar, sea para el presente como en su amplia proyección del porvenir.

Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

*Resguardando la historia de la aviación chilena y de nuestros aviadores desde el 28 de enero de 1983.
La aeronáutica también es parte de la Historia de Chile.*



▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS.....	5
<i>Lanzamiento de libro</i>	5
<i>Exitoso Congreso de Derecho Aeronáutico y Especial</i>	6
<i>XII Jornada de Historia Militar "1818, el año decisivo para la Independencia de Chile"</i>	6
<i>El Instituto Chileno de Investigaciones Genealógicas celebra su 70° Aniversario</i>	8
<i>En dependencias del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile presentó su Informe de Gestión de Mando 2014-2018</i>	9
<i>Ceremonia de Incorporación de nuevos Socios y Miembros Correspondientes</i>	12
<i>Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile, conmemoró su cuarto aniversario</i>	17
<i>Historiadora de la Fuerza Aérea del Brasil realizó una visita técnica a las instalaciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile</i>	17
<i>Inauguración del monumento que recuerda al célebre pionero aeronáutico, don Alberto Santos Dumont</i>	19
<i>Charla Magistral a Alumnos de la Escuela Técnica Aeronáutica</i>	24
<i>Conferencia del Instituto Histórico de Carabineros de Chile</i>	25
<i>Restauración y reinauguración del monumento "A la Aviación"</i>	26
<i>Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas recibe un reconocimiento de la Fuerza Aérea de Brasil</i>	28
<i>Tradicional Romería para rendir tributo a los integrantes de la Fuerza Aérea de Chile fallecidos en actos del servicio</i>	30
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS	32
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	37
ELEMÉRIDAS DEL MES DE NOVIEMBRE.....	42
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS.....	55
<i>David Fuentes Soza, El Aviador de Talcahuano</i>	55
<i>A 102 años del fallecimiento del "Rey del aire" Teniente 1°Silvio Pettrossi, Padre de la aviación paraguaya</i>	65
<i>Accidente Naval 148 - La Ligua, 15 de octubre de 1986</i>	100
AVIONES CON HISTORIA.....	106
<i>Cuarenta años del Embraer EMB-111 AN en la Aviación Naval de Chile</i>	106
¿SABÍA USTED?	111
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA.....	113
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	116

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ *Lanzamiento de libro*

En presencia de una nutrida concurrencia, el martes 2 de octubre, en el Auditorio del Campus Los Leones de la Universidad San Sebastián, se procedió a efectuar el lanzamiento del libro "*¿Queremos ser verdaderamente Felices? Reflexiones Bíblicas*".

Obra de la cual es autor el Cardenal Sr. Jorge Medina Estévez y que fuera presentada por el Decano de la Facultad de Ciencias para el Cuidado de la Salud de la Universidad, don Jorge González Moreno.

Llevando la representación del Instituto asistió el socio Sr. Sergio Barriga Kreft, quien lo hizo acompañado de su esposa, presentando los respetos de nuestra corporación al Sr. Cardenal Medina y al decano de aquella casa de estudios.



De izquierda a derecha: Señora Mili Schneeberger de Barriga, Su Eminencia el Cardenal Jorge Medina y don Sergio Barriga Kreft

❖ *Exitoso Congreso de Derecho Aeronáutico y Espacial*



Vista general de la mañana inaugural. En el podio, don Jorge Frei Toledo, nuevo presidente el Instituto Chileno de Derecho Aeronáutico y Espacial quien en sus palabras de bienvenida recordara a los colegas precursores del derecho aeronáutico en nuestro país y trajese a colación sus primeros trabajos presentados, verdaderos adelantos para la aeronáutica de los inicios del siglo veinte.

Temprano por la mañana del día 3 de octubre, se inauguró con pleno éxito en la Academia de Ciencias Aeronáuticas de la Universidad Técnica Federico Santa María, las XLII Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial y XI Congreso Internacional de Derecho Aeronáutico, organizado por la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y del Espacio (ALADA).

El encuentro al que asistieron más de 70 distinguidos abogados de Argentina, Brasil, Bolivia, Colombia, Ecuador, España, Honduras, Italia, México, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay, Venezuela y Chile, continuó los dos días restantes, y tuvo una intensa agenda de trabajo y presentaciones.

Entre ellos, estuvieron presentes dos de nuestros apreciados Miembros Correspondientes, los Doctores Álvaro Sequera de Colombia y Walter Barrera del Ecuador, quienes durante los días posteriores se hicieron algún tiempo para visitarnos y compartir alegría y buenos recuerdos.

❖ *XII Jornada de Historia Militar “1818, el año decisivo para la Independencia de Chile”*

Con motivo del bicentenario de la Batalla de Maipú y la consolidación de las acciones independentistas para Chile, el Jefe del Estado Mayor del Ejército y el Departamento Cultural, Histórico y de Extensión del Ejército organizaron la XII Jornada de Historia Militar, tradicional encuentro académico que se realizó el 3 de octubre pasado en el Edificio Ejército Bicentenario.

La jornada de interesantes exposiciones se inició a las 9:30 de la mañana hasta aproximadamente las 13:20 horas, y contó con la asistencia y participación de algunos distinguidos miembros de nuestra corporación.

El encuentro consideró las exposiciones del Dr. Armando Cartes Montory, *“La campaña al sur 1817. Declaración y promulgación de la Independencia”*; Dr. Luis Valentín Ferrada W., *“La Batalla de Maipú y las Cien Águilas”*; Dr. Fernando Berguño H., *“Oficiales napoleónicos en la Independencia de Chile”*; Teniente Coronel Pedro Hormazábal Espinoza, *“General José de San Martín: soldado profesional y conductor militar del Ejército Unido en la Batalla de Maipú”*; y Sergio Martínez Baeza, *“Coronel Juan Gregorio de Las Heras y su participación en Cancha Rayada y Maipú”*.



De izquierda a derecha: Norberto Traub, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; Piero Castagneto Garviso; Sergio Barriga Kreft y Sandrino Vergara Paredes

❖ *El Instituto Chileno de Investigaciones Genealógicas celebra su 70° Aniversario*

Con una interesantísima jornada de exposiciones y teniendo como tema central *“200 años de la Independencia de Chile”*, se llevó a cabo desde las 10.00 horas del día 3 de octubre del 2018, en los salones del Archivo Nacional de Chile, donde esta importante institución celebró su septuagésimo aniversario.

La actividad se inició con las palabras del presidente del Instituto Chileno de Investigaciones Genealógicas, don Jorge del Real Westphal quien luego dio paso a los expositores, entre ellos Juan Guillermo Prado con el trabajo, *“Carta de ciudadanía en las primeras décadas de la República”*; nuestro distinguido socio Isidoro Vázquez de Acuña, con el tema *“Pinceladas genealógicas de algunos oficiales realistas partícipes en la Guerra Civil de la Independencia”*; don Antonio Yakcich con *“El entorno familiar de O’Higgins y su influencia en el proceso de la independencia”*; y otro apreciado socio el GDD don Marcos Lopez Ardiles quien expuso sobre *“La influencia del ejército en la formación del estado y de la sociedad chilena”*.

A continuación, se hizo un receso para almorzar y a partir de las 15.00 horas se continuó la interesante actividad. Esta vez con las exposiciones de Emma de Ramón, con *“El archivo y la documentación de la época”*; y nuestra distinguida y muy querida socia Ana María Ried Undurraga, quien expuso amablemente sobre *“Los Carrera, una familia unida”*. La última exposición llegó con el disertante trasandino, don Marcelo Sánchez y el tema *“Mendoza y la independencia de Chile”*. A continuación, una muy entretenida Mesa Redonda entregó a los asistentes, interesantes conclusiones y finalizó la completa actividad la presentación de la tradicional Revista de Estudios Históricos esta vez en su versión N°60.



❖ *En dependencias del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile presentó su Informe de Gestión de Mando 2014-2018.*



El señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, se dirige a los presentes para entregar su informe de Gestión de Mando por el período 2014 - 2018

El jueves 4 de octubre se efectuó la ceremonia en la que el Comandante en Jefe de la Institución, General del Aire don Jorge Robles Mella, expuso a los presentes su Informe de Gestión de Mando 2014-2018.

La actividad contó con la asistencia de altas autoridades como el Contralor General de la República, Jorge Bermúdez; el Ministro de Defensa Nacional, Alberto Espina; el Ministro de Minería, Baldo Prokurica; el General Director de Carabineros, Hermes Soto; el Vicepresidente del Senado, Carlos Bianchi, entre otras personalidades.

Además, estuvieron presentes los integrantes del Alto Mando de la Fuerza Aérea, Oficiales y Personal del Cuadro Permanente, ex Comandantes en Jefe de la Institución, así como invitados especiales, entre los que se contó con el directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Al inicio de la ceremonia se exhibió un video con parte de las actividades realizadas por la Institución

durante los años al Mando del General Robles, quien luego hizo uso de la palabra para dar a conocer su Informe de Gestión de Mando. En la oportunidad señaló que *“el presente informe es sólo un recuento de las principales actividades y hechos que nos tocó enfrentar durante este período, considerando que no somos nosotros quienes debemos evaluar esta parte de la historia ya que eso será una consecuencia de nuestro accionar y estará en manos de las futuras generaciones de aviadores”*.

Luego, en poco más de media hora el Comandante en Jefe expuso sobre su Concepto de Mando, la misión y visión institucional, además de los tres ejes de acción del plan de desarrollo: el recurso humano, la gestión y la fuerza. *“Los conceptos estratégicos buscaban poner a nuestra Institución en un derrotero que permitiera cumplir en forma armónica nuestra misión, para lo cual definimos cuatro premisas. Primero, ser eficientes y eficaces en la defensa, la seguridad y la cooperación internacional. Segundo, ser polivalentes, interoperativos, actualizados y sustentables. Tercero: tener una moderna capacidad de gestión en todo nuestro actuar. Y cuarto, ser valorados y considerados por la sociedad a la cual servimos”*, expuso el General Robles.

Para terminar su alocución, el Comandante en Jefe expresó que los grandes hitos y estadísticas presentes en el Informe de Gestión *“fueron marcando el desarrollo de este período con el testimonio de un trabajo realizado completamente en equipo. Hoy puedo confirmar que los sueños sí se alcanzan, me resta sólo agradecer a mis antecesores por su gran legado y a todos quienes de una u otra forma han sido parte de esta gestión y pertenecen a nuestra querida Institución”*, tras lo cual procedió a entregar al Ministro de Defensa Nacional, Sr. Alberto Espina, el primer ejemplar del Informe de Gestión de Mando 2014-2018.



De izquierda a derecha: El General del Aire, don Jorge Robles Mella, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile; Orietta Rodríguez Gaune, presidente de la Agrupación de Mujeres Pilotos “Alas Andinas”; María Isabel Carrasco Weber; Alberto Espina Otero, Ministro de Defensa Nacional; Carmenluz Ovalle y Náyade Muñoz Rivera.



De izquierda a derecha: Don Norberto Traub Gainsborg, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile junto al General del Aire, don Jorge Robles Mella, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

❖ *Ceremonia de Incorporación de nuevos Socios y Miembros Correspondientes*

Más temprano que lo habitual, amaneció el sábado 6 de octubre para el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

¿La razón? A las 10:30 horas se daría inicio a la Ceremonia de Incorporación de diez nuevos Socios y Miembros Correspondientes de la corporación, grupo heterogéneo formado por una mujer y nueve varones, de distintas procedencias y actividades; los unía el factor común de querer incorporarse a una entidad que les ofrecía la posibilidad de satisfacer el anhelo de relacionarse con el mundo aeronáutico desde el punto de vista de la investigación histórica, su conmemoración y su difusión.

Poco a poco y con una puntualidad admirable fueron llegando a la sede del Instituto los nuevos Socios acompañados de algunos familiares y luego algunos invitados especiales.

A las 10:35 en punto y con la Sala de Conferencias prácticamente con toda su capacidad copada de asistentes, el Presidente del Instituto, don Norberto Traub Gainsborg pronunció la tradicional y ya

simbólica frase: “En el nombre de Dios y de quienes nos precedieron en la investigación de la Historia Aeronáutica Nacional, procedo a dar por iniciada esta solemne ceremonia”.

A continuación, y a modo de introducción el señor Traub procedió a leer la parte del Estatuto de la corporación que dice relación con los derechos y deberes que los nuevos Socios contraen al ser nombrados miembros de la misma.

Terminada la introducción, el Director Secretario, Sr. Alberto Fernández Donoso, actuando como Maestro de Ceremonias, informó que en esta oportunidad serían nominados, en ausencia, dos Miembros Correspondientes, debido a que se encuentran en sus respectivos países de origen.



Vista general de algunos de los nuevos integrantes

Miembros Correspondientes

Sr. **Eloy Martín** – República de Argentina

Sr. **Darío José Silva Castellano** – República Bolivariana de Venezuela.

A continuación, el Director Secretario procedió a nombrar a los nuevos Socios solicitándoles pasar al frente:

Socios Activos

Sra. **María Isabel Carrasco Weber**

Sr. **Alejandro Acuña Almeida**

Sr. **Eneas Grisolia Corbatón** – (Por encontrarse fuera del país lo representó su hija Alexandra Grisolia.)

Sr. **Juan Carlos Elgueta Rosas**

Sr. **Mario Pinto Valenzuela**

Sr. Miguel Pedreros Montecinos

Sr. Paolo Valdés Gómez – (En ausencia, por encontrarse desempeñando sus funciones de Piloto Comercial en el Lejano Oriente.)

Socio Cooperador

Sr. José Brito Yáñez



Norberto Traub junto con Alexandra Grisolia (recibe la insignia y diploma en nombre de su padre)

El señor Norberto Traub, presidente de la corporación, acompañado por el Director Secretario don Alberto Fernández proceden a la colocación de las respectivas insignias y entrega del Diploma que los acredita como Socios Titulares del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.



Los distinguidos señores Mario Pinto y don Juan Carlos Elgueta reciben sus insignias y diplomas respectivos.



La distinguida y apreciada aviadora María Isabel Carrasco Weber, nueva integrante del IIHACH



El General de Carabineros (R) señor Alejandro Acuña Almeida recibe su respectiva insignia y diploma. Este destacado aviador viene a reforzar la lista de distinguidos integrantes que han vestido el honorable color verde y que siempre enorgullecen a todo Chile y por sobre todo a esta corporación.



Los distinguidos señores Miguel Pedreros y don José Brito reciben sus insignias y diplomas respectivos.



De izquierda a derecha: María Isabel Carrasco Weber, nueva integrante del IIHACH; Orietta Rodríguez G., Presidente de la Agrupación de Mujeres Pilotos "Alas Andinas" y Luciana Sepúlveda Ramos, quien siendo Enfermera Universitaria de Carabineros de Chile fue la primera mujer piloto de esa institución.¹

Dando cierre a esta significativa ceremonia, el presidente solicitó al Director del IIHACH, CDA. Aníbal Jiménez Lazón, Capellán Nacional Evangélico de la Fuerza Aérea de Chile hacer una invocación solicitando del Altísimo su protección y ayuda a los Socios que recién se incorporan al Instituto para que puedan cumplir fielmente con el alto compromiso contraído.

¹ Marta Contreras Quiroz, enfermera universitaria que ejercía su profesión en el Hospital de Carabineros, desde 1947, sería la primera mujer piloto, pero del Club Aéreo de Carabineros el 16 de agosto de 1951.

Un cariñoso y cálido aplauso de la concurrencia dio por finalizada esta emotiva ceremonia de mucho significado para quienes recién se incorporan a nuestro Instituto.



El Capellán Nacional Evangélico de la Fuerza Aérea de Chile y distinguido Director de nuestra corporación, CDA Aníbal Jiménez Lazón, recibe a los nuevos integrantes con una profunda reflexión sobre el significado de las insignias que acababan de recibir y luego realiza una invocación espiritual con las que solicita al Altísimo bendecir las tareas y trabajos que realizarán los nuevos Socios que se nos unen en este compromiso.

De interés es mencionar las especialidades de los componentes del grupo que a partir de esta fecha forman parte de nuestro Instituto:

Sr. Eloy Martín – Ingeniero Militar – Aviador de Ejército - Investigador Aeronáutico de Argentina

Sr. Darío José Silva Castellano – Ingeniero Civil Mecánico – Investigador Aeronáutico de Venezuela

Sra. María Isabel Carrasco Weber – Piloto Comercial - Gerente de Operaciones Aerotoqui Ltda.

Sr. Alejandro Acuña Almeida – General de Carabineros (R) - Piloto Multimotores

Sr. Eneas Grisolia Corbatón – Piloto Civil – Gerente General de Industrias Grisolia

Sr. Juan Carlos Elgueta Rosas – Coronel de Ejército (R) - Especialista en Transporte

Sr. Mario Pinto Valenzuela – Ingeniero Civil Industrial

Sr. Miguel Pedreros Montecino – Sub Oficial Mayor FACH – Archivo Histórico Fuerza Aérea de Chile

Sr. Paolo Valdés Gómez -Piloto Comercial - Emirates Airlines – Volando en Medio Oriente

Sr. José Rodolfo Brito Yáñez – Técnico en Mantención de Aeronaves

Finalizó el encuentro con un ameno cocktail, donde los nuevos Socios se confundieron en apretados abrazos y parabienes de quienes los recibían con el corazón y los brazos abiertos de par en par.

❖ *Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile, conmemoró su cuarto aniversario*



Los integrantes del Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile junto a algunos de sus invitados

El 19 de octubre, en dependencias del Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile, emplazado en la Base Aérea Cerrillos, se realizó la ceremonia conmemorativa del 4º Aniversario de esta Unidad.

La ceremonia contó con la asistencia de Oficiales, Personal del Cuadro Permanente, Empleados Civiles e invitados especiales.

En la ocasión, el Jefe del Archivo Histórico, Comandante de Grupo (BA) José Esteban Guzmán, dio a conocer los avances experimentados durante el año y aprovechó de agradecer al personal bajo su mando por el trabajo realizado, ya que “los archivos históricos son vitales y más que necesarios para las personas, las instituciones y la sociedad en general; sin ellos no tendrían ni pasado ni un futuro”, expresó.

❖ *Historiadora de la Fuerza Aérea del Brasil realizó una visita técnica a las instalaciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile*

Una importante visita recibió nuestra corporación el pasado martes 16 de octubre. La Teniente 1º Elaine Gonçalves de Pereira, historiadora del Instituto Histórico Cultural de Aeronáutica de la Fuerza Aérea de

Brasil (INCAER), llegó temprano hasta nuestras instalaciones para realizar un recorrido e interiorizarse respecto de los procesos de investigación y trabajo que aquí se realizan.

El presidente del Instituto, Norberto Traub Gainsborg le dio la bienvenida a la distinguida visitante y mientras compartían un agradable café, procedió dar respuesta a muchas de las consultas que nos hiciera la gentil historiadora referidas al organigrama interno de la corporación, como también a los distintos procesos de investigación, trabajo e interacción con las distintas instituciones aeronáuticas del país, entre otras materias. A continuación, y tras una amena conversación efectuaron una visita de nuestras instalaciones donde le fueron presentadas algunas de nuestras publicaciones y material de trabajo empleado para las exposiciones itinerantes y temporales.

Pasado el mediodía, se integró el Director Secretario don Alberto Fernández Donoso, quien le manifestó algunas consultas sobre el sistema de trabajo y alcances de este al interior de INCAER y la F.A.B.

A continuación, pudimos disfrutar de un almuerzo de camaradería y por la tarde se incorporaron la casi totalidad de nuestro equipo de directores, con quienes nuestra amable y entusiasta visitante pudo conversar y compartir incluso de una breve sesión de trabajo, en la que fueron tratados algunos de los asuntos y actividades próximas.



De izquierda a derecha: Los directores José Esteban Guzmán, Mario Magliocchetti, la teniente FAB Historiadora Elaine Goncalves y Norberto Traub

En su visita, la teniente Elaine Gonçalves nos dejó de obsequio, además de su simpatía y conocimientos, una serie libros y revistas aeronáuticas de gran interés, las que sin lugar a dudas complementarán nuestra biblioteca de trabajo.

El Instituto agradece el interés y reconocimiento por parte de INCAER, en cuanto a conocer más de cerca nuestro actuar y desafíos para el presente y futuro, lo cual enriquece el fraternal desarrollo e interacción de ambas instituciones.

❖ *Inauguración del monumento que recuerda al célebre pionero aeronáutico, don Alberto Santos Dumont*



Nuevo perfil escultórico que adorna y enorgullece uno de los tradicionales barrios de la comuna de Recoleta

Con ocasión de haberse conmemorado el pasado 23 de octubre, el 112º aniversario del primer vuelo mundial en un aeroplano que lograra despegar con propulsión propia, el que fue realizado en Francia por don Alberto Santos Dumont; el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile organizó una ceremonia en la cual se rindió un sentido homenaje a la memoria de este notable piloto e inventor brasileño, inaugurando en la especial ocasión un monumento que lo recuerda y homenajea, en el mismo lugar donde en 1922, se bautizara con su presencia la Avenida que hoy lleva su nombre.

La ceremonia tuvo lugar en la esquina norponiente de la intersección de las avenidas Recoleta y Santos Dumont, comuna de Recoleta, y se inició a partir de las 16.00 horas con la relevante participación de autoridades de Gobierno, edilicias, delegaciones e invitados de la Municipalidad de Recoleta, el Señor Embajador del Brasil en Chile e integrantes de esta representación, de la Fuerza Aérea, del Ejército y de Carabineros de Chile, CorreosChile, entidades culturales y académicas, miembros del Instituto Histórico de Carabineros, Asociación de Mujeres Pilotos Alas Andinas, del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y entusiastas vecinos que se integraron para cumplir el programa preparado para la ocasión.



Vistas generales de los asistentes a la ceremonia de inauguración (Previo y posterior a su descubrimiento)



Siendo las 16.15 horas y con la llegada de las autoridades se dio inicio a la solemne ceremonia con la interpretación del Himno Nacional de Chile y Brasil, a los acordes de una banda de la Fuerza Aérea de Chile y coreado por los presentes.

A continuación, el maestro de ceremonias, anunció la participación de las autoridades que presidían la ceremonia, los que procedieron a presentar sus discursos inaugurales, iniciados por la señora Gianinna Repetti, Administradora municipal de Recoleta en representación del señor Alcalde de Recoleta (quien se encontraba fuera de Santiago), la que se refirió al valor del homenaje que se hacía en este lugar, indicando el significado de la recuperación histórica de los barrios y agradeció a todos los involucrados en este proyecto.



Señora Gianinna Repetti, Administradora Municipal de Recoleta

Luego correspondió su turno al representante del Club Aéreo de Santiago y Socio Honorario de esta corporación, don Hugo Marín Lezaeta quien, al recordar a Santos Dumont en Chile durante 1922, contextualizó su visita en una invitación hecha al pionero brasilero por el entonces Aero Club de Chile, organización antecesora del actual Club Aéreo de Santiago.

A continuación, el presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, junto a agradecer a todos los presentes su importante participación, entregó algunos de los antecedentes concretos de lo que significa este importante reconocimiento al gran Santos Dumont y de cómo se gestó.

Para cerrar la emotiva ceremonia, el Embajador de Brasil en Chile, don Carlos Duarte agradeció el gesto del Instituto, de la Municipalidad y de todos los involucrados en traer al presente, la memoria de la figura de Alberto Santos Dumont, de modo de perpetuar y reconocer en él, no sólo la figura del Padre de la Aviación, sino que el hombre que unió a los pueblos con su invento.



El señor Embajador del Brasil, don Carlos Duarte durante su sentida alocución

Terminados los discursos, un llamado de “Diana la Banda” marcialmente interpretado por los músicos de la Guarnición Aérea General de Santiago, el locutor anunció el descubrimiento del monumento por parte de las autoridades presentes.

A continuación, se realizó el acto de matasellado a cargo de CorreosChile, recordando con ello la inauguración de la calle y presencia de Santos Dumont en Chile el año de 1922. Fueron mataselladas una serie de postales conmemorativas preparadas para la ocasión por parte de la representante del Alcalde de Recoleta; Embajador de Brasil en Chile; Agregado Aeronáutico de Brasil en Chile, el representante del señor Ministro de Defensa Nacional; el representante del señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea y el presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

La Jefe del Departamento de Filatelia de Correos Chile, señora Ljubica Günther, hizo entrega de carpetas filatélicas recordatorias por parte de CorreosChile a las autoridades presentes en el acto de matasellado.

Finalizando el acto, el maestro de ceremonia anunció la interpretación del Himno Camaradas por parte de la banda presente, en recuerdo a los aviadores y al inventor Alberto Santos Dumont.

Para terminar el acto se anunció la entrega a todos los presentes, de algunos ejemplares de postales conmemorativas de Edición Limitada, mataselladas y acompañadas con su respectivo Díptico Informativo.



Tarjeta Postal

Alberto Santos Dumont

(20 de julio de 1873 Palmira, Brasil - 23 de julio de 1932)
inventor e ingeniero brasileño, pionero de la aviación.

Efectuó el primer vuelo mundial en un aeroplano que logra despegar con propulsión propia, hecho ocurrido el 23 de octubre de 1906, en el parque Bagatelle de París, Francia.

En esa oportunidad realizó el vuelo en un aeroplano de su invención denominado "14-bis", con el que cubrió una distancia de 60 metros, lo que fue debidamente registrado por testigos y miembros del Aeroclub de Francia. Por esta razón sería declarado tiempo después, "Padre de la Aviación".

Visitó nuestro país en marzo de 1916 para asistir a la "Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana" y posteriormente en noviembre de 1922 para inaugurar la avenida que lleva su nombre en Santiago de Chile.

Edición limitada



Gentileza de



FORÇA AÉREA BRASILEIRA

Reverso matasellado de una de las dos postales conmemorativas

❖ Charla Magistral a Alumnos de la Escuela Técnica Aeronáutica



Norberto Traub dictando una charla en la Escuela Técnica Aeronáutica

Una charla magistral titulada **“Precursoras con sentido”** Una síntesis de las primeras mujeres que incursionaron en los cielos de Chile en diferentes tareas, dio el pasado miércoles 24 de octubre a los alumnos de la Carrera de Control de Tránsito Aéreo (CTA) en la Escuela Técnica Aeronáutica (ETA), el presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, don Norberto Traub Gainsborg.

“Como alumnos de Control de Tránsito Aéreo deben saber que en la tarea del manejo de los datos y de la información, que es lo que prima en el mundo hoy para que los vuelos sean cada vez más seguros, ustedes tienen grandes responsabilidades de desarrollo laboral, cultural, profesional y humano. Muchas cosas que hasta hace poco pensábamos que eran normales en sus futuras tareas laborales, no lo fueron para las primeras mujeres que incursionaron en los cielos de Chile”, precisó Norberto Traub en la charla, organizada en el marco de las actividades culturales que la ETA brinda periódicamente a sus alumnos.

En la dinámica actividad, el expositor llamó gratamente la atención de los alumnos, los que sinceramente felicitaron el trabajo que realiza el Instituto y agradecieron a la Escuela Técnica Aeronáutica por esta clase de iniciativas, ya que revelan temas relevantes que son base esencial para su formación más allá de técnico profesional laboral.

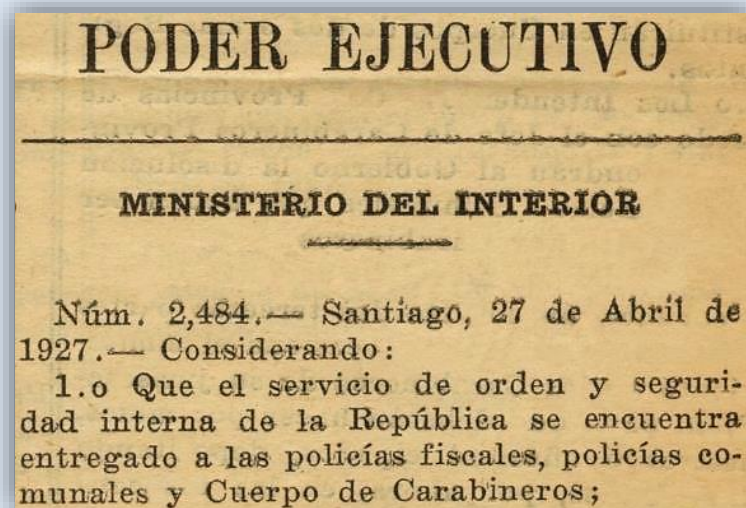
❖ Conferencia del Instituto Histórico de Carabineros de Chile

Accediendo a una gentil invitación formulada por el Instituto Histórico de Carabineros, asistieron los señores directores del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, don Norberto Traub Gainsborg y don Oscar Avendaño Godoy, a una estupenda conferencia titulada “Policías Fiscales”, la que tuvo lugar el jueves 25 de octubre a las 12.00 horas.



Don Carlos Rodríguez Valle durante su magnífica exposición

En la muy documentada exposición realizada por el Coronel de Carabineros (R) don Carlos Rodríguez Valle, nos informamos en detalle sobre el desarrollo que estos importantes Cuerpos de Orden tuvieron en el país anterior al 27 de abril de 1927.



A continuación, el presidente y vicepresidente del IIHACH, compartieron un grato “rancho de cuartel”, ocasión en que pudieron felicitar al brillante expositor, agradecer a los anfitriones integrantes del Instituto histórico de Carabineros de Chile esta valiosa actividad y departir con los otros asistentes e invitados especiales.

❖ Restauración y reinauguración del monumento “A la Aviación”



A las 17.00 horas del lunes 29 de octubre, la Municipalidad de Providencia realizó la entrega de las obras de remozamiento del monumento “A la Aviación” ubicado en la Plaza del mismo nombre, del Parque Balmaceda, cercana a la Estación de Metro “Salvador”.

En la ocasión, se contó con la presencia de la Ministra de las Culturas, las Artes y el Patrimonio, señora Consuelo Valdés Chadwick; la alcaldesa de Providencia, señora Evelyn Matthei Fornet; el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Jorge Robles Mella, integrantes del Alto Mando institucional; representantes del Ejército, Armada y Carabineros de Chile; Concejales de la Comuna; representantes del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; vecinos e invitados especiales, entre otros.

Durante la magnífica ocasión, el General Robles dirigió unas emotivas palabras, cuando recordó en que el inicio de su carrera estuvo ligado a esta escultura. *“Tuve el honor de ingresar a la Institución hace más de 45 años, y cuando era un joven oficial de mi institución, participé en la colecta que se hizo a nivel nacional para poder juntar los fondos para este monumento y también tuve el honor de estar aquí cuando se inauguró el 20 de marzo de 1980”*, al tiempo que agradeció el esfuerzo de la Municipalidad de Providencia en recuperar el Monumento a la Aviación Chilena.



En la oportunidad, la Municipalidad de Providencia entregó un reconocimiento a los arquitectos que construyeron este monumento, Beatriz Silva y René Orellana.

Al término de la ceremonia, la Escuadrilla de Alta Acrobacia Halcones, realizó un brillante sobrevuelo a la Plaza de la Aviación, mientras los asistentes entonaban el himno Camaradas de la Fuerza Aérea de Chile.





*Miembros del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile junto a la alcaldesa de Providencia.
De izquierda a derecha: Marcos López Ardiles, Norberto Traub Gainsborg, Evelyn Matthei Fornet,
Fernando Silva Corvalán y Jorge Iturriaga Moreira*

❖ *Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas recibe un reconocimiento de la Fuerza Aérea de Brasil*

Con motivo de la conmemoración del Día del Aviador y de la Aeronáutica Brasileira, la Fuerza Aérea de Brasil (FAB) distinguió al señor Norberto Traub Gainsborg, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, durante la ceremonia realizada en Santiago, el pasado martes 30 de octubre.

Tras el inicio de la ceremonia donde fueron coreados los Himnos Patrios de Chile y Brasil, el Agregado Aeronáutico de Brasil en Chile, Coronel Sergio Mourão Mello, dio lectura a la Orden del Día, tras lo cual rindió un homenaje Especial al Instituto y a la labor desarrollada por su presidente.



Estimado D. Norberto Traub:

Cuando asumí la función de Agregado Aeronáutico a la Embajada de Brasil en Chile, mi antecesor, Coronel Paulo Cesar Andari me dijo que había un proyecto en marcha, él junto a un señor llamado Norberto Traub, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, habían ideado un homenaje a Santos Dumont, brasileño, pionero y obstinado, cuyo reconocimiento se instalaría en una calle que lleva su nombre, en la comuna de recoleta.

A mí sólo me tocó tramitar la llegada a Chile del busto de bronce del insigne brasileño como donación de la Fuerza Aérea Brasileña.

A Don Norberto, persona con la cual a medida que lo conocí, aprendí a respetar y estimar, le tocó el resto de trabajo. Durante este período, amigo, me di cuenta que usted tiene una elevada obstinación para perseguir y alcanzar sus sueños, así como el brasileño que ayudó a homenajear.

Es por esto que quise realizar este pequeño homenaje en nuestra ceremonia para expresarle la gratitud de nuestro país y de nuestra fuerza aérea por lo construido en la esquina de avenida recoleta con calle Santos Dumont.

SERGIO MOURÃO MELLO - Coronel de Aviación
Agregado Aeronáutico de Brasil en Chile

❖ **Tradicional Romería para rendir tributo a los integrantes de la Fuerza Aérea de Chile fallecidos en actos del Servicio**

Con motivo de conmemorarse el Día de Todos los Santos el martes 1 de noviembre, se realizó este pasado miércoles 31 de octubre, la tradicional Romería a los Mausoleos N° 1 y 2 del Cementerio General de Santiago, para rendir tributo a los integrantes de la Institución fallecidos en actos del Servicio.



El Capellán de la Fuerza Aérea, Comandante de Escuadrilla (SR) Carlos Castillo durante el responso a la entrada del Mausoleo Institucional N°1

La romería estuvo encabezada por el Coronel de Aviación (A) Sergio Figueroa B. de la Guarnición General Aérea de Santiago, y contó con la asistencia de representantes del Centro de Ex Cadetes y Oficiales “Águilas Blancas”, Club de Suboficiales Mayores de la FACH y del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Tras el Toque de Silencio interpretado por la Banda Militar del Grupo de Presentaciones de la Fuerza Aérea de Chile, los Capellanes Institucionales, Claudio Colombo y el Comandante de Escuadrilla (SR) Carlos Castillo, efectuaron la invocación espiritual y el responso, respectivamente.



En la ocasión, el comandante Castillo se refirió a la importancia de recordar a los aviadores militares que ya han partido al encuentro de Dios, señalando: ***“Es nuestro deber recordar a los camaradas que han hecho historia en la Fuerza Aérea de Chile, porque somos una Institución agradecida, que se siente una sola familia y que siempre recuerda a aquellos que ofrendaron su vida como mártires”***.

Luego, se procedió a la colocación de ofrendas florales en ambos mausoleos, en señal de homenaje a los camaradas fallecidos, quienes han dejado un legado de valor, entrega profesional y celo por el servicio. La solemne actividad realizada en estos dos mausoleos culminó con la interpretación del Himno de la Fuerza Aérea de Chile. A continuación, algunos de los miembros del Instituto presentes junto a unos nobles camaradas de Águilas Blancas y el capellán Castillo, acudieron a recordar al Comodoro Arturo Merino Benítez, quien descansa en Paz en el mausoleo familiar, ubicado muy cercano al mausoleo institucional N°2.



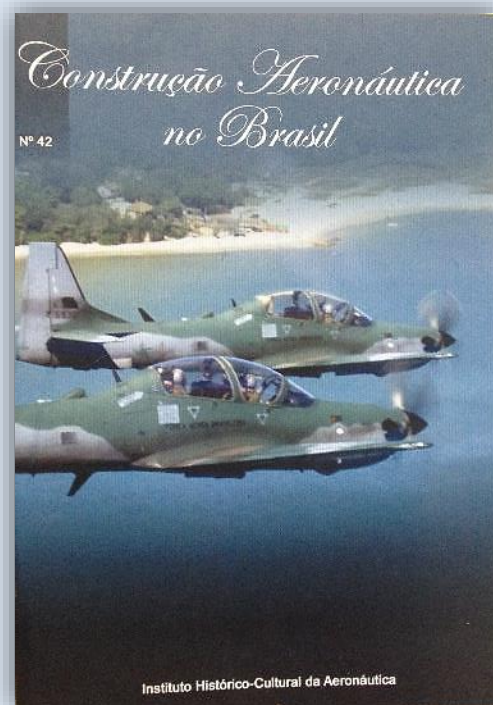
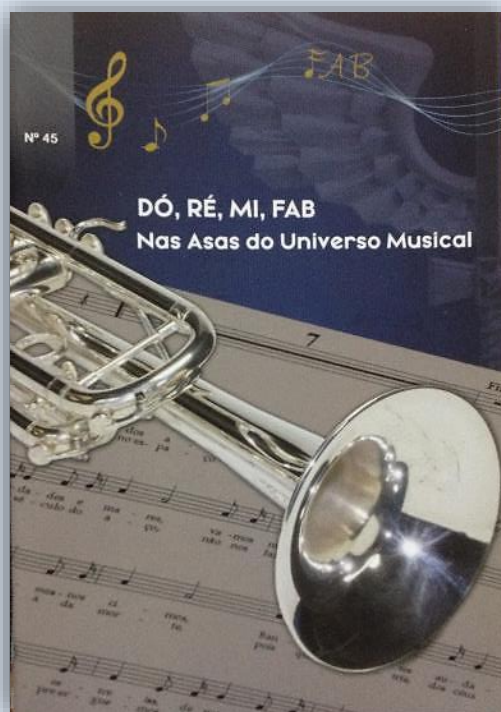
II. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS

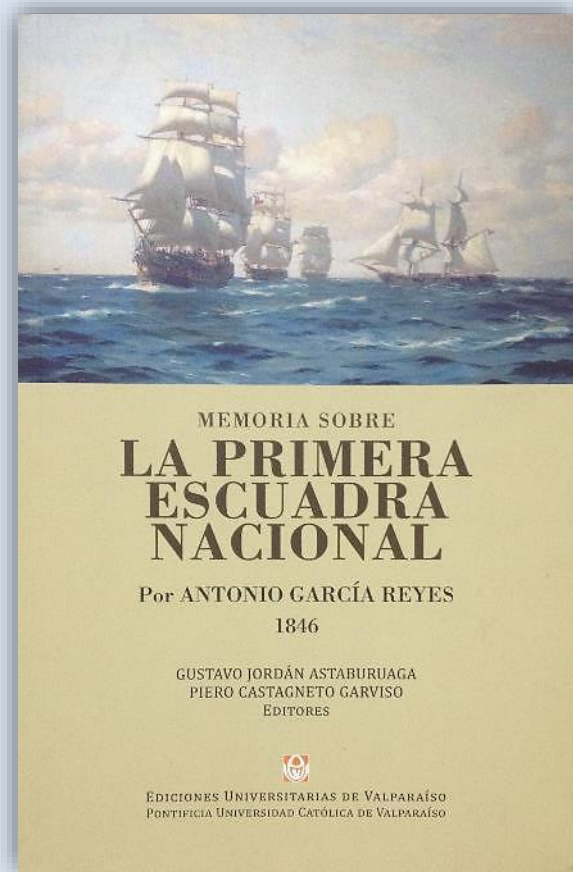
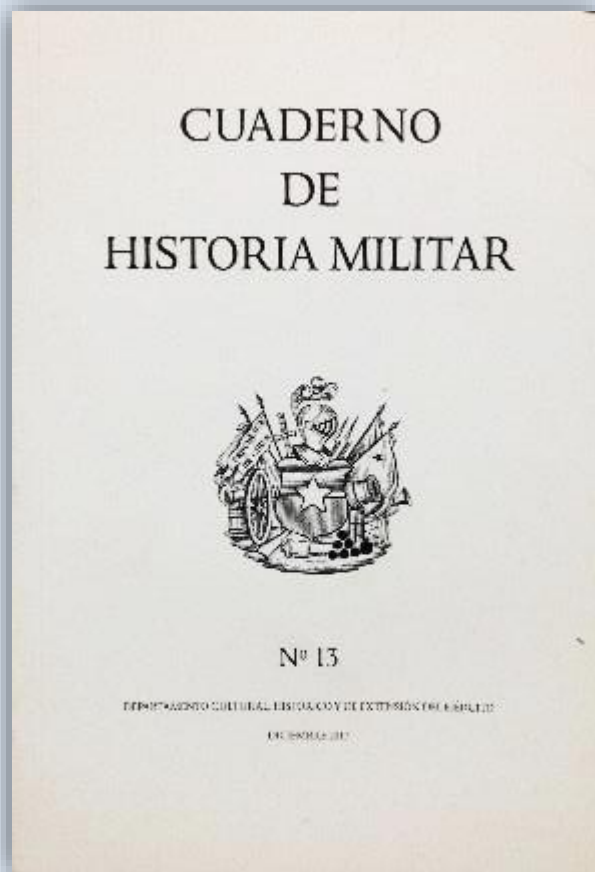
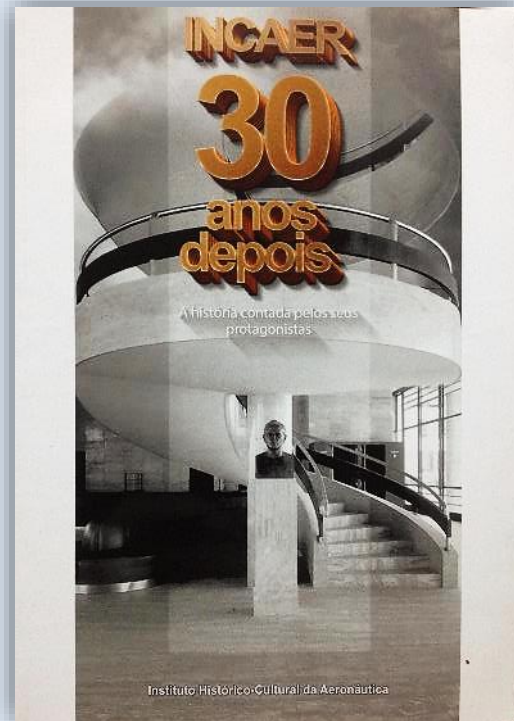
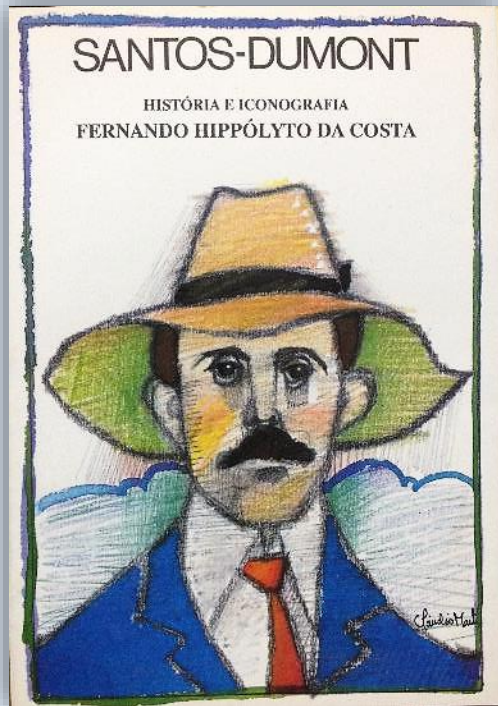


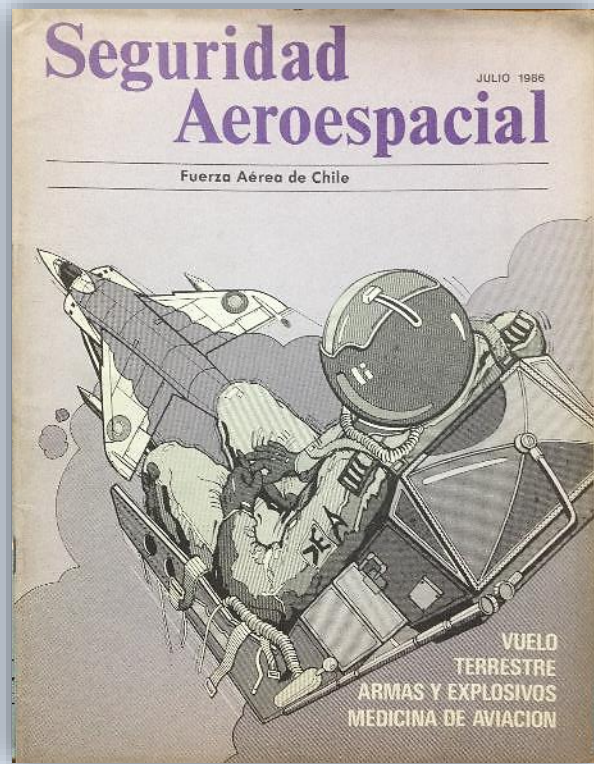
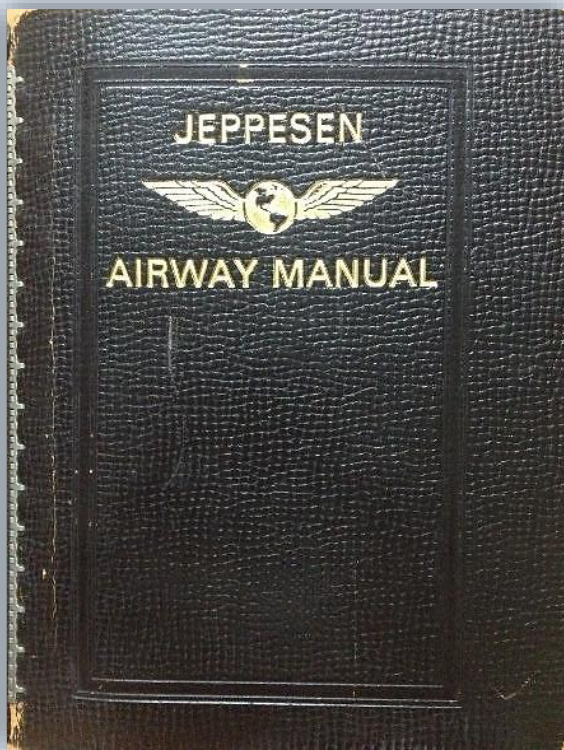
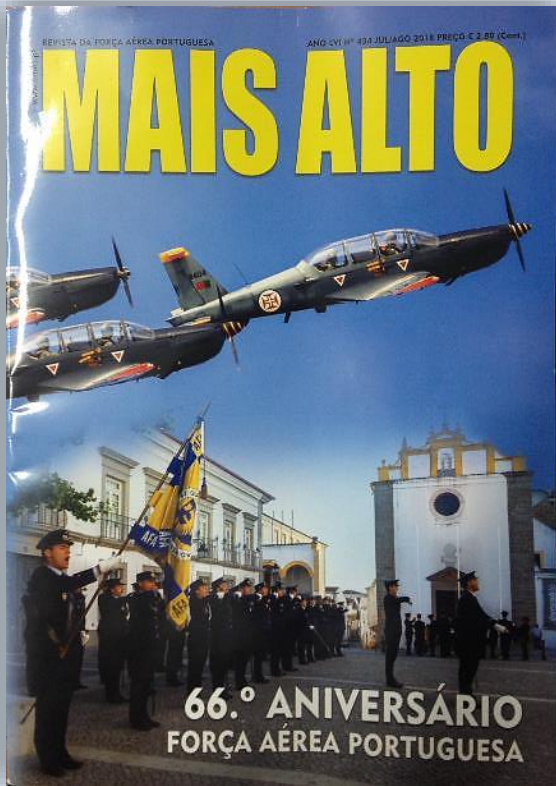
- ❖ *Estos son algunas de las publicaciones recibidas durante el mes de octubre, las que ya están disponibles para su consulta en nuestra biblioteca y que también ponemos a su servicio.*

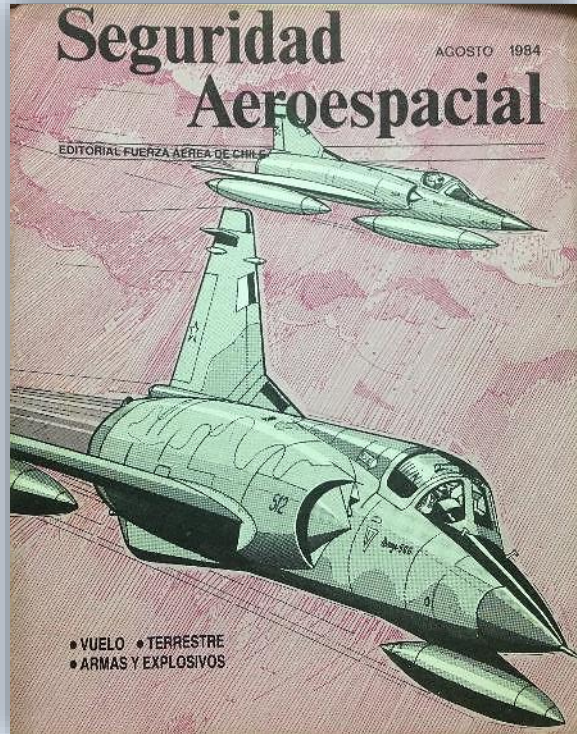
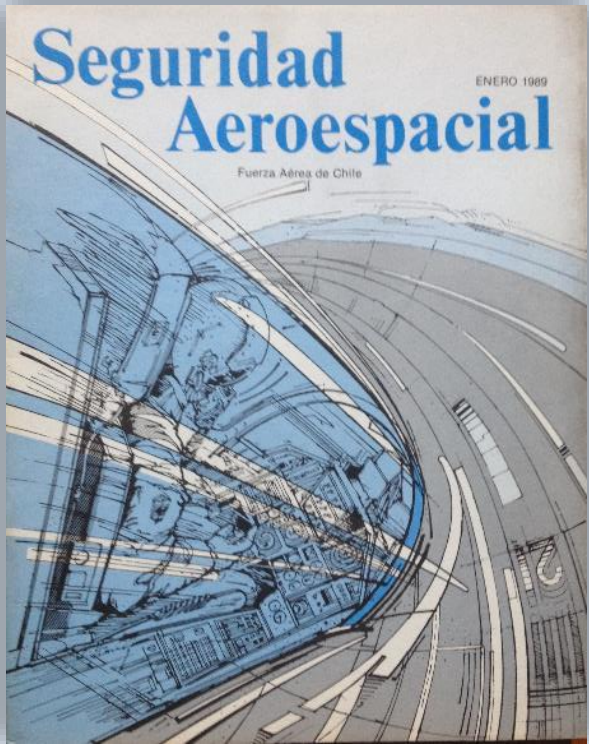
Portadas de las valiosas publicaciones que recibíramos de regalo por parte de nuestros distinguidos socios don Jorge Pérez Sazié y Mario Magliocchetti Oleaga, Rino Poletti Barrios; del señor Piero Castagneto Garviso; del Instituto Histórico Cultural de Aeronáutica de la Fuerza Aérea de Portugal; Departamento Cultural Histórico y de Extensión del Ejército de Chile y del Instituto Histórico Cultural de Aeronáutica de la Fuerza Aérea de Brasil.

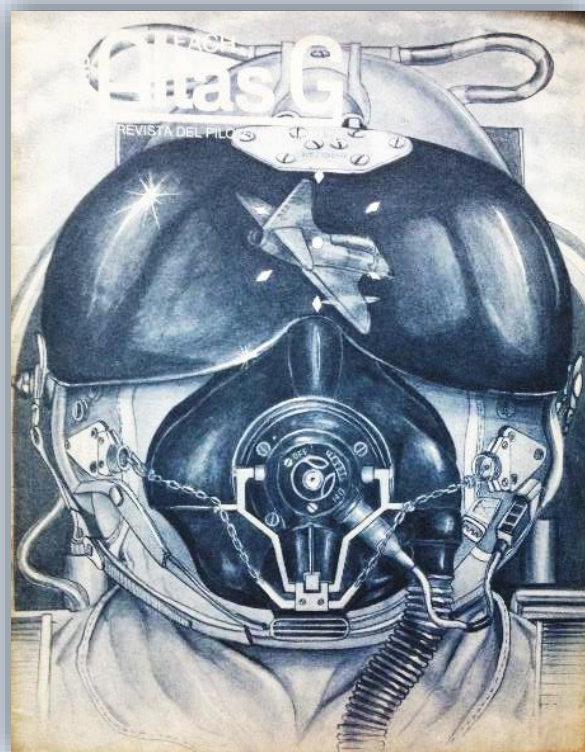
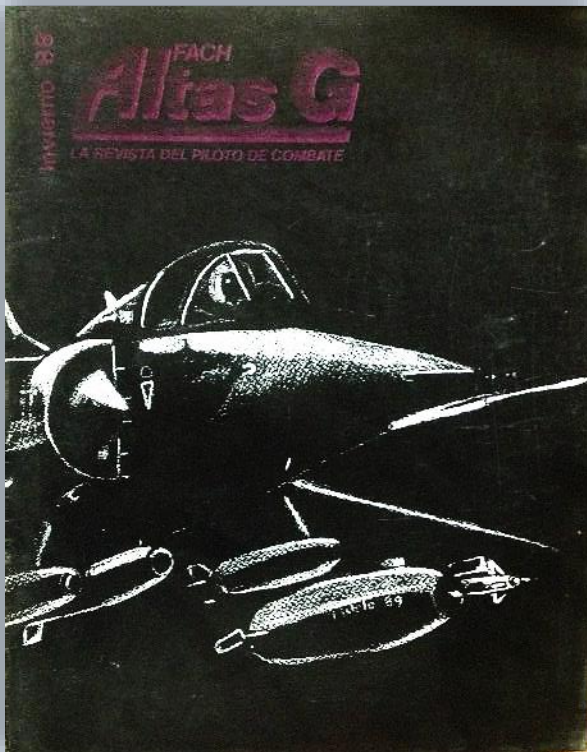
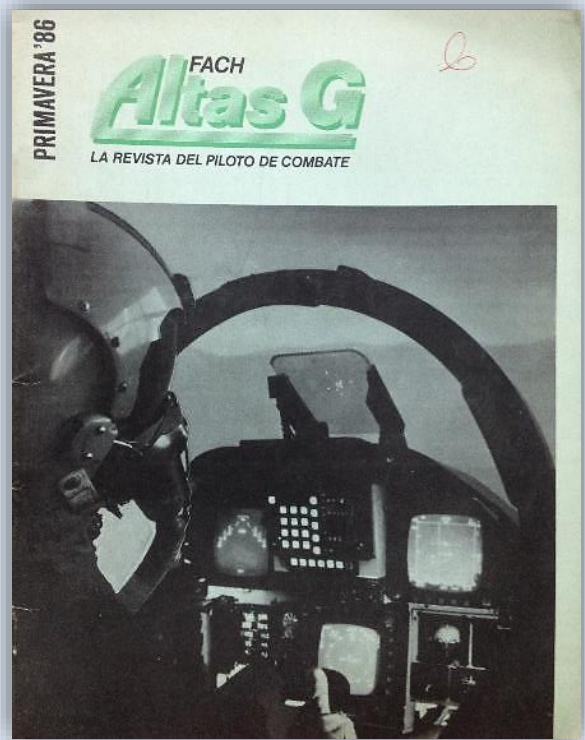
Muchas gracias a todos ellos.











III. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

Dentro del plan de difusión de hitos, personajes y material de carácter histórico aeronáutico, reservamos este espacio que incorpora novedades de otras entidades relacionadas que trabajan en conjunto con nuestra corporación.

Nos enorgullece informar este mes de octubre, la organización de nuestro Primer Taller Formativo, "Elaborando reportes científicos", el cual será próximamente dictado por el Dr. Lucio Cañete Arratia, reconocido académico de la Facultad Tecnológica de la Universidad de Santiago de Chile, y está dirigido especialmente a todos aquellos entusiastas integrantes del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, miembros de Academias e Instituto congéneres y otros interesados que quieran perfeccionar sus competencias y calidad de sus publicaciones y/o trabajos de investigación histórica científica.

Taller 2018

Elaborando reportes científicos: "impactando al mundo"

El quehacer de todo científico es comunicar sus aportes al mundo y esta irrenunciable actividad reviste una gran relevancia hacia la sociedad cuyas áreas del conocimiento aún no están satisfactoriamente posicionadas.

En tal contexto, aceptando que las ciencias dedicadas al estudio de entes antiguos en Chile todavía no logran alcanzar el sitio que se merecen, el presente taller pretende contribuir a mejorar tal situación.

En efecto, puesto que el artículo científico es la culminación de proceso científico, las herramientas entregadas para conseguir dicho producto necesariamente aportarán a la cadena de eslabones previos.

Objetivo del Taller

Entregar los conceptos vitales para todo el proceso productivo de reportes científicos exitosos en asuntos históricos en general y en histórico-aeronáuticos en particular.

Requisito de aprobación

Para obtener la constancia oficial de aprobación del taller por parte de la Facultad Tecnológica de la Universidad de Santiago de Chile, cada participante deberá entregar una primera versión de un artículo científico histórico transcurridas tres semanas de la última sesión.

Fecha y lugar

Las clases presenciales consideran dos sesiones presenciales de cuatro horas pedagógicas cada una (8 horas pedagógicas en total), separadas por una pausa. Éstas se realizarán en la sede del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile en fechas próxima a acordar.

CUPOS LIMITADOS



Registros e inscripciones al correo electrónico: taller@historiaaeronicadechile.cl

❖ ***Instituto Postal Dominicano en coordinación con el Instituto Dominicano de Historia Aeronáutica, puso en circulación una emisión postal alusiva a los “Precursores de la Aviación Iberoamericana”.***

En presencia de una nutrida concurrencia, el miércoles 3 de octubre, en el Salón de Conferencias de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña, se procedió a efectuar el lanzamiento y puesta en circulación, por parte del Instituto Postal Dominicano (IMPOSDOM) y el INDOHA, del Bloque de Sellos en honor a los Precursores de la Aviación Iberoamericana. Esta iniciativa del INDOHA, se realizó con el propósito de resaltar el aporte de los próceres de la aeronáutica de los diferentes países y dejar inmortalizado su legado histórico aeronáutico.

El evento estuvo encabezado por el presidente del INDOHA y presidente Pro Témporte de la FIDEHAE, Carlos M. Ortega, Mayor, FARD; el director General del IMPOSDOM, doctor Modesto Guzmán, y el vicerrector de la UNPHU, doctor José Rafael Espaillat, rector en funciones de la alta casa de estudios.

El Director del Instituto Postal Dominicano, Sr. Modesto Guzmán, se refirió: *"Esta emisión postal la ponemos a circular en honor a todas esas grandes figuras de la aviación mundial, quienes con su esfuerzo y su ingenio han contribuido al logro del dominio de los aires, meta que persigue el hombre desde el primer experimento de vuelo del que se tiene conocimiento en la antigua China"*.



De izquierda a derecha: Mayor Carlos Ortega, Presidente de INDOHA; Dr. Modesto Guzmán, Director del Instituto Postal Dominicano; Sra. Catalina Mota, Miembro Consejo Directores del INPOSDOM; Dr. José Espaillat, Vice rector de la UNPHU y el Sr. Alejandro Viginieri, presidente Sociedad Filatélica Dominicana.

La nueva emisión alusiva a Precursores de la Aviación Iberoamericana consta de dos bloques con 8 estampillas cada uno, y con un valor de 20 pesos cada sello.

Para los interesados y entusiastas filatélicos chilenos, notarán que uno de los sellos lleva la imagen de uno de nuestros más importantes precursores aeronáuticos, Arturo Merino Benítez, reconociendo en su figura la condición de “*arquitecto de la institucionalidad aérea de Chile*”.





Sello postal dominicano con la figura de Arturo Merino Benítez, reconociéndolo como precursor de la aeronáutica de Chile.



❖ *Instituto Dominicano de Historia Aeronáutica, puso en circulación “Gaceta de la Aviación”.*



(Fuente: <http://armariolibre.com/al/index.php/noticias/item/9843-ponen-a-circular-revista-gaceta-de-la-aviacion>)

Santo Domingo. - El Instituto Dominicano de Historia Aeronáutica (INDOHA), puso en circulación la revista “Gaceta de la aviación”, órgano oficial de la institución, durante un acto realizado en el Centro de Altos Estudios Humanísticos y del Idioma Español, en la Ciudad Colonial. La Gaceta es original en su género en la República Dominicana, como insumo para todos los interesados en los temas de aviación de la República Dominicana.

El contenido de la primera y segunda edición de esta publicación aborda temas históricos y actuales, como “Servicio Postal Aéreo en República Dominicana”, “Iniciativas criollas del Siglo XX”, “Antecedentes Históricos de los Aeropuertos”, “Efemérides Aeronáuticas”, “La Aviación en Santo Domingo”, y “Nuestra Señora de Loreto”, entre otros. Durante el acto, el mayor, Carlos M. Ortega, presidente del INDOHA y director de la Gaceta, manifestó que dicha publicación tendrá una incidencia trimestral, cada año; donde en cada ejemplar se difundirán trabajos de investigación aeronáutica, enfocados en temas históricos y actuales de la República Dominicana y toda Iberoamérica. “El INDOHA, en su misión de investigar y comentar temas históricos aeronáuticos inéditos, pone a disposición del público este importante medio de difusión, sumándose a todo el sector aeronáutico dominicano, quienes tendrán la oportunidad de usarlo como tribuna de difusión de sus actividades”, dijo Ortega.

La “Gaceta de la Aviación” cuenta con la colaboración del experto chileno Norberto Traub Gainsborg, presidente del Instituto de Investigaciones Históricas Aeronáuticas y del Espacio; Santiago Rivas, de Argentina; Álvaro Sequera Duarte, catedrático universitario e investigador aeronáutico colombiano; y Alejandro Vignieri, presidente Sociedad Filatélica Dominicana, entre otros especialistas.

El consejo editorial está conformado por Carlos Ortega Vergés, presidente; Raúl E. Franceschini Ceballos vice-presidente; Ivelisse Malespín, directora de documentación; Franklin M. Reyes Rossó, director legal, y Ernesto Tejada, vocal. Mientras, en el diseño y diagramación, están Mary Gautreaux y Yamaira Fernández, y como editora, Mirfak Rowland.

Patrocina esta revista, el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), Fuerza Aérea de República Dominicana, la Junta de Aviación Civil (JAC), Cigarros CDR, el Archivo General de la Nación, la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña, Grupo Aerocomercial Alas, S.R.L. y el Museo Nacional de Historia Y Geografía.

IV. EFEMÉRIDES DEL MES DE NOVIEMBRE

La presente sección aborda una serie de hechos y acontecimientos relevantes ocurridos durante el mes de noviembre, los que hemos seleccionado para mantenerlos vivos dentro de la historia aeronáutica nacional e Iberoamericana.

1/11/1916: El piloto civil chileno, David Fuentes Soza acompañado con el Capitán de Ejército, señor Carlos Cruz Hurtado, realizan el primer cruce por aire del Estrecho de Magallanes, desde Punta Arenas a Porvenir, a bordo del Blériot "Talcahuano", coincidiendo esta hazaña aérea con el aniversario de su descubrimiento en 1520. Al respecto, un vecino escribió al director del periódico El Comercio: "***Este distinguido joven ha grabado para la eternidad su nombre con el del valiente don Hernando de Magallanes, que el mismo día 1ro de noviembre hace 396 años, descubrió el estrecho que lleva su nombre; esperamos que en el futuro el paso de Punta Arenas se llamará el Paso Fuentes***".



1/11/1973: Fallecen al medio día en acción aérea los Tenientes 1º aviadores navales, señores Carlos Matamala Simmonds, Víctor Parada Kreft y el suboficial Víctor Manuel Constant Rodríguez, quienes se sumaron a otros "caídos en el cumplimiento del deber". Posteriormente, el 1 de noviembre de 2006, el Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante señor Rodolfo Codina Díaz, instauró oficialmente el Día del Recuerdo a los Caídos en Actos de Servicio.



TENIENTE PRIMERO aviador naval Carlos Matamala S., mártir de la Aviación Naval, inmolado en el accidente aéreo ocurrido en las cercanías de Quilpué el 1º de noviembre de 1973.

TENIENTE PRIMERO aviador Naval Víctor Parada Kreft, condecorado con la "Medalla al Valor" por salvamento en la Antártida, pereció en el accidente de aviación ocurrido en las cercanías de Quilpué el 1º de noviembre de 1973.

SUBOFICIAL Víctor Manuel Constant, muerto trágicamente en un accidente de aviación ocurrido el 1º de noviembre de 1973.

1/11/1977: Se inician los vuelos de LAN CHILE a Caracas con material Boeing 727.

2/11/1896: Nace en la ciudad de Tandil, don Eduardo Alfredo Olivero, pionero de la aviación argentina.

En 1915, ocultándose de la autoridad de su padre, viajó a Italia para combatir en la en la Primera Guerra Mundial por la Patria de sus progenitores, tras lo cual retornó a su querida Argentina como héroe de guerra italiano.

En mayo de 1926, junto a Bernardo Duggan y Emilio Campanelli fueron los primeros aviadores en unir en vuelo, las ciudades de Nueva York con Buenos Aires, tras 81 días de periplo.



Medalla conmemorativa del Raid Nueva York – Buenos Aires

2/11/1960: Llega el primer avión Convair 340/440 para Línea Aérea Nacional (LAN). Este material fue destinado a realizar las rutas Santiago/La Serena/Antofagasta y Santiago-Concepción. A la fecha, la empresa contaba con el siguiente material de vuelo: 16 Douglas DC-3; 7 Douglas DC-6B; 4 Glenn Martin 202; 1 Convair 340/440 y 1 Cessna 310.

2/11/1964: Se crea el Club Aéreo de Pichilemu, Chile. Uno de los más tradicionales en la Región de O'Higgins.



Una vista del Hangar e instalaciones del Club Aéreo de Pichilemu (Foto: J. Nasser G.)



3/11/1918: Fallece trágicamente durante una exhibición aérea, el teniente piloto aviador mexicano Amado Paniagua Cortés.

Nacido el 5 de agosto de 1901 en Tulancingo, Hidalgo. A los 9 años fue inscrito en la Escuela de Oficios y Artes, donde demostró gran afición por la mecánica.

En 1914 dejó la escuela y se adhirió a las filas constitucionalistas que comandaba el General Juan Mériego. Debido a su valor y conducta brillante, Paniagua fue ascendido rápidamente pasando de cabo artillero en 1914 de artillería a Teniente en sólo un año. Al crearse la Escuela Nacional de Aviación pasó a formar en sus filas egresando como piloto en 1918. A los pocos meses de haber obtenido su brevet falleció trágicamente en un accidente aéreo.

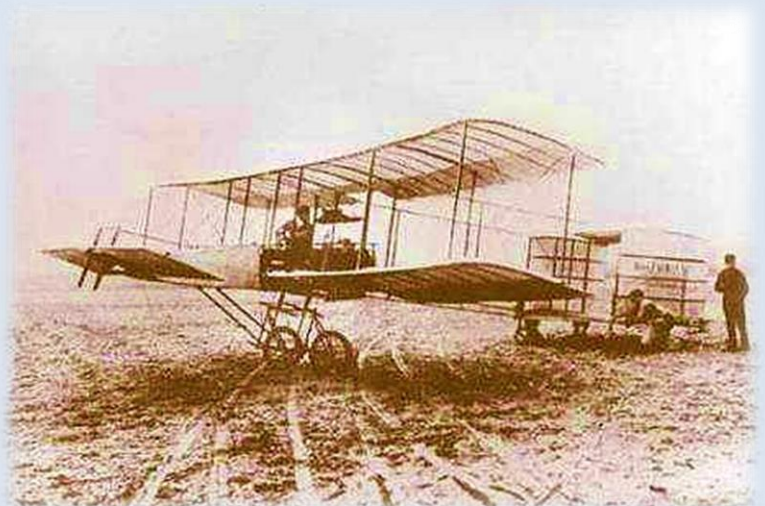
3/11/1944: Se crea el entonces Servicio Aéreo de Honduras S.A. (SAHSA).

5/11/1912: Jorge A. Newbery, pionero de la aviación argentina, logra el récord sudamericano de altura al ascender en el Globo "Buenos Aires" hasta los 5.100 metros, junto al Teniente 1º Raúl E. Goubat y el Teniente de Navío Melchor Z. Escola.

5/11/1961: Créase la Base Aeronaval "El Belloto" de la Armada chilena, instalación que funcionaba bajo otra denominación desde 1954. A fines de la década de 1980 se cierra y las necesidades de la Aviación Naval en esa zona, son cubiertas por la actualmente denominada "Base Aeronaval de Con-Con".

6/11/1912: Llega a Guayaquil, el primer avión que surcará los cielos ecuatorianos, al mando del piloto chileno, señor Eduardo Molina Lavín.

La aeronave con la cual realizó este histórico vuelo fue un Farman con motor de 50 HP.

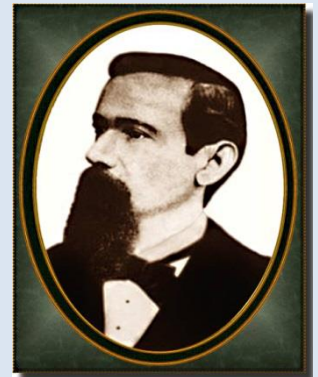


6/11/1920: Se nombra al Capitán Hernán Dalhquist como Director de la Escuela de Aviación Militar del Paraguay, a través del Decreto 12.487 del Poder Ejecutivo. Entre 1920 y 1923, dicha escuela funcionó en Campo Grande (Ñu-Guazú) precariamente dada la inexistencia de material aeronáutico.



Escuela de Aviación Militar del Paraguay

7/11/1987: Fundación de Aeromar, compañía de vuelos ejecutivos regionales en México.



8/11/1881: El inventor y pionero brasilero, señor Julio Cesar Ribeiro de Souza, realiza en París, su primera experiencia con un globo dirigible al que bautiza con el nombre de su esposa "Victoria".

8/11/1924: Se establece la creación del Comando Aéreo de Mantenimiento de la Fuerza Aérea de Colombia. Con esta misma fecha se reabre en Cundinamarca, la Escuela Militar de Aviación, generando que con el tiempo se celebre equivocadamente el Día Aniversario de la Fuerza Aérea.

8/11/1946: La Línea Aérea Nacional (LAN) recibe los premios internacionales correspondientes a los años 1944 y 1945, otorgados por el Consejo Interamericano de Seguridad

8/11/1962: Es creado el Club Aéreo del Personal del Ejército.

Su primer Directorio lo conformaron el General de Brigada, señor Manuel Montt Martínez; el Mayor Jorge Azócar Beaumont; el Mayor Mario Puga Lescos; el Capitán Carlos Mardones Díaz; el Capitán Walter Luther Melcher y el Teniente Patricio Cabezas Gacitúa.



Insignia actual del Club. (3er. modelo)

10/11/1969: Es promulgada la Ley No. 505 que establece que el Poder Ejecutivo de República Dominicana, será asesorado por un organismo que se denominará Junta de Aeronáutica Civil, el cual tendrá a su cargo la política superior de la aviación civil en el país.

11/11/1924: El piloto 2º Agustín Alcayaga salta en paracaídas sobre la bahía de Valparaíso constituyéndose en el primer salto sobre el mar en Chile. La prueba fue realizada desde el bote volador Felixtowe F2A "Guardiamarina Zañartu", aeronave que tripulaban los tenientes Manuel Francke M. y Edison Díaz y los mecánicos Constanzo y Gómez, quienes observaron a Alcayaga lanzarse al vacío desde una altura de 800 metros, siendo recogido por una lancha del acorazado "Almirante Latorre".

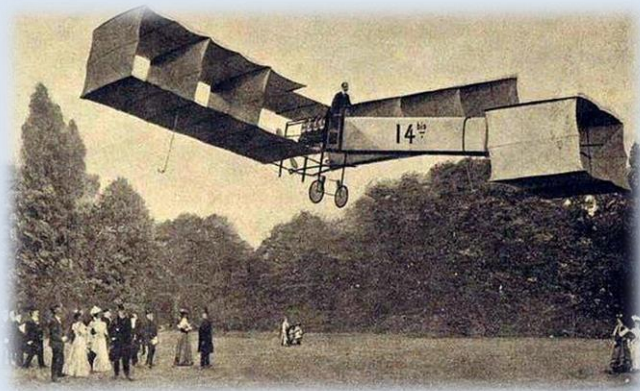
11/11/1952: Don Carlos Ibáñez del Campo asume la Presidencia de la República de Chile y nombra Vicepresidente de la Línea Aérea Nacional (LAN) a don Arturo Merino Benítez en reemplazo de don Juan del Villar Araya. (Decreto Supremo Nº729 del 8 de noviembre de 1952)



Pilotos de LAN en Los Cerrillos, con motivo de una visita que realizara a la Empresa el entonces Presidente de la República, general don Carlos Ibáñez del Campo.

De izquierda a derecha: Señores Alberto Beytía, Raúl Turner, Sergio Correa, Alfonso Cuadrado, Mario Amenábar, Jorge Jarpa, Ronald Lowery y Arturo Prado

11/11/1965: Es creado el Club Aéreo de Quilpué, en Chile.



12/11/1906: El pionero aeronáutico brasileño, don Alberto Santos Dumont, obtiene un récord mundial de duración de vuelo, al recorrer un circuito definido de 200 metros en 21 segundos en un aeroplano de su invención, bautizado como **"14-bis"**.

12/11/1937: Se inicia en República Dominicana el "Vuelo Panamericano". Este proyecto en honor del Gran Almirante Cristóbal Colón, se llevaría a cabo con la cooperación de los pueblos y gobiernos de América. Cuba y República Dominicana se hicieron receptoras del plan. La idea fue apoyada por el Presidente de Cuba Federico Laredo Bru, el presidente de República Dominicana Rafael Trujillo, el Jefe del Estado Mayor del Ejército de Cuba Fulgencio Batista, y el jefe de la Marina de Guerra de Cuba Coronel Ángel A. González. Se formó una escuadrilla que debía realizar un vuelo de buena voluntad haciendo un llamado fraternal a los pueblos latinoamericanos para que participaran en el proyecto.

A las 09.00 horas del 12 de noviembre comenzó en Ciudad Trujillo, actual ciudad de Santo Domingo, en la República Dominicana el Vuelo Panamericano pro Faro de Colón, constituido por una escuadrilla de cuatro aviones tripulados por pilotos militares cubanos y dominicanos que se proponían visitar toda Hispanoamérica. El vuelo debía recorrer los cielos del hemisferio occidental después que la Quinta Conferencia Internacional Americana efectuada en Santiago de Chile, Chile, aprobó unánimemente una resolución que exhortaba a erigir el Faro Monumental o Faro de Colón en Santo Domingo, proyecto en honor al Gran Almirante genovés Cristóbal Colón y que se llevaría a cabo con la cooperación de los pueblos y gobiernos de América.



12/11/1969: El avión Caravelle N°502 de LAN que volaba entre Santiago y Puerto Montt es desviado de su ruta por dos terroristas para dirigirse a Cuba. El piloto señor Leonidas Medina e Ingeniero de vuelo señor Marcelo Cadena frustraron las acciones de éstos, regresando a Santiago y aterrizando en Los Cerrillos. Por primera vez una tripulación lograba imponerse sobre los secuestradores sin causar daño a los pasajeros en el avión.

12/11/1982: El Presidente de LAN CHILE, señor Patricio Sepúlveda Cerón hace entrega a la Fuerza Aérea de Chile del Boeing 707-351C matrícula CC-CCK adquirido por dicha entidad.

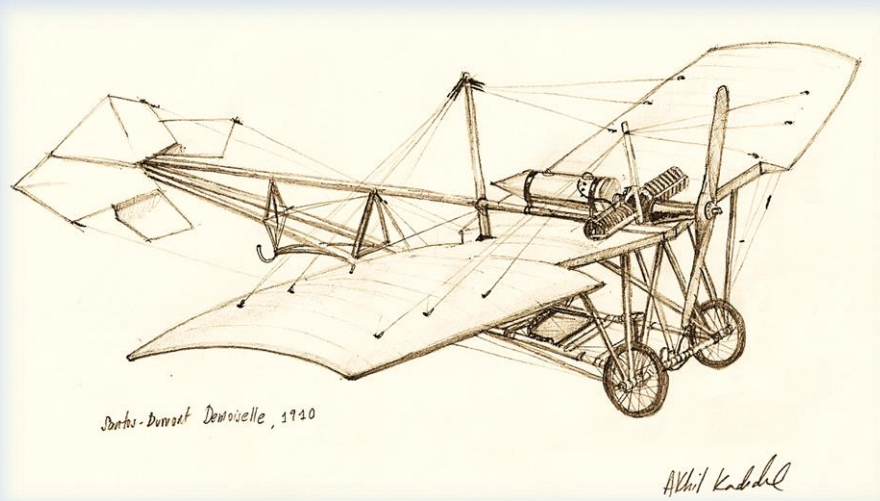
13/11/1899: Alberto Santos-Dumont, realiza su primera experiencia con su globo dirigible N° 3 en el Parque de Aerostación de Vaugirard en París.



13/11/1914: El aviador Silvio Pettirossi, luego de su exitoso viaje de estudios a Francia y su posterior gira de presentaciones acrobáticas, llega al Paraguay a bordo del vapor Formosa, trayendo su monoplano Deperdussin "T" desarmado.

14/11/1979: Denominase "Aeropuerto Internacional de El Salvador, Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez", al Aeropuerto de El Salvador, conocido por Aeropuerto Internacional de El Salvador, ubicado en jurisdicción de San Luís Talpa, departamento de La Paz.

15/11/1907: El pionero de la aviación, don Alberto Santos-Dumont realiza en París su primer ensayo con su aeroplano N° 19 bautizado como "Demoiselle".



15/11/1924: Fallece en un accidente sobre el mar, Artur de Sacadura Freire Cabral, oficial naval portugués que junto a Gago Coutinho realizaron la primera travesía aérea sobre el Atlántico sur en 1922.

15/11/1934: El Arma Aérea Paraguaya realiza varias misiones claves de reconocimiento y bombardeo con aviones Potez 25 en la zona de Cañada El Carmen, los que permitieron elaborar mapas más exactos de dicho frente. Estos vuelos de reconocimiento ayudaron definitivamente a la victoria, ya que al día siguiente, El Carmen cayó en poder del Ejército Paraguayo.

16/11/1893: Nace en Obrajes, Bolivia el señor Juan Mendoza Nernuldes, primer piloto de ese país que surcará los cielos de la ciudad boliviana de Oruro el 21 de noviembre de 1921.

16/11/1916: En la Escuela de Aeronáutica Militar, se gradúan los primeros aviadores de la Armada de Chile, Contador 3º, señor Carlos Yánquez Cerda; Guardiamarina de 1ª, señor Enrique de la Maza; y el Torpedista señor Luis Farías.

16/11/1936. Es creado el Club Aéreo de Valdivia, en el sur de Chile.

17/11/1948. El Aeródromo nacional de Apiay cambia su denominación a Base Aérea de Apiay. Hoy en día es la sede del Comando Aéreo de Combate Nº2 de la Fuerza Aérea de Colombia.



Atrás de pie: Teniente Valdivieso; Contador Yánquez; Capitán Urrutia; Gma. De la Maza; Subteniente ecuatoriano Pedro Traversari y Subteniente Sosa.

Sentados: Sargento Soto; Cont. Constanzo; Sargento González; Torpedista Farías; Sargento Ojeda y Sargento Cofré. 1916

17/11/1949: Por resolución 26 de la Dirección de Aeronáutica Chilena se reconoce al Centro de Instrucción de la Línea Aérea Nacional (LAN), como “Establecimiento de Enseñanza Aeronáutica Civil”.

17/11/1994: Se realiza el lanzamiento oficial de LINEAS AEREAS DEL ESTE S.A. (LADESA), que iniciaría sus operaciones en los primeros meses de 1995 con aeronaves BAE Jetstream 31 en vuelos de cabotaje en el Paraguay.

19/11/1913: El Capitán Manuel Barreiro y el Piloto Teniente Julio Ríos serán los primeros heridos españoles en acción de guerra aérea, cuando son alcanzados desde tierra al sobrevolar con un avión Farman, el Monte Cónico durante una misión de reconocimiento en Marruecos.

20/11/1916: Por ley N° 5.528 se crea la Escuela Militar de Aviación del Uruguay. Su primera sede se ubicó en el hoy Aeródromo Militar “Capitán Boiso Lanza” actual asiento del Comando General de la Fuerza Aérea. Su primer director fue don Juan Manuel Boiso Lanza, que la historia quiso que también fuera su primer Mártir. En 1935 aprobada la Ley de cuadros se crea el escalafón de Aeronáutica como quinta Arma del Ejército, cambiándose ese mismo año el nombre para pasar a ser Escuela Militar de Aeronáutica.

20/11/1936: Los hermanos Alberto y Jorge Márquez Vaeza, de apenas 29 y 22 años fundan en Uruguay, “Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea” (PLUNA).

20/11/1937: Se traslada a la actual ubicación y pasa a denominarse Aeródromo Militar Gral. Artigas, hoy Base Aérea, con la gran responsabilidad de tener el nombre del primero de los Orientales.

21/11/1923: Se dicta un primer Curso de Informaciones para Oficiales de la Aeronáutica Militar Chilena, en El Bosque. Participaron el entonces Director de Aeronáutica, General Contreras; Director de la Escuela de Aviación, Capitán Aracena; Comandante de la Escuadrilla Mixta, Capitán Barahona y 41 otros oficiales, entre pilotos y otras especialidades.

21/11/1984: Se registra el primer nacimiento en Territorio Antártico Chileno. En “Villa Las Estrellas”, nace Juan Pablo Camacho Martino. Sus padres fueron el Dr. Germán Camacho, médico de la entonces Base Aérea Antártica “Teniente Marsh” y la señora Ana María Martino.

22/11/1965: Se establece la escala en Guayaquil en la ruta a Chile a Miami servida de los aviones Caravelle de la Línea Aérea Nacional (LAN).

22/11/1967: Se realiza sobre la ciudad de Santiago, el primer vuelo de un chileno en un avión Hawker Hunter, el J-719. Este fue tripulado por el entonces Capitán de Bandada (A), señor Jaime A. Estay Viveros.



22/11/1941: Se inaugura el servicio a Concepción en los aviones Lockheed Electra “*Diego de Almagro e Inés de Suárez*”, tripulados por los capitanes Sergio García Huidobro y Eduardo Lazo. Transportan a autoridades de gobierno, parlamentarios y periodistas. Habla el Consejero de LAN Alberto Cumplido. Agradece a nombre de los habitantes el Alcalde Oscar Gacitúa y cierra la ceremonia el Senador Marmaduke Grove Vallejo.

23/11/1937: Un vuelo de récord, primer cuádrimotor sobre cielos chilenos, primer vuelo de Air France a América del Sur. El 20 de noviembre de 1937 inicia su vuelo desde Istres, Francia con destino final Santiago de Chile, al cual arriba después de 58 horas y 34 minutos, con tan sólo 3 escalas (Dakar, Natal, Buenos Aires). El éxito del vuelo que demostró la capacidad del Farman como transporte de largo alcance indujo a Air France a aprobar su uso para realizar envíos de correo a través del atlántico norte.

23/11/1948: La Línea Aérea Nacional (LAN) inicia el servicio regular a Punta Arenas – Río Gallegos. Jefe Regional Sr. Germán Acevedo. Agente en Punta Arenas Sr. Sergio del Río Verdugo.

23/11/2007: A la edad de 98 años, fallece el Coronel de Aviación, señor Agustín Pasmor, héroe de la aviación paraguaya y veterano de la Guerra del Chaco.



23/11/1935: Por primera vez, el Acorazado chileno Almirante Latorre recala en Punta Arenas. Lo hace integrando la escuadra que realiza maniobras y lleva a bordo un avión Fairey III F, que lanza desde cubierta, empleando una catapulta de origen italiano puesta a punto en enero de 1932 en Talcahuano.

El primer aviador chileno en utilizar este medio para despegar fue el teniente Teodoro Ruíz Diez, de la Fuerza Aérea Nacional, quién había recibido instrucción en Italia para el despegue con catapulta, entrenando posteriormente a los tenientes de la F.A.N. Rodolfo Marsh y Enrique Byers del Campo, para que continuaran operando desde el Latorre.

23/11/1948: La señora Brenda Duncan de Ward, piloto privado del Club Aéreo de Chile, rinde sus pruebas para optar al Título de Instructor de Vuelo. Después de efectuadas éstas en forma satisfactoria ante la comisión integrada por el Director de Aeronáutica, Comandante de Grupo Washington Silva E.; Teniente 1° Leopoldo Tacchi C. y Teniente 2° Guido Rodríguez P., la aviadora tuvo el honor de convertirse en la primera mujer chilena en recibir esta acreditación.

24/11/1912: Jorge Alejandro Newbery cruza el Río de la Plata en el monoplano Centenario, un Blériot con un motor Gnôme de 50 HP. Siendo el primero en cruzar el río y volver en el mismo día.



Monoplano Blériot "Centenario"

24/11/1944: Es creado el sector de El Belloto, el Club Aéreo de la Universidad Federico Santa María, gracias al aporte de la Fundación Santa María. En un principio se construyó un amplio hangar para alojar los dos aviones de entrenamiento Miles Magister, de ala baja y cabina abierta, con motor 145 HP, de fabricación inglesa. El CAUSM tuvo su propia pista de aterrizaje dispuesta en forma paralela al camino Troncal, lo que es ahora la Avenida V Centenario. Su primer presidente fue don Julio Hirschmann, profesor de Termodinámica de este plantel educacional.



Algunos de los primeros pilotos civiles egresados del CAUSM, entre ellos: Julio Diestre H.; Manuel Mariño R.; Guillermo Muxica H.; Santiago Andrade A.; la primera mujer piloto del Club, señorita Iris Villalobos Q.; Guillermo Martínez G. y Gilberto Orellana M. (4. Abril de 1948)

24/11/2003: Un avión P-3 "Orión" perteneciente al escuadrón de exploración aeromarítima de la armada, apoya a científicos chilenos y de la NASA en sus investigaciones en la Antártica hasta el día 14 de diciembre de este año.

25/11/1919: Por Real Decreto se establecen las Normas de Navegación Aérea en Territorio Español y se aprueba el Reglamento de Navegación Aérea Civil para el Reino de España.

25/11/1953: Llegan a Los Cerrillos dos aviones DC-3 al mando de pilotos de la Línea Aérea Nacional (LAN). Hacen la ruta Los Ángeles-Mazatlán-Ixtepec-Panamá-Lima-Santiago.

27/11/1912: Eduardo Schaerer Vera y Aragón fue el primer presidente paraguayo que sobrevoló durante 14 minutos la ciudad de Asunción en 1912.

27/11/1935: Se reinician los vuelos a Puerto Montt con escalas en Chillán y Temuco. El viaje inicial se realiza en el Curtiss Condor N°2 al mando del teniente Julio Tapia Jiménez, copiloto el Director de LAN Capitán de Bandada Oscar Silva Mora. Abordo viaja don Arturo Merino y señora, el Diputado don Ernesto Hein, don Luis Leiva y representantes de la prensa. LAN cuenta desde este año con cuatro aviadores no militares en servicio activo: César Lavín, Emilio Tusschaens, David Viveros y Arturo Christie.

27/11/1992: Es declarado, Día Nacional de la Aviación Militar Bolivariana Revolucionaria y Patriota y Antiimperialista, de Venezuela.

28/11/1931: Se realiza el primer correo aéreo nacional de Panamá. Este es realizado en el avión anfibia bautizado como "3 de Noviembre" (recordando el importante día de 1903, en que Panamá se separó de Colombia) al mando de Marcos A. Gelabert, y constará de estampillas especialmente expedidas para ese vuelo inaugural. El avión realizó escala en Taboga, Chorrera, Bejuco, Antón, Penonomé y varias poblaciones hasta llegar a Puerto Armuelles y Almirante, en Bocas del Toro.



28/11/1948: Se instituye la Medalla “Campaña del Atlántico Sur” de la Fuerza Aérea Brasileira (ley Nº 497) la que será otorgada a pilotos y tripulantes aéreos que combatieron en la Segunda Guerra Mundial.

28/11/1957: Fallece Domingo Rosillo del Toro, primer piloto cubano en obtener una licencia aeronáutica en octubre de 1912.

28/11/1958: Por Orden Particular Nº 2 del Comando en Jefe de las FF.AA. del Paraguay, se crea la Base Aérea de Nueva Asunción en el Chaco Paraguayo.

28/11/2004: Primer vuelo inaugural de CONVIASA, aerolínea estatal venezolana, el que se realizó con un avión De Havilland Canada Dash 7, desde Caracas hasta el Aeropuerto Internacional del Caribe “Santiago Mariño”, en la Isla de Margarita.

29/11/1929: Los norteamericanos, Comodoro Richard E. Byrd, junto al piloto Bernt Balchen, Harold June y el capitán Ashley McKinley realizan el primer sobrevuelo por el Polo Sur.

30/11/1984: Dos aviones Twin Otter de la Fuerza Aérea de Chile, alcanzan el Polo Sur, descendiendo en la Base Antártica estadounidense Amundsen Scott. Con apoyo desde bases terrestres pre establecidas y desde un C-130 que les brindó combustible y otros abastecimientos mediante paracaídas, estos aviones marcan un hito en los objetivos de exploración y soberanía antártica. La denominada Operación “Estrella Polar”, tenía como objetivo principal efectuar el primer vuelo de la Fuerza Aérea de Chile con aterrizaje en el Polo Sur, el que debería realizarse con medios propios y apoyo logístico institucional. En esos años, la política nacional consideraba importante aumentar el grado de penetración en todo el continente antártico. Por esto, la institución trabajó con mucho esfuerzo para alcanzar las metas fijadas y aumentar las capacidades que permitieran evidenciar la presencia de la Fuerza Aérea en las tareas de soberanía y desarrollo de la Antártica Chilena. Para concretar el ambicioso proyecto, la institución se preparó, desde el punto de vista operativo, instalando en los aviones sensores para trabajos en la nieve y efectuando un mantenimiento especial y completo a los aviones Twin Otter designados a volar hacia el Polo Sur. Además, se entrenaron las tripulaciones y se adquirió y perfeccionó el equipo terrestre, especialmente de comunicaciones, radio ayudas y meteorológico. Junto con esto, se efectuaron prácticas de navegación estelar en rutas polares, una de las más difíciles, por la cercanía del Polo magnético. El éxito de la operación “Estrella Polar” colocó una vez más al país, en un honroso sitio de vanguardia ante la opinión pública mundial. Los aviones Twin Otter fueron tripulados por el Comandante de Escuadrilla (A), señor Claudio Sanhueza; el Capitán de Bandada (A), Navegante, señor Francisco de Diego; los Tenientes (A), Sres. Ricardo Ruminot y Leandro Serra; el Suboficial, Sr. Carlos Palacios V. y el Sargento 2º, Sr. José Bermedo.



V. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

DAVID FUENTES SOZA El Aviador de Talcahuano

Entre los pilotos civiles que dieron vida a la aeronáutica nacional en la segunda década del siglo XX, destacó por su gran capacidad el aviador David Manuel Fuentes Soza, nacido en Talcahuano el 6 de junio de 1885. Hijo de una familia acaudalada de esa ciudad, realizó sus primeros estudios en Talcahuano. En 1910 fue enviado por su familia a estudiar Asuntos Industriales a Francia. Desde ese país tiene oportunidad de recorrer Europa.



Encontrándose en el Viejo Mundo, donde habría arribado en 1910, Fuentes tomó contacto con el teniente Manuel Avalos Prado, con quien cultivó una fructífera amistad.



Teniente Manuel Avalos Prado

Avalos realizaba el curso de aviador en la Escuela de Étampes, enviado por el estado chileno junto con el teniente Eduardo Molina Lavín con el objeto de dar vida a la aviación militar a su regreso al país.

Este encuentro con Avalos incentivó al joven David Fuentes a ingresar por sus medios a la prestigiosa escuela parisina, de propiedad del afamado Luis Blériot, en donde el 22 de octubre de 1912, obtenía su flamante "brevet" N° 1.078, que lo elevaba a la categoría de "piloto-aviador" de la Federación Aérea Internacional (FAI). Fue el alumno que menos gastos debió desembolsar por desperfectos ocasionados al material de vuelo durante su aprendizaje.

A volar gratis

De un acendrado espíritu patriótico y un corazón no menos generoso, a su regreso a Chile realizó muchas "volaciones" gratuitas en diferentes ciudades del país.

Para tal efecto trajo desde Francia un monoplano Blériot de dos asientos, de 80 HP, al que en una sencilla ceremonia realizada en el vecino puerto, en abril de 1914 bautizó con el nombre de "Talcahuano". Nombre que identificó a su avión por todos los cielos de Chile, luciéndolo gallardamente en el timón de cola del Blériot.

Luego de realizar diversos vuelos con pasajero por la zona, realizó un raid a Angol, cubriendo la distancia que separa a ambas ciudades en una hora y diez minutos.

En Los Confines realizó vuelos con personas de la ciudad, que lo acompañaron gustosas a gozar del paisaje de la Cordillera de Nahuelbuta y los suaves lomajes trigueros que dieron tanto prestigio a esa zona a principios del siglo pasado.

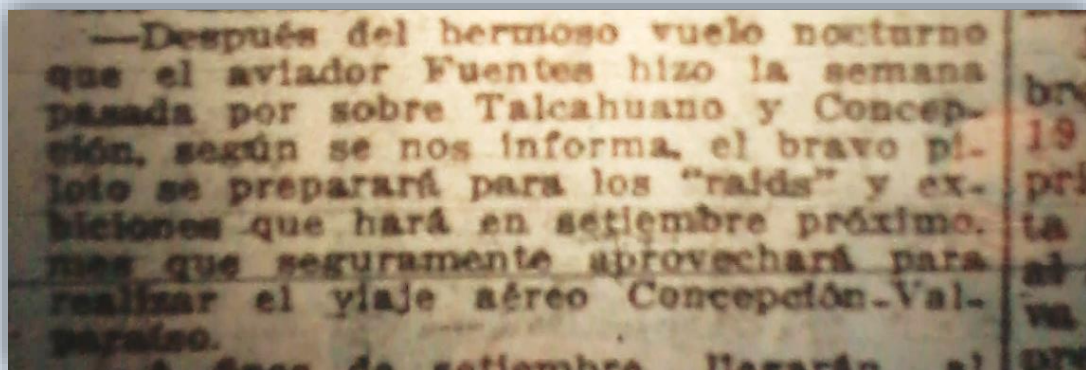
Gabriela Figueroa, Eloísa Fernández, Mariana Conejeros y Matilde Soto, fueron algunas de las conocidas damas de la sociedad angolina que tuvieron el coraje de subir al "Talcahuano".

Vuelos en altura

En junio, Fuentes, acompañado del Capitán de Corbeta Guillermo Vargas, logró elevarse sobre Concepción a una altura de 3.150 metros. Altura que en Chile y en varias partes del mundo era todo un récord para la época. El motor del avión respondió admirablemente bien y para lograr la altura expresada demoró poco más de una hora.

Este vuelo naturalmente colocaba al aviador en un buen sitio ante pilotos nacionales como Page, Figueroa, Copetta y otros que en máquinas de similar "caballaje" luchaban por conquistar nuevos lauros para la naciente aviación civil chilena.

El 8 de agosto de ese año realizaba un atrevido vuelo nocturno, acompañado de Rafael Andrews, entre Talcahuano y Concepción, hecho destacable si se tiene en cuenta que recién el 27 de febrero, el piloto Luis Omar Page, había realizado el primer vuelo nocturno sobre Santiago.



Recorte con notas publicadas en El Mercurio. (Santiago 1.09 1914)

Raid Concepción-Santiago

Fuentes coronó sus actuaciones de ese año con el brillante raid Concepción Santiago, realizado el 18 de septiembre y que por razones técnicas se hizo en dos jornadas.

Con este raid Fuentes logró llevar a feliz término el intento realizado por el aviador Acevedo el año anterior, el que le costara la vida al intentar tomar altura sobre el Bío-Bío.

El aviador llevó a cabo su raid saliendo desde Concepción y después de volar durante cinco horas y diez minutos, a un promedio de 90 kms por hora, descendió voluntariamente en Paine, comprendiendo que por falta de combustible no alcanzaría a llegar al aeródromo militar de Lo Espejo, meta que se había fijado como término del raid. Había cubierto 450 kms en un solo vuelo. Reaprovisionado de combustible, al día siguiente muy temprano despegó desde Paine y en un vuelo de 55 minutos arribaba triunfante a la Escuela de Aviación Militar.

Primer Concurso de Aviación

El 1º de enero de 1915, los santiaguinos en masa copaban los tranvías de la línea Santiago-San Bernardo y los más pudientes en modernos automóviles, birlochos y carrozas daban brida a sus caballerías en pos de la Escuela de Aeronáutica Militar. Tal aglomeración tenía por objeto llegar tempranamente al Primer Concurso de Aviación que se realizaba en Chile y que naturalmente reunía a todos los aviadores chilenos de la época, civiles y militares. El fin benéfico de la competencia de reunir fondos para la “*olla de los pobres*”, para las familias sin recursos de extranjeros que debieron dirigirse a combatir a Europa y para el monumento de los aviadores caídos, permitió reunir un marco de público adecuado para la competencia.

Once pilotos tomaron parte en la justa que se inició con un recorrido de 45 kms., el que fue ganado por el piloto Omar Page y en el cual Fuentes logró un honroso 5to lugar. No mejor le fue en la prueba de aterrizaje, en que cada piloto debía elevarse a 500 mts de altura, cortar motor y aterrizar lo más próximo al centro de un círculo marcado en la cancha. Fuentes logró otro 5to lugar; meritorio si se toma en cuenta que varios competidores debieron ser descalificados.

Curso de 1915

El año 1915 se efectuó el tercer curso de alumnos en la Escuela de Aeronáutica Militar. Lo cierto es que este fue un curso de excepción: Fue integrado por los tenientes Diego Aracena, Federico Barahona, Darío Aguirre, Dagoberto Godoy, Armando Cortínez, César Merino, Augusto Magnan y Emilio Brandemberg. Fue la primera vez que se recibió becados extranjeros y en esa oportunidad cursaron los tenientes uruguayos Juan Boiso Lanza y Adhemar Sáenz Lacueva, oficiales de gran trayectoria en la aviación de su país.

Ocho suboficiales, entre los que más tarde destacarían como pilotos Filemón Lizana y Máximo Alvarado y un civil, el primero que cursaba en la Escuela. Este era David Fuentes, quien cumplió con éxito todas las pruebas del brevet militar y estuvo presente en todas las demostraciones de vuelo que hizo la Escuela, como siempre en su fiel Blériot Talcahuano.

Con Santos Dumont

Fuentes era un aviador de mucho roce social y de una sólida educación. Hablaba inglés y francés, siendo este uno de los factores para que durante la Primera Conferencia Aeronáutica realizada en Santiago en 1916, se le designara la honrosa misión de trasladar hasta Viña del Mar al célebre aviador brasileño Alberto Santos Dumont, quien debía estar presente en las actividades programadas por la Conferencia.

El vuelo programado para las cinco de la tarde del sábado 4 de marzo, no se pudo realizar, debido a fuerte viento y neblina en la costa. Pero ello dio motivo para que Fuentes invitara al célebre aviador a dar un paseo por los cielos capitalinos, el que se extendió por 40 minutos en un paisaje libre del smog que hoy oculta la ciudad desde el aire.

Al día siguiente, de madrugada el “Talcahuano” puso proa a Viña del Mar piloteado por Fuentes y llevando como ilustre pasajero al aviador brasileño, quien al momento de descender del avión, luego de abrazar al piloto le expresó sus congratulaciones por la pericia demostrada en el vuelo. Por su parte, Fuentes expresó que tenía pensado no volver a volar, pero le entusiasmó la idea de realizar este vuelo, expresó a los periodistas que había vendido el avión al teniente uruguayo Boiso Lanza, presente en la

Conferencia, situación que al parecer no se concretó y que le permitió continuar desarrollando su carrera de aviador en el país.



Alberto Santos Dumont y David Fuentes Soza

Cruza el Estrecho

Es así como ese mismo año, luego de cumplir una brillante gira con su fiel "Talcahuano" por Talca, Valdivia, La Unión Río bueno, y Osorno, llegó finalmente hasta Punta Arenas a bordo del vapor "Chiloé". Allí realizó algunas presentaciones y realizó un vuelo en el que por primera vez se lanzaron volantes de propaganda sobre la ciudad.

También tuvo el mérito de realizar la primera travesía del Estrecho de Magallanes entre Punta Arenas y Porvenir, acompañado del capitán Carlos Cruz Hurtado. Con este magnífico vuelo realizado el 1^a de noviembre de 1916, día aniversario del descubrimiento del Estrecho, Fuentes obtenía un glorioso triunfo para la aviación nacional.

El aterrizaje en Porvenir no tuvo inconvenientes, pero al querer realizar una demostración a los lugareños, se cortó uno de los tirantes de gobierno que dejaron al "Talcahuano", sin poder realizar el vuelo de regreso.

Sin embargo, el vuelo causó una excelente impresión en la ciudadanía, hecho que quedó reflejado en una carta dirigida al diario "El Comercio" por el Dr. Joliffe, de Porvenir: *"...no sólo con el deseo de mis amigos, sino como un deber, he hecho todo lo posible para que la proeza llevada a cabo por el valiente aviador chileno sea inextinguible en los recuerdos de Porvenir. Este distinguido joven ha grabado para la eternidad su nombre con el del valiente Hernando de Magallanes, que el mismo día 1^o de noviembre hace 396 años descubrió el estrecho que lleva su nombre; esperamos que en el futuro el paso de Punta Arenas se llamará el "Paso Fuentes".*

Digna mención para un aviador de la talla de Fuentes, que cumplió una buena carrera en la etapa pionera de nuestra aviación y que ha permanecido un tanto olvidado junto a otras figuras de la aviación chilena.

Correo Aéreo Ancud-Puerto Montt

Posteriormente el aviador se dirigió en vapor a Puerto Montt, desde donde embarcó el Talcahuano en el transporte Casma de la Armada Nacional, con rumbo a Ancud, donde realizó algunos vuelos con pasajero y el día 10 de diciembre a las 06:45 horas emprendía el vuelo llevando como pasajero a don Federico Mücke y un cargamento especial: Un paquete con cartas del correo para su similar de Puerto Montt.

Lamentablemente el viaje sufrió un considerable retraso, ya que al llegar al Canal de Chacao se descompuso la brújula, situación que unida a una espesa neblina que cubría el sector, hizo extraviar la ruta al piloto.

A las 10 de la mañana, temiendo lo peor zarpó una pequeña expedición de tres escampavías de la Armada en busca de los viajeros, los que fueron ubicados al día siguiente en el pueblo de Contao, donde afortunadamente habían aterrizado sin novedad. Desde aquí tuvieron que dirigirse en bote a Calbuco en busca de combustible, el que habían consumido totalmente buscando un lugar apropiado para aterrizar.



El día 11 de diciembre, cerca de las seis de la tarde, los pitos de los vapores anunciaban que el avión se aproximaba, causando la expectación de los cientos de curiosos que esperaban de temprano el regreso

del “Talcahuano”. Momentos más tarde, junto a la estación de ferrocarriles, Fuentes realizaba un perfecto aterrizaje y piloto y pasajero descendían sonrientes de la máquina.

En ese momento se acercó al aviador el Administrador de Correos don Arístides Díaz, quien preguntó por la correspondencia enviada desde Ancud. Fuentes entregó al Administrador un pequeño paquete con cartas, que al decir del diario El Llanquihue, que cubrió la información, era la primera correspondencia que se enviaba por el aire desde Ancud a Puerto Montt.

La verdad es que el periódico se equivocaba, ya que esa no era la primera correspondencia aérea entre Ancud y Puerto Montt. Era realmente el primer correo aéreo realizado en el país y ellos estaban viviendo ese momento histórico al que nadie dio mayor importancia.

Entre las cartas venía una nota del Primer Alcalde de Ancud, dirigida a su similar de Puerto Montt, la que afortunadamente publicó El Llanquihue en su edición del 12 de diciembre:

“Ancud, 10 de diciembre de 1916.

El infrascrito, Primer alcalde de Ancud, tiene el particular placer de saludar efusivamente a su distinguido colega de la ciudad de Puerto Montt, aprovechando los progresos de la navegación aérea, en el primer raid de esta ciudad a la capital de Llanquihue, felizmente iniciado hoy por el intrépido piloto aviador Señor David Fuentes, quien con admirable seguridad y pericia gobierna a su querido “Talcahuano Blériot”, de cuyo hecho quiere dejar constancia, como feliz augurio de futuro acercamiento y de progresos no lejanos de estas provincias australes. Luis Álvarez Gallo.

Al parecer sólo esta nota queda de este primer correo aéreo realizado en nuestro país. Seguramente los sobres y las cartas que viajaron en el avión fueron destruidas o perdidas por sus destinatarios, quienes a lo mejor tampoco supieron que ellas habían llegado por este medio a sus manos. De seguro tampoco hubo sellos ni notas especiales en los sobres, ya que de haber sido así, más de algún filatélico habría reclamado la validez de este correo.

Vuelo bajo el Viaducto Malleco

El año 1917 realiza el curso de piloto de globos aerostáticos en el Aero Club de Chile y al año siguiente realiza su intento de cruzar la cordillera, llegando a la conclusión de que necesita una máquina más potente, la que intenta adquirir en EE.UU., pero el subido costo le impidió realizar la gestión comercial. En mayo de ese año vuela en el Club Hípico de Concepción, realiza un raid a Lota y vuela en Schwager con motivo del 21 de mayo, junto a Clodomiro Figueroa.

El año 1919 cumple una de las proezas que se han transmitido a través de generaciones en el pueblo de Collipulli, cuya ciudadanía entusiasmada concurrió una mañana de noviembre a los alrededores del viaducto del Malleco, con el objeto de presenciar la hazaña prometida por Fuentes de cruzarlo bajo el puente ferroviario.

El mes de octubre había volado en Mulchén y Los Ángeles, donde había llegado invitado por amigos y admiradores. Fue en esa oportunidad que participó a sus más cercanos la idea que tenía de pasar en un vuelo rasante bajo el Viaducto del Malleco. Estaba consciente de la turbulencia, la gran cantidad de cables telefónicos y telegráficos, que en completo desorden cruzaban a lo largo del puente y el hecho

de encontrarse éste en una curva que impedía ver rápidamente el horizonte, situaciones que no impidieron que luego de estudiar el terreno se decidiera a efectuar la proeza el día jueves 4 de noviembre. En esta oportunidad el aviador realizaba demostraciones aéreas en compañía del aviador Emilio Castro, quien le pidió que lo llevara como pasajero, decidiendo el aviador que el cruce lo realizarían ambos.



David Fuentes (al centro) en compañía del aviador Emilio Castro

El día anterior, con la cooperación de las autoridades, se marcó un sector de las pilastras con señuelos blancos para que el aviador pudiera tener una clara referencia una vez que enfilara hacia el puente.

Muy de madrugada una serie de curiosos llegaba al lugar habilitado como pista de aterrizaje, en tanto otros tomaban colocación cerca del Viaducto para tener una mejor visión del vuelo del temerario aviador.

A las seis de la mañana estaba todo listo. El Talcahuano decolaba y comenzaba a tomar altura para dirigirse luego a las cercanías del puente, preparándose para realizar el cruce de oriente a poniente. Signos de emoción aparecieron en los rostros de los presentes cuando vieron enfilarse el avión hacia los dos arcos principales. Un suspiro de agrado salió de las gargantas, cuando el Talcahuano, luego de cruzar altivamente su objetivo apareció al otro lado del Viaducto con sus dos pasajeros saludando con sus brazos en alto. De inmediato el avión se dirigió hasta el pueblo, donde ambos aviadores fueron entusiastamente felicitados por la ciudadanía. Desde allí fueron llevados hasta el Club Social, donde recibieron el aprecio de autoridades y vecinos caracterizados.

Con su natural modestia Fuentes expresó a la concurrencia que el vuelo no había ofrecido mayores peligros, pero su mayor satisfacción era el haber aportado con un nuevo triunfo a la aviación nacional. En ese momento el aviador Castro a la vez que le daba un fuerte abrazo, le agradecía por haberle permitido participar de este especial logro aeronáutico.

Poco después de las ocho de la mañana un socio del Club comunicó la noticia al Aero Club y a El Mercurio, entidades que la fijaron en pizarras para conocimiento del público. En círculos aeronáuticos la noticia tuvo buenos comentarios, en el sentido que había sido realizada por uno de nuestros pioneros en un viejo Blériot, constituyendo un verdadero acto de arrojo del piloto, ya que aviadores como Mahom, que pasó bajo el Arco del Triunfo, en París y Vedrinés, que aterrizó en la terraza de la Galería Lafayette, habían contado para sus vuelos con máquinas modernas, perfeccionadas para realizar este tipo de vuelos.

Fue esta una de las últimas actividades que recogió la historia sobre el aviador David Fuentes, aunque participó como jurado del Aero Club, para certificar el regreso vía aérea del aviador Armando Cortínez Mujica y se le vio nuevamente junto a Santos Dumont durante su última visita a Chile en 1922 y participando en numerosas ceremonias oficiales relativas a la aviación, por su calidad de pionero de la aviación civil chilena.

En los años '20 fue Agente de la Sección de Seguridad de la Policía de Santiago (actual Policía de Investigaciones de Chile) y años más tarde se desempeñó como Ingeniero del Ministerio de Obras Públicas.



David Fuentes Soza.

Ascenso a Capitán de Bandada

El 17 de agosto de 1945 el Senado de la República autorizó la creación de tres plazas de Capitán de Bandada en la Fuerza Aérea de Chile. Con ello se pretendía premiar la trayectoria aérea desarrollada tanto como pilotos civiles y militares de los pioneros Clodomiro Figueroa Ponce, David Fuentes Soza y Luis Page Rivera. Los tres tenían méritos suficientes para recibir este galardón y el país los recompensaba por su espíritu tenaz y persistente en pro de la aviación nacional.



Recorte del Boletín Oficial del Ejército de 1920, con el nombramiento de Teniente 2º para David Fuentes en su calidad de piloto militar

David Fuentes Soza, falleció el 3 de septiembre de 1951. Sus restos descansan en el Cementerio General de Santiago.

Héctor Alarcón Carrasco

(Ciudad de Lautaro)

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

- Recuerdos de casi un siglo, Armando Venegas de la Guarda, 1976
- Historia Aeronáutica de Chile, Enrique Flores Álvarez, 1950
- Alberto Santos Dumont dos visitas a Chile 1916-1922, (En Congreso Historia Aeronáutica, Brasil 1998) Héctor Alarcón C.
- El Mercurio, 4 de marzo 1916
- El Mercurio, 5 diciembre 1919
- El Mercurio, 10 al 20 noviembre 1922
- La Aviación en Magallanes, Alberto Fernández D. 1994
- Chile Aéreo, septiembre 1951
- Registros del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

A 102 AÑOS DEL FALLECIMIENTO DEL “REY DEL AIRE” TENIENTE 1º SILVIO PETTIROSSI, PADRE DE LA AVIACIÓN PARAGUAYA



Fotografía de Silvio Pettirossi Pereira, quien sería llamado en su época como “Rey del Aire”.

Hace algún tiempo atrás, con ocasión de cumplirse 101 años, desde que Pettirossi realizara un 3 de enero de 1913 su primer vuelo sobre Reims en Francia, y días más tarde, el 11 del mes de febrero obtuviera su brevet de piloto, se recordó este gran prócer de la aviación dedicándole una Ficha Histórica editada por nuestra corporación.

Hoy a 102 años de su lamentable y trágica muerte ocurrida el 17 de octubre y a modo de un sencillo tributo en el recuerdo, he querido retomar el nombre don Silvio Pettirossi Pereira, para agregar y entregar algunos nuevos antecedentes sobre la vida y trayectoria de quien, con su destreza innata y la gracia de sus alas, recorriera varias naciones del continente incentivando el desarrollo de la aviación americana para beneficio y gloria de nuestro continente.

Pettirossi, fue y es una figura grandemente conocida en muchos países de América, no obstante, para valorarla en su justa medida, siempre es bueno retrotraernos a su vida y logros inmersos en el propio contexto de aquellos días.

Sus padres fueron el ciudadano italiano residente en el Paraguay, Antimo Pettirossi² y la distinguida dama paraguaya doña Rufina Pereira Roldán. Silvio³, segundo hijo varón de la pareja, nació el 16 de junio del año de 1887, en el seno de una familia acomodada que residían en una casa ubicada en la esquina de las calles Pilcomayo y 25 de diciembre en la ciudad de Asunción.

Por años, esta misma residencia perteneció a la descendencia de la Familia Pettirossi Pereira. Uno de los mayores biógrafos del famoso acróbata del aire, el Mayor P.A.M. don Leandro Aponte lo registra con todo detalle en su obra de 1960, quizás para nosotros los chilenos nos colme de orgullo conocer que en junio de 1928, la calle 25 de diciembre, que aludía al edificio del Congreso reunido en 1844 y que fue la casa de Gobierno paraguayo hasta la terminación del actual palacio, cambió su denominación por “Chile”, mientras que Pilcomayo pasó a llamarse Coronel Martínez en recuerdo del valiente militar que asumió la defensa de la fortaleza de Humaitá en la guerra de la Triple Alianza.

Con sólo 7 años de edad sus padres, preocupados de la mejor formación de sus hijos, lo inscribieron en un Colegio en Viterbo y luego en otro establecimiento Premilitar en la antigua ciudad de Spoleto en la provincia italiana de Perugia (región de Umbría), recinto el cual estaría interno hasta 1901.



Fotografía de Alfredo y su hermano Silvio en Spoleto, Italia

Ya con catorce años regresa a su patria donde más tarde participaría como voluntario de la llamada Revolución Liberal de 1904, una guerra civil propiciada por las facciones de los cívicos y los radicales del

² Antimo Pettirossi, fue el constructor del Palacio Patri de su connacional Juan Patri y obra del arquitecto sueco Carl Gustav Renhfeldt. Este edificio alberga actualmente a la Dirección de Correos del Paraguay.

³ De acuerdo con los documentos que obran en mi poder, copia fiel de los originales, su otro hermano mayor, fue bautizado como Antimo Leonirdo el 25 de diciembre de 1886, en la iglesia de San Blas de Itá. Lo curioso es que otros investigadores e historiadores que han escrito sobre Silvio Pettirossi, lo ubican con el nombre de Alfredo. Antonio Sapienza me comenta que a lo mejor se trató de un hijo fallecido prematuramente. Queda el desafío a investigar más profundamente este hecho.

Partido Liberal con el apoyo de un sector del Partido Colorado. Los méritos y nociones militares junto al arrojo desplegado en el combate en Parirí y especialmente en la defensa de Burro Ycuá durante su participación en este conflicto, le harían ganar un ascenso al grado de Alférez.

El destacado historiador aeronáutico paraguayo y miembro correspondiente de nuestra corporación en ese país, Licenciado Antonio Luis Sapienza Fracchia, señala en su libro ***“La contribución italiana en la aviación paraguaya”*** uno de los más importantes antecedentes que habrían haber despertado en Pettirossi los deseos por aprender las nuevas artes del vuelo: *“Las noticias publicadas en los periódicos de la época sobre los exitosos vuelos de los hermanos Wright, Santos Dumont, Henri Farman, Roland Garros, Louis Blériot, entre otros reavivaron la fiebre de volar en Silvio, pero se dio cuenta que la única manera de concretar su sueño era viajar al exterior. Así, se puso en contacto con su amigo, el senador argentino Benito Villanueva, manifestándole su intención de conocer las actividades aeronáuticas que estaban naciendo en aquel país”*.

Las relaciones sociales en la Argentina y sus manifiestos deseos de conocer más sobre aviación, lo llevarán a conocer y entablar amistad con el distinguido pionero aeronáutico argentino, Jorge Newbery, junto al cual pronto conocerá más sobre los fundamentos básicos del vuelo al mismo tiempo que este estimulará en el joven paraguayo, los deseos por viajar a Francia para concretar estudios aeronáuticos más profundos.

Tras esta imborrable experiencia, el motivado Pettirossi vuelve al Paraguay en 1912 con el fin de convencer a su padre que le ayudara a concretar sus motivados sueños. El planteamiento de tan osadas ideas parece no convencer a su progenitor, por lo que el entusiasmo de Pettirossi esta vez se dirigirá para conseguir el apoyo de algunas amistades influyentes, los que serán actores determinantes para interceder ante el propio presidente del Paraguay, don Eduardo Schaerer Vera, quien al apreciar sus méritos militares e interés por la aviación le otorgará una beca de estudios presidencial, para realizar sus estudios de vuelo en Francia.



Don Eduardo Schaerer Vera, Presidente del Paraguay desde 1912 hasta 1916.
(Durante su mandato estimuló becas de estudio para veteranos de guerra)

El propio Sapienza, asevera en sus investigaciones, que ante el entusiasmo y perseverancia mostrados por su hijo ante las autoridades consultadas del Paraguay, donde el propio mandatario muestra gran interés por las ideas y pretensiones de su hijo, Antimo Pettirossi cede en su negativa inicial y decide apoyar los esfuerzos del futuro aviador.

École de pilotage de Courcy-Bétheny

Pettirossi partió para Francia el 4 de octubre de 1912 y una vez allá, ingresó como alumno en la Escuela de Aviación civil de la fábrica de Armand Deperdussin en Courcy-Bétheny, donde realizará su aprendizaje teórico y podrá hacer las prácticas de vuelo en el vecino aeródromo de Reims- Bétheny, Francia.

Como Pettirossi ya contaba con mucho del aprendizaje teórico adquirido en la Argentina, se entrega a su pasión completando sus estudios en tiempo récord, haciendo con ello “gala de asombrosa seguridad y precisión” en el desarrollo de magníficas maniobras acrobáticas con su avión.

No mucho tiempo pasaría hasta que llegara el 11 de febrero de 1913, fecha en la cual este osado aviador ganaría su flamante brevet N°1228 de piloto otorgado por la Federación Aeronáutica Internacional.

Tras este logro, se dice que enseguida solicitó la fiscalización técnica oficial para la famosa prueba de acrobacia recientemente conocida como “*Looping the loop*”, el giro en vuelo vertical, y cuya marca entonces era de tan sólo 14 evoluciones.

Pettirossi superó ésta en más del doble, y a partir de entonces, el piloto paraguayo alcanzó una indisputable fama de **Rey del cielo**.

**AÉROPLANES
A. DEPERDUSSIN**

BUREAUX A PARIS : 9, Rue de Turin
Téléphone 113-04

A. DEPERDUSSIN BÉCHEREAU, Ingénieur

**Le Monoplan
A. DEPERDUSSIN**

En plein vol

G. BUSSON, Pilote R. VIDART, Pilote

MONOPLAN TYPE 1911

Fuselage étroit à treillis renforcé à l'avant par une coque demi cylindrique B ^m S. G. D. G.	Commandes doubles par leviers à droite et à gauche du pilote B ^m S. G. D. G.
Suspension à crosses et roues B ^m S. G. D. G.	Empennages & gouvernails Disposition B ^m S. G. D. G.
Gauchissement B ^m S. G. D. G.	Hélice à pales multiples superposées B ^m S. G. D. G.

HANGARS DE COURCY-BETHENY
ATELIERS A COURCY
Près REIMS (Marne)

Página con publicidad aeronáutica de la Casa de Armand Deperdussin, publicada en la revista L' Aéroplane⁴ a fines de 1910.

⁴ La Revista L'Aéroplane inició su aparición en el mundo de la aviación a partir de 1893-4. Más tarde en asociación con la Unión aéroplane de France, se inicia a fines de 1898, como Boletín oficial del Aero Club de Francia.



Postal de 1913 mostrando a Pettirossi en los mandos de un monoplano Deperdussin usado durante su aprendizaje.



Postal de 1913 que ilustra el aeródromo donde funcionaba una de las Escuelas de Vuelo de la empresa aeronáutica Deperdussin, en donde se perfeccionó Pettirossi en el “arte de las volaciones”.



BULLETIN OFFICIEL DE L'AÉRO-CLUB DE FRANCE

SOCIÉTÉ RECONNUE D'UTILITÉ PUBLIQUE

Siège social : 35, rue François-I^{er}, Paris (VIII^e). — Télégr. : Aéroclub, Paris. — Téléph. : 666

Parc d'Aérostation : avenue Bernard-Palissy, Coteaux de St-Cloud. Tél. 288 (Saint-Cloud)

Parc d'Aviation : Issy-les-Moulineaux.

CONVOICATIONS

Comité de direction. — Jeudi 6 mars 1913.

Dîner mensuel. — Jeudi 6 mars 1913, au Café de la Paix. Prix du couvert : 10 francs. S'inscrire au secrétariat, la veille au plus tard.

Assemblée générale annuelle

7 mars 1913, à 9 heures du soir, au siège social.

ORDRE DU JOUR

Allocution du président. — Rapport du secrétaire général. — Rapport du trésorier. — Ratification des admissions des membres reçus en 1911. — Renouvellement du tiers des membres du Comité directeur et élection complémentaire de membres au Comité de direction, par suite de vacance.

Le compte des recettes et dépenses de l'année 1912, déposé au secrétariat de l'Aéro-Club, est à la disposition des membres.

La Coupe d'Aviation maritime J. Schneider

La Commission d'Aviation a décidé de faire disputer la Coupe d'Aviation Maritime Jacques Schneider 1913 à Monte-Carlo.

La journée du 16 avril du Meeting d'Hydroaéroplanes sera réservée à cette épreuve, dont le règlement est dès à présent à la disposition des intéressés au secrétariat de la Commission d'Aviation de l'Aéro-Club de France, 35, rue François-I^{er}.

Nos lecteurs trouveront, du reste, les articles essentiels du règlement de cette importante épreuve, due à la

rentais, Aéro-Club du Béarn, Aéro-Club de Provence, Club Aéronautique de l'Aube, Aéro-Club du Sud-Ouest, Nord-Aviation, Société Aéronautique de Versailles, Aéro-Club de la Sarthe, Auto-Aéro-Club Poitevin.

Commission d'Aviation du 11 Février 1913

Présidence de M. R. Soreau, président.

Présents : MM. le commandant Ferrus, E. Zens, marquis de Kergarion, Léon Barthou, A. Deperdussin, H. Kapferer, L. Godard, E. Giraud, A. Risler, P. Rousseau, P. Tissandier.

Brevets de pilote-aviateur. — La Commission a admis aux fins d'homologation les demandes de brevet de pilote-aviateur de MM. Diaz-Deitz, Gillet de Chalonge, Ragon, Debergue, Poivre, Pettirossi, Marinokowitch, Bulleau, Faure, Poivre, Louis Bertin et Rost.

Aéro-Cible Michelin. — Après examen de la demande formulée par la direction de l'Aérodrome de Croix-d'Hins, la Commission a décidé d'autoriser les épreuves du Prix de l'Aéro-Cible Michelin de 50.000 fr. sur ce champ d'aviation.

Epreuve d'hydroaéroplanes Paris-Deauville. — La Commission a discuté les bases de l'épreuve d'hydroaéroplanes « Paris-Deauville » dont le départ aura lieu le 20 août prochain.

Le Monument Nieuport

Sur proposition d'Alfred Leblanc, le Comité de direction de l'Aéro-Club de France a décidé d'ouvrir une souscription pour élever un monument en l'honneur des frères Nieuport. Une commission va être nommée incessamment pour étudier cette question et recevoir

Publicación del Boletín oficial del Aero Club de Francia, donde se publica la fecha exacta de la reunión de la Comisión de Aviación que evaluó sus condiciones para otorgarle días después, el 17 de febrero de 1913, su ansiado "brevet de piloto" N° 1.228.

Nota: M. Armand Deperdussin era además un importante miembro del Aero Club de Francia, por lo cual participó como miembro de la comisión evaluadora, ante la que Silvio Pettirossi rindió su brillante examen.

Las noticias de los éxitos aéreos logrados por Pettirossi llegaron rápidamente a oídos del Gobierno Guarani, por lo que como recompensa a los esfuerzos desplegados por este avezado piloto, se le confirió el ascenso al grado de Teniente 1° en comisión, del Ejército Paraguayo.

Todo el año de 1913, el aviador seguiría conquistando los cielos franceses, con toda clase de hazañas y pruebas aéreas, tantas que nuevamente el gobierno del presidente Schaerer decidió premiarlo y comisionarle con la compra del que sería el primer avión para su nación. De acuerdo con los textos consultados, Pettirossi habría hecho construir un ejemplar especial del monoplano Deperdussin modelo "T", monoplaza, el que fue armado con un motor Gnôme giratorio de 7 cilindros y de 60 HP, al que bautizaría como "Paraguay".

El modelo "T" habría sido un avión de "ala alta" tensada con tirantes de acero, su fuselaje era en base a una estructura en madera, similar al de las alas, con revestimiento de tela. La velocidad máxima que desarrollaba era de 105 km/h ostentando una autonomía de 2 horas y media. De acuerdo a algunos avisos de época se indica que su techo máximo era de unos 1.500 m de altura.



Postal de 1913 que ilustra un monoplano Deperdussin modelo "T", similar al usado por Pettirossi.

Prueba acrobática "LOOPING the LOOP"

Ya en 1913, los aviadores europeos estaban progresando muy bien con sus aviones especialmente los monoplanos Blériot y Morane con motores rotativos. No satisfechos con perfeccionar el vuelo normal, comenzaron a experimentar otras características del vuelo. Se dice que sería un inglés, Will Moorhouse, el primero en volar un avión invertido al detener su avión en una empinada subida, tiró de la nariz para arriba en lo que le iba a ir, y apagó el motor. El monoplano Blériot se detuvo por un momento y luego se deslizó hacia atrás por una corta distancia antes de guiñada hacia un lado y el buceo de la nariz-

primero hacia el suelo. Esta acción se convertiría luego en una maniobra estándar, conocida como el "Stall-turn".

Estudiando el vuelo invertido, varios pilotos habían experimentado esta situación de vuelo invertido como resultado de las ráfagas de viento, pero hasta ese minuto, nadie lo había intentado intencionalmente.

Fue Célestin Adolphe Pégoud⁵, piloto de pruebas de la firma Blériot, quien decidiría tratar y se convertiría en uno de los primeros pilotos acrobáticos.

Este connotado piloto acróbata fue también en 1913, el primer aviador en saltar de un avión con un paracaídas (marca Bonnet), acción de la cual salió ileso y con ello marcó un nuevo record aeronáutico.



⁵ La primera mascota oficial, que tuviera la Escuela de Aeronáutica Militar de Chile, fue un fiel perro al que bautizaron como "Pégoud" en honor al célebre aviador francés.

Durante una demostración pública de vuelo, Pégoud realiza medio tonel a una posición invertida, dando como resultado otra maniobra de acrobacia aérea, ya que a lo mejor el piloto estaba preparado para volar invertido, pero su avión no ya que al realizar la prueba el combustible mojó su avión.

El famoso "LOOPING the LOOP" con que se haría famoso Silvio Pettirossi, era una prueba acrobática diseñada por Pégoud, que no fue lograda sino que hasta comienzos de septiembre en el año 1912 por un ruso llamado Piotr Nikolaevich Nesterov.



No resultará curioso hoy descubrir, que la primera reacción de sus superiores ante el piloto ruso fue arrestarlo por tomar riesgos innecesarios con el equipo de vuelo, pero tras reconsiderarlo, finalmente lo ascendieron de grado.

Un interesante artículo publicado en 1913, en el boletín oficial del Aero Club francés, *L'Aerophile*, describe en su primer párrafo lo siguiente sobre el Looping the Loop efectuado en Rusia:

...“una audaz experiencia de “Rizo sobre rizo” fue efectuado delante de Pégoud a inicios de septiembre en un aeroplano Nieuport por el piloto ruso, el Teniente Nesterow, quien ha provisto los siguientes detalles de su intento:

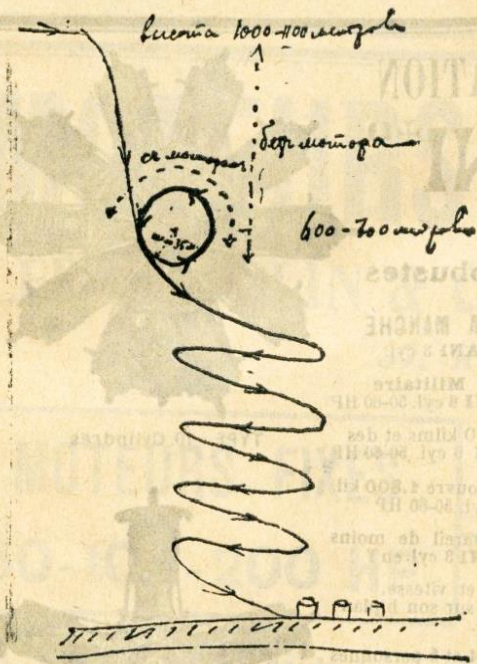
Había pensado mucho en ejecutar el “rizo” para demostrar mis teorías para gobernar dispositivos, que difieren de los generalmente aceptados. Estas teorías se basan en el vuelo de las aves. He renunciado al timón como órgano rector del vuelo, la idea de que el timón se aplica sobre cuerpos muertos flotando, como una canoa, o los pescado sin cola, sino simplemente una cola que se curva. Los comandos del avión que diseñé en el proyecto serán capacitados por las alas que se curva bajo un ángulo variable como la cola del ave.” ...

Le « looping the loop » en Russie. — Une audacieuse expérience de *looping the loop* a été effectuée au commencement de septembre avant celle de Pégoud à bord d'un monoplane *Nieuport* par un pilote russe, le lieutenant Nesterow, qui a fourni les détails suivants sur sa tentative :

« J'avais, depuis longtemps, l'intention d'exécuter le *looping* dans le but de faire la démonstration de mes théories pour gouverner les appareils, qui diffèrent de celles généralement admises. Ces théories reposent sur le vol des oiseaux. J'ai renoncé au gouvernail comme organe de direction du vol, l'idée du gouvernail ayant été prise sur des corps morts flottants, tel un canot, et les poissons n'ayant pas de gouvernail, mais simplement une queue qui se courbe. Les organes de direction de l'aéroplane dont j'ai conçu le projet seront formés par des ailes qui se courberont sous un angle variable comme la queue des oiseaux.

« Ayant prouvé que plusieurs de mes vues étaient justes, ma dernière expérience a simplement montré qu'on peut faire pirouetter l'appareil à l'aide du gouvernail de profondeur.

« Je me suis élevé sur un monoplane muni d'un moteur de 70 HP ; à une hauteur de 1.000 mètres, j'ai arrêté ensuite le moteur et fait un vol plané presque vertical. A une hauteur de 600 mètres, j'ai agi sur le gouvernail et remis en marche. Ce fut effroyable seulement au moment de prendre une décision. Le reste ne compte pas. L'appareil monta vers le ciel, le moteur fonctionnant normalement. L'horizon disparut et mon *Nieuport* se retourna. J'étais assis la tête en bas, me sentant parfaitement. Je me tenais de toutes mes forces à mon siège et aux pédales, mais je n'eus jamais l'impression que je pouvais être projeté hors de mon



Schema du *looping the loop* en aéroplane volontairement effectué par le lieutenant Nesterow, dessiné par l'aviateur lui-même.

« D'après *Le Matin* »
 appareil. Ni l'essence ni l'huile ne furent renversées, et le moteur fonctionna admirablement. Le baromètre que j'avais en poche ainsi que mes instruments dans des caisses ne bougèrent pas, tout étant dans un équilibre parfait. Au moment où j'eus l'impression de ne plus voir le sol, j'agis plus énergiquement sur le gouvernail. Voyant la terre, j'arrêtai le moteur, et ayant équilibré l'appareil, je fis un vol plané vers le hangar, où je fus salué de chaleureuses ovations.

« Avant de tenter mon essai, je me suis beaucoup entraîné, faisant prendre à l'appareil toutes sortes de

positions dans les airs, exécutant des virages à 85°, forçant l'appareil à se cabrer. Glissant sur une aile ou sur la queue, je le remettais en équilibre.

« Mon expérience a été tentée de la manière la plus sérieuse, et seulement quand j'eus la certitude de réussir. Je ne voulais ni ne pouvais risquer ma vie, étant père d'une petite fille et d'un petit garçon, futurs aviateurs. »

Nous enregistrons volontiers les déclarations de l'aviateur russe corroborées du reste par celles de témoins oculaires. Mais cela n'enlève rien au mérite de Pégoud qui pour nous demeure le premier homme à avoir exécuté volontairement à date fixée d'avance et sous un contrôle régulier non seulement la « boucle » en aéroplane, mais encore nombre d'autres manœuvres aussi délicates, maintes fois renouvelées et groupées en un programme de démonstrations méthodiques prouvant qu'un aviateur peut se tirer des situations les plus dangereuses auxquelles puisse exposer la pratique du vol.

Les deuils de l'aviation. — Le 24 juillet, l'aviateur Schäfer essayait un biplan de sa construction ayant comme passager son monteur Stengler. Près de Biegwall, non loin de Frankfort-sur-Mein, l'appareil tomba, s'écrasant complètement sur le sol, ensevelissant les deux malheureux. Stengler succomba le lendemain, Schäfer est moins sérieusement blessé.

— Le 3 août, l'élève Brooks voulait passer son brevet de pilote sur l'aérodrome de Johannisthal. Insuffisamment sûr, il ne pouvait maîtriser son « pigeon Jeannin » et, dans un virage, il heurta d'une aile le pylône de l'anémomètre qui s'effondra. L'appareil vint s'abattre à côté et prit feu. Brooks, sérieusement blessé, fut transporté à l'hôpital où il expira le lendemain.

— Le 10 août le chef pilote Rössler, accompagné de l'élève Stephan se rendait à bord d'un monoplane Grade, de l'aérodrome Mars, à Borck, au village Brück, à 10 kilomètres de distance pour y faire quelques emplettes. Au moment d'atterrir sur la route, à l'entrée du village, Rössler fait un virage brusque pour éviter un obstacle. Une aile touche le sol et l'appareil s'écrase, ensevelissant les deux aviateurs qui furent tués sur le coup.

— Le 15 août, le pilote Römpler, accompagné de l'ingénieur Rütgers, s'élevait à bord d'un biplan Mars de la D. F. W. à Leipzig. Le temps était mauvais et à l'atterrissage, à dix mètres du sol, l'appareil s'affaissa brusquement. Rütgers, grièvement blessé, recomba peu après ; le pilote Römpler en fut quitte pour de légères contusions.

— Le 2 septembre, à Melun, en atterrissant à la fin d'un vol nocturne un biplan piloté par Olivier est venu en contact brusque avec le sol. Le passager, M. Desvaux de Lys, a été tué.

— Un autre accident mortel s'est produit, le 4 septembre, au champ d'aviation de Mulhouse. Un sous-officier de la station d'aviation de Strasbourg, nommé Kahle, s'était rendu de Strasbourg à Mulhouse. Au moment de l'atterrissage, il fit une chute de trente mètres. L'appareil prit feu et Kahle fut grièvement brûlé. Il est mort à l'hôpital.

— Deux officiers aviateurs bien connus, les lieutenants von Eckenbrenher et Prinz, ont trouvé la mort le 4 septembre dans des circonstances particulièrement effroyables. Détachés à Brieg pour prendre part aux manœuvres de division ils essayaient un nouveau monoplane repliable, quand soudain, dans un virage, à quatre-vingts mètres d'altitude, on vit nettement une aile se séparer du corps de l'appareil. Celui-ci se retourna complètement pour venir s'écraser sur le sol avec les deux officiers, dont les corps furent dégageés des débris de l'appareil dans un état épouvantable.

— A San-Diego (Californie), le lieutenant Love a fait, le 7 septembre, une chute mortelle d'une hauteur de 250 pieds. Love qui venait d'effectuer un beau vol coupait l'allumage d'une hauteur de 2.000 pieds pour descendre en vol plané ; subitement, à une altitude de 250 pieds environ, le moteur se mit accidentellement en marche, projetant violemment l'appareil à terre. C'est le onzième aviateur militaire qui se tue en Amérique.

Respecto a esta prueba acrobática, escribiría el mismísimo Pettirossi tiempo después en la revista argentina Deportes:

“Entiendo, ante todo, que el Looping the Loop carece de la importancia que se le atribuye. Es una vuelta sencilla que obedece a leyes precisas que no fallan. Basta solo con decidirse, pensando en la verdad de dichas leyes. Tiene tan escaso valor el looping que lo hago tan solo como un complemento de mis exhibiciones en los festivales de aviación. La primera vez que lo ensayé batí el record de los 30, lo que prueba la facilidad de su realización. El segundo día hice 27. Tiene esta experiencia un inconveniente tan solo: que cansa mucho al motor y como mis vuelos exigen que el mismo marche con precisión absoluta, por lo que los evito”. ⁶

De vuelta a América

El 8 de marzo de 1914, Silvio Pettirossi Pereira viaja de regreso a Buenos Aires, en donde realiza una serie de exitosas presentaciones tras su arribo a fines de este mes.

Varias de ellas tenían el objetivo de recaudar fondos para construir un monumento a su querido amigo y mentor aeronáutico, Jorge Alejandro Newbery, quien perdiera la vida en un trágico y desafortunado accidente en Los Tamarindos, Mendoza, el 1 de marzo al realizar un nuevo ensayo en su eventual cruce en avión del macizo andino hacia Chile.



Estado en que quedó el Morane Saulnier que volaba Newbery, después de la caída en el campo “Los Tamarindos”

En esas concurridas demostraciones, Pettirossi repitió todas las maniobras realizadas anteriormente en Francia, ante innumerable público. En una ocasión se llegó a calcular que más de 50.000 personas presenciaron las llamadas “locuras de Pettirossi”. La prensa bonaerense dedicó altos elogios al piloto paraguayo y hasta el propio Presidente de la Argentina, el Doctor Roque Sáenz Peña quedó impresionado al asistir a una de sus demostraciones, felicitándolo efusivamente tras las acrobacias realizadas por el aviador.

⁶ Declaración publicada en la Revista Argentina “Deportes” y reproducida en <http://www.abc.com.py/edicion-impresa/politica/pintado-por-si-mismo-937783.html>



Silvio Pettirossi, momentos antes de aterrizar en el Hipódromo de Belgrano, tras una de sus grandes exhibiciones aéreas.

Pettirossi evoluciona sobre el público asistente al Hipódromo bonaerense.

Es durante el mes de mayo cuando viajará al Brasil, donde realiza varias presentaciones en la ciudad de Rio de Janeiro. En una de estas exhibiciones, realizada el 13 de mayo de 1914, se dice que acudió una multitud de unas 200.000 personas, entre las que se encontraba el Presidente del Brasil, el Mariscal Hermes Rodrigues da Fonseca y miembros del gobierno.



El aviador paraguayo Pettirossi quien ha perfeccionado las acrobacias aéreas de Adolphe Pégoud, en el *Jockey-Club* de Rio de Janeiro listo para realizar uno de sus vuelos.

9 de mayo de 1914.

Entre las anécdotas que se cuentan que sucedieron en esta ocasión, se dice que entre los asistentes estuvo el entonces Ministro de la Marina, Almirante Alexandrino Faria de Alencar, quien al observar el espectáculo aéreo del paraguayo, comentó al teniente de la Armada, Virginius De Lamare, que le gustaría que los pilotos brasileiros hicieran lo mismo, a lo que el oficial contestó, que si la Marina tuviera sus pilotos y aviones propios, esto podría ser. Tan desconcertado quedó el Ministro Alencar con la respuesta, que al día siguiente le comunicó a De Lamare que la Armada tendría sus propios aviones.



Sátira política publicada en el semanario brasileiro "O Malho" donde se hace una analogía con las asombrosas capacidades acrobáticas realizadas por Pettirossi en el Brasil

República: -¡Mira: Mira Zé! Oye! Nuestra señora...

Zé: No se asuste, señora! La situación puede cambiar para cualquier lado o venir mismo con la cabeza hacia abajo, que el piloto no va a lastimarse y volverá apenas quisiera para la posición normal... Es el looping-the-loop.- ¿Usted no vio el Pettirossi? Es así... (Traducción gentileza del Coronel FAB, Sergio Mourao M.)



Pettirossi en el Jockey-Club de Rio de Janeiro. (Fuente: Semanario O Malho. 16 de mayo de 1914)

Pocos meses después, el 22 de agosto de este año el Ministro firmó el Aviso Nº 3.986, con la determinación de la organización de una escuela de la aviación de la Marina. Al respecto se dice también que el Almirante Faria de Alencar habría ofrecido a Pettirossi la dirección de la próxima Escuela de Aviación Naval de Brasil, quien declinó este honor muy agradecido por el ofrecimiento. No se tienen datos fidedignos de esto último, pero si se sabe que las exhibiciones de Silvio Pettirossi fueron una gran motivación para la creación de la aviación naval brasilera.

En junio de 1914 continúan las exitosas presentaciones aéreas en el Uruguay. En este país tras una serie de aclamadas presentaciones es agasajado en una serie de reuniones sociales, en una de ellas conocerá a la futura compañera de sus días, la distinguida joven Sara Usher Conde, hija del señor Guillermo Usher Antúnes y doña Petronila Conde Rodríguez, matrimonio de elevada posición social en el Uruguay.

Las performances realizadas en este país fueron de gran impacto mediático, es así que uno de los principales diarios del Uruguay relata detalles sobre las “volaciones” del paraguayo en estas palabras:

***“Después de recorrer un rato el espacio en distintas direcciones. Pettirossi en un magnífico viraje vuelve al punto de partida, comenzando ahí, su acrobacia aérea. Lo primero que realiza es un looping the loop, sobre el ala izquierda. Luego se deja caer a pique plañendo en una forma magistral, que arranca un grito entusiasta de todas las gargantas. No satisfecho de esa proeza, el aviador se eleva nuevamente, para realizar el looping en diferentes formas, paralizando el motor y dejando caer el aparato verticalmente, dando la sensación de una vertiginosa caída.*”**

Un sudor frío corre por la frente de los espectadores que suponen un percance grave, pero a menos de diez metros de la tierra, vuelve a funcionar de nuevo el motor. Pettirossi saluda sonriente, elevándose con serenidad majestuosa.

Otro ejercicio emocionante lo realiza el aviador, simulando el aterrizaje. En pleno vuelo, el teniente Pettirossi, pica hacia abajo en dirección al público y en un punto determinado. Los espectadores que ven venir al aparato, aterrorizados echan a correr en todas direcciones, y algunos hasta se tiran al suelo, pero el aviador pasa por sobre la cabeza misma del público a una altura no superior de cinco metros, saludando con un gesto amable, para elevarse nuevamente y ejecutar el looping. Cuando algunos no han vuelto aún de su sorpresa, el aviador se encuentra ya a una buena altura.

Y el aterrizaje lo efectúa el aviador paraguayo con la misma sencillez que sus estupendos vuelos”

Al mes siguiente pasaría a Chile, donde el diario El Mercurio de Chile de fecha 2 de julio, comunica con una nota la próxima visita de Pettirossi al país, junto con avisar de la llegada a Chile, del mecánico del aviador paraguayo, Maurice Beguet⁷, quien irá armando el avión de Pettirossi en conjunto con el destacado mecánico francés avecindado en Chile, César Jean Copetta Brosio.

Luego, un telegrama de saludo dirigido al Aero Club de Chile, fechado 11 de julio de 1914, y enviado desde la austral ciudad de Punta Arenas, comunica lo siguiente:

**“Aviador paraguayo Silvio Pettirossi, con honor y placer
saluda atentamente
al Aero Club de Chile, y le participa su viaje
hacia la hermana patria a donde
llegará por el vapor Orduña”.**

Es así, que días más tarde abordo del antes señalado vapor, Pettirossi arribó al puerto de Coronel en Chile, el día miércoles 15 de julio, desde donde se trasladará por ferrocarril hasta Santiago. Aquí visitará a medio día los principales periódicos para invitar a los medios periodísticos para que acudan a su primera presentación aérea planificada para la tarde de ese día, en el Club Hípico de la capital.

⁷ **Maurice Jules Beguet** (Otras veces señalado como **Béquet**), que acompañó a Pettirossi en calidad de mecánico, fue también piloto y recordman de hidroplanos en 1913. Nacido en el Havre, el 10 de mayo de 1890, y dedicado a la mecánica desde muy niño. Compañero del aviador Paillette en infinidad de Meetings de aviación en Francia, durante más de un año. Luego se contrató con el piloto inglés Bertram “Nir” Dickson a quien siguió en todas sus exhibiciones en Inglaterra.

ICUS

EL AVIADOR PETTIROSSI EN SANTIAGO TR

Llegó ayer por el nocturno del sur.—En la misma tarde efectúa una prueba en el Club Hípico, teniendo la mala fortuna de estrellarse contra la palizada.—Sus próximos vuelos.

ta.—Hoy, a
n esta ins-
club de la
e todos los
ventud del
antenoche
Demetrio
el objeto
se procedió
o del Cer-
da la vota-
unanidad
avio Reyes
las, Carlos
Demetrio
D., Eduar-
ora, Gusta-
man y Emi-
la juventud
y prolon-
principio al
había con-
ros fueron
ente los de
n y Leonor
erró la se-
sambleistas
abían acom-
nismo tiem-
que el di-
gido feste-
tes, el que
media no-
MPO
rias de Cu-
con viento
con viento
ublado. Nu-
onstitución,
in, nublado
Concepción,
onel, viento

Inesperadamente llegó ayer por el nocturno de Talcahuano el aviador Pettirossi, quien desembarcó del vapor "Orduña" en Coronel para hacer más rápido su viaje a nuestra capital.

Por este motivo pocas fueron las personas que concurren a darle la bienvenida a la Estación Central.

Sin embargo, en la misma mañana la noticia se esparció por la ciudad y luego el distinguido piloto, en compañía de algunas personas de nuestra sociedad, se encargó de visitar la redacción de los principales diarios, invitando a sus redactores a una prueba de aviación que deseaba realizar en la misma tarde.

Fue así, como a pesar de los pocos anuncios, el Club Hípico se vio concurrido por un grupo numeroso de periodistas y algunas familias, como también el señor Ministro y demás personal de la Legación del Paraguay.

El monoplano Duperdussin 60 H. P. se encontraba ya listo en el centro de la pista, cuidadosamente preparado por el mecánico y el señor César Copetta, en cuyo garage se armó.

A las 4 de la tarde Pettirossi llegó al recinto del Club, siendo saludado por sus amigos.

Después de confraternizar un rato con el capitán Avalos, a quien conoció en Francia, se alistó para hacer la volación.

Sin aparatos y con una sencillez que no pudo menos que llamar la atención de los presentes, el aviador que es un excelente charlador, se fue colocando la indumentaria especial y de un salto estuvo sobre su monoplano, que tan fiel le ha sido en tantas ocasiones.

Un rápido examen a los comandos y un vistazo general le dieron la confianza de que todo estaba listo para remontarse al espacio.

La pista, con motivo de la lluvia, se encontraba bastante pesada; no obstante esa circunstancia, que le fué advertida, manifestó que el monoplano podría elevarse con facilidad.

A las 4:10 se dió orden de largar y el Duperdussin se deslizó suavemente y cuando menos el público lo imaginaba, el monoplano se habia estrellado contra la palizada. Motivo: el motor no desarrolló la suficiente tracción y a causa de que la pista estaba barrosa no fué posible detenerlo, hasta que chocó con la palizada, recibiendo con este motivo la ruptura de la hélice, y algunos desperfectos en el carro de aterrizaje y el motor, lo que se espera poder reparar en estos días para llevar a cabo la exhibición anunciada para el sábado.

Felizmente el aviador no sufrió la menor lesión.

El monoplano fué luego desarmado y transportado al garage de Copetta, pudiendo constatarse la excelente construcción de la máquina que, a pesar de lo recio del choque, no sufrió otros desperfectos que los apuntados.

Más tarde Pettirossi pasó a visitar la oficina del Aero Club de Chile, donde fué obsequiado con una copa de champagne, charlándose alegremente por algunos instantes.

En la noche, nuestro huésped fué invitado a comer en el Restaurant Santiago por el aviador Molina Lavín, asistiendo a esta comida también algunos miembros del Aero Club.

Marc
jul
vís
El
censi
nfo.
ha d
tos d
mes
Ma
reina
circu
lizad
poco
limo.
La
hábil
lurvi
conti
con
tan
alcau
satis
se n
étrac
truye
no lo
Co
ha e
los d
días
que
lar e
ha h
podri
En
zado
La
de m
de ne
su ta
zas e
que e
Los
darse



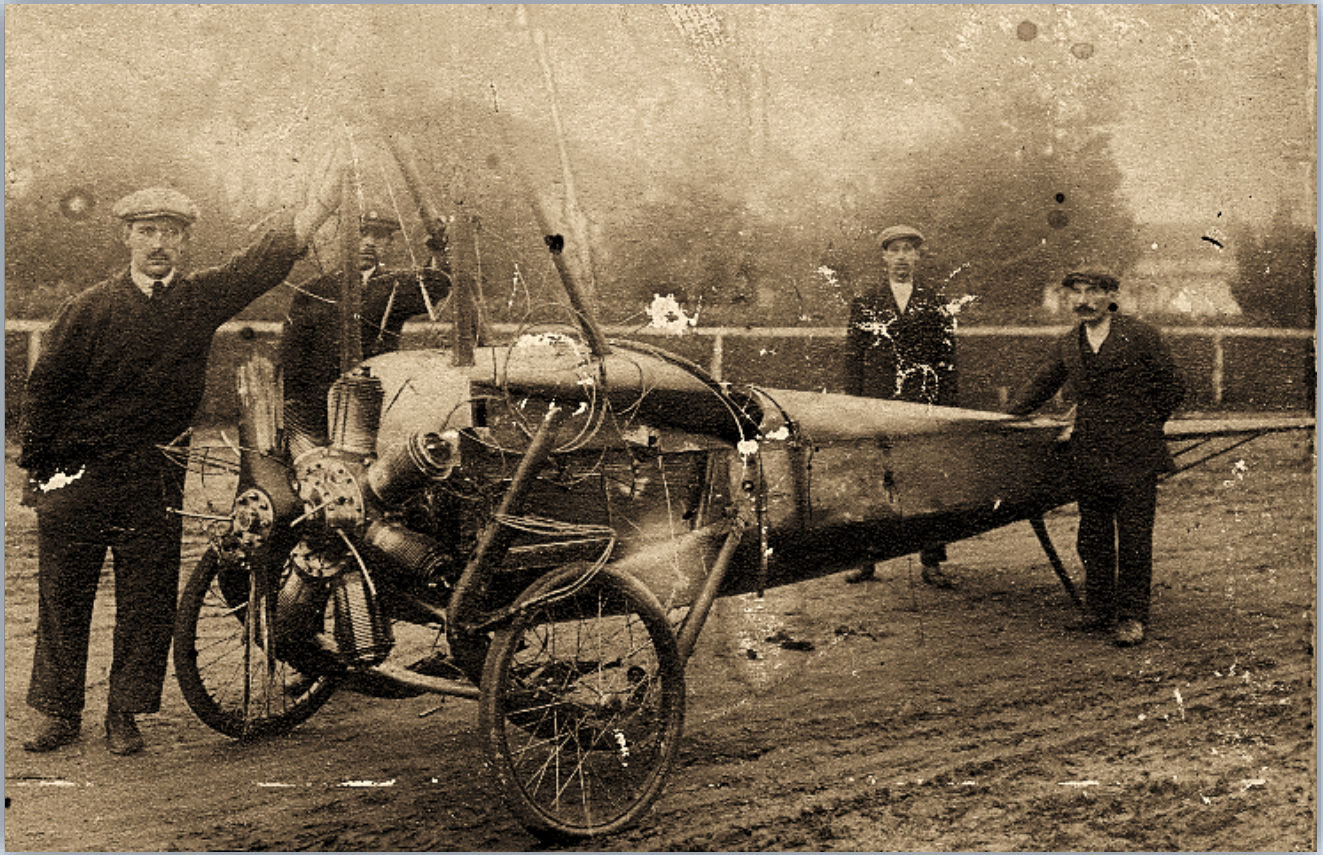
Pettirossi conversa animadamente con el público y con el Capitán Manuel Avalos Prado, destacado piloto militar chileno y Director de la Escuela Aeronáutica Militar, a quien había conocido en Francia. (Fuente: MNAE)



Foto derecha: Pettirossi en el club Hípico de Santiago

Aquí en Chile, sufrirá inicialmente un impasse al intentar despegar. El avión chocó contra una de las defensas de la pista de carreras con la consiguiente rotura de la hélice y de algunas maderas pero sin daño aparente para el motor. Este pequeño accidente del cual Pettirossi salió ileso, le costará el retraso

de unos pocos días para reparación del aeroplano y cambio de hélice en el garaje de los Hermanos Copetta en la calle Ejército de esta capital.



Luego del accidente sufrido producto del barro que había en el terreno, la máquina es trasladada hasta los Talleres de los Hermanos Copetta. (Fuente MNAE)

Tras el percance ocurrido esa tarde, informa el diario que el ilustre piloto fue igualmente homenajeado por los miembros del Aero Club de Chile y otros distinguidos aviadores chilenos.

Hecho el cambio de hélice y arreglos generales, el avión estuvo nuevamente listo para despegar el sábado 18 de julio, para la que sería la segunda actuación del piloto paraguayo. Eran las cuatro de la tarde, ante un escaso pero escogido público que asistió al recinto del Club Hípico, hizo su primer y arriesgado vuelo en territorio chileno entre el entusiasmo y admiración generales.

Despegó tras una carrera de 50 metros de manera impecable, tomó altura y efectuó su primer círculo sobre el Hipódromo, en un segundo círculo a 200 metros frente a las tribunas realiza el primer looping del día sobre la cola, causando delirante entusiasmo en el público. Luego realizó un segundo looping sobre el ala izquierda, prueba muy arriesgada y enteramente desconocida para los asistentes. Por último realizó un nuevo círculo a unos 20 metros de altura esta vez sobre las tribunas, deteniendo el motor y dejándose caer oscilando de una a otra ala como si hubiera perdido el manejo de su avión. Tras

unos veinte minutos de espectáculo aterriza pasando a llevar una cuerda que separa la reja de las tribunas con la cancha de carreras, causando nuevamente daños menores al avión.

El lunes 20, aparecen en el diario El Mercurio, bajo el título AVIACIÓN, publicadas tres notas relacionadas con esta última actuación y una muy interesante referente a la aviación del Paraguay:

- ***“Se activan con rapidez los arreglos del Deperdussin del aviador Pettirossi a fin de tenerlo listo para la próxima exhibición anunciada para el sábado de esta semana”.***
- ***“Se gestionará la concesión del Parque Cousiño para que Pettirossi pueda hacer dos días de aviación en la semana: El sábado en el Club Hípico y el domingo en el Parque Cousiño a precios populares”.***
- ***“La próxima comida mensual de los socios del Aero Club de Chile se llevará a cabo el sábado 1º de agosto en el Hotel España. Esta comida será en honor de los aviadores Sr. Pettirossi y Luis O. Page, el primero actualmente entre nosotros y el otro próximo a llegar a esta ciudad. Las tarjetas están a disposición de los socios en la secretaría donde se pueden retirar de 11 a 12 M y de 6 a 7 PM.”***
- ***“En esta semana se hará la recepción de los aeroplanos que el Gobierno del Paraguay adquirió para la Escuela Militar de Aviación de ese país.”***



Aviso publicado el Domingo 2 de agosto de 1914, publicitando el asistir a una de las actividades que el aviador Pettirossi realizará en el Parque Cousiño de Santiago de Chile

Para entregar un marco de información del mundo aeronáutico nacional de esos días, es conveniente recordar al lector, una noticia de relevancia en Chile, y es que el Coronel Pedro Pablo Dartnell en reemplazo del general Arístides Pinto Concha, será nombrado como Inspector de Aeronáutica Militar. La figura de Dartnell, era bastante apreciada en el mundo militar además del civil, donde él era vicepresidente del Directorio del Aero Club de Chile, entidad de gran valer por esos días. Internacionalmente, la guerra en Europa daba sus primeros pasos de importancia para el viejo continente, mientras que en Sudamérica, un hecho de gran trascendencia era la muerte del Presidente Roque Sáenz Peña ocurrida el día 9 de agosto, pocos días antes de la partida de Pettirossi desde Chile.

Con motivo de este sensible hecho, se intercambian los Aero Clubs de Chile y Argentina, los siguientes telegramas que reproduzco:

“Santiago, 10 de agosto de 1914.-

Señor Presidente del Aero Club Argentino.- Buenos Aires.- En nombre del Aero Club de Chile presentamos por su intermedio nuestro sincero pesar a la nación argentina, fallecimiento ilustre primer mandatario país hermano.- Jorge Matte. Presidente.- Armando Venegas. Secretario”

Buenos Aires. 12 de agosto de 1914.-

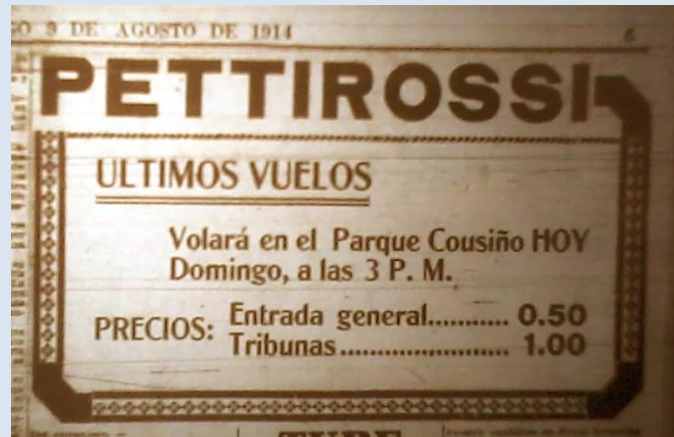
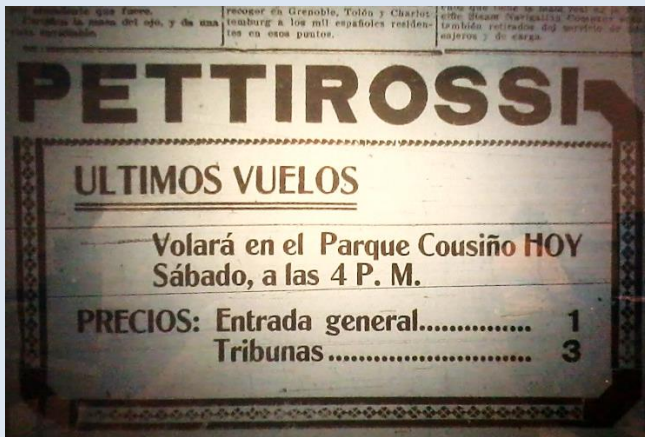
Señor Presidente del Aero Club de Chile. – Santiago.- En nombre de esta institución agradezco las expresiones de sentimiento que nos dirige ese Aero Club con motivo fallecimiento Presidente de la nación.- Ernesto Newbery. Presidente.-”



Fotografías de Silvio Pettrossi junto al Precursor aeronauta chileno, Armando Venegas de la Guarda.

(Armando Venegas, nos relata en su libro, Recuerdos de casi un siglo, sobre su experiencia con la famosa prueba de Looping the loop: **“me convenció de la seguridad que existía de realizar esta prueba en sus manos y en una de sus exhibiciones lo acompañé como pasajero y puedo decir que más fue el susto que pasé que el agrado que me proporcionó estar dándome vuelta como trompo en el aire”.**)

Fueron muchas las acrobacias que el osado aviador paraguayo realizó en las largas presentaciones en nuestro país, por lo que el glosario acrobático conoció de la “S”, el “Torbellino de la muerte”, la “hoja muerta” además del famoso “Looping the loop” y otros. Así transcurrió el tiempo hasta el mes de agosto, que es cuando ya dará término a su brillante estadía en nuestra capital. Sus últimas presentaciones estarán plétóricas de público que aplaudirá enardecidamente sus grandes y arriesgadas maniobras.



Avisos publicados en el Diario El Mercurio, donde se anuncian las últimas de las “volaciones” que Pettirossi hiciera en Santiago los días 8 y 9 de agosto respectivamente antes de viajar a Valparaíso, en donde realizó un par de presentaciones antes de viajar al Paraguay. (Los dineros de algunas de las exhibiciones realizadas en Argentina, Brasil, Chile como en el Uruguay, serían a beneficio de las nacientes Escuelas de Aviación de dichos países.)

El producto de los fondos recaudados en el espectáculo realizado el día sábado, serán donados a la Cruz Roja Francesa por cuya difusión estuvo a cargo de la Colonia residente en Chile.

(Recordemos que Alemania había declarado la guerra contra Francia días antes, el 3 de agosto de 1914.)

Tras un par de últimas actuaciones en Viña del Mar, Chile, Pettirossi regresa a Argentina esta vez utilizando el ferrocarril trasandino.

Una vez en Buenos Aires vuelve a efectuar sus acostumbradas acrobacias durante algún tiempo. Sus actuaciones públicas son tan perfectas, que es invitado a realizar algunas de sus demostraciones aéreas para los alumnos de la Escuela de Aviación Militar de El Palomar. Algunos días más tarde, se embarca en el vapor “Formosa” junto a su mecánico y amigo, Maurice Béquet para el Paraguay.

El 13 de noviembre llega a Asunción, donde es recibido con toda clase de agasajos y honores. Como agradecimiento arma su avión y realiza el primer vuelo en cielos paraguayos el día 17 de ese mes. En esta ocasión Pettirossi hace gala acostumbrada de su destreza y determinación, tras lo cual fue llevado en andas a su casa luego de recorrer las calles de su natal ciudad de Asunción. A partir de ese día, realiza innumerables vuelos en varias ciudades de su país, toda vez que es aclamado como héroe por su pueblo.

Estando Pettirossi en el Paraguay, en mayo de 1914 no tarda en embarcarse a Montevideo, en donde le esperaba aquella joven y bella mujer quien sería su futura señora, Sara Usher. Es así que el joven piloto de gran habilidad para la conversación y muy apreciado por todos, contrae nupcias en Montevideo con la bella Sara, el día 28 de diciembre de 1914. Mientras tanto, la fama de arriesgado acróbata trascendía las fronteras sudamericanas, por lo que el interés que había en varios países del continente va creciendo.



Fotografía autografiada por Pettirossi al Teniente 1° Juan Manuel Boiso Lanza, en mayo de 1914

Un interesante antecedente de la estadía de Silvio Pettirossi en el Uruguay, nos aporta nuestro recordado amigo e historiador uruguayo, don Juan Maruri Berterretche (Q.E.P.D), cuando en una de sus valiosas obras consigna, que “...la destreza de Pettirossi deslumbra. Los vuelos acrobáticos que realiza sobre Maroñas resultan espectaculares. El hecho de ser paraguayo hace, además, que se le mire con mayor simpatía que a sus colegas europeos; en los cielos uruguayos vuela un americano!”

Su resonado éxito lo avalará cuando converse con el presidente del Uruguay, don José Battle y Ordóñez y le solicite una licencia para que el teniente Boiso Lanza pueda trasladarse a París y “aprender las artes del vuelo” aduciendo haber visto en él, las condiciones y aptitudes que se requerían en la aviación.⁸

Otro interesante registro que se conservó por aquellos lares y que habla de la calidad y condiciones de Pettirossi, es el ofrecimiento que el Presidente de la República le hará el 2 de julio para hacerse cargo de dirigir la futura Escuela de Aviación Militar.

⁸ Recortes de prensa del 28 de mayo de 1914. Juan Maruri B. “República Oriental del Uruguay. Fuerza Aérea. 75 aniversario 1913 – 1988”

Silvio Pettirossi en la Panama Pacific International Exposition

Desde inicios de 1914, se preparaba en los Estados Unidos una gran Exposición Internacional, la que tuvo lugar desde el 20 de febrero al 4 de diciembre de 1915 recibiendo la denominación de “Congreso de la Exposición Universal de Panamá y el Pacífico” (**Panama Pacific International Exposition**). Este encuentro tenía como finalidad **“presentar una muestra completa de los adelantos alcanzados por la humanidad en la época presente, en todos los órdenes de la vida, material, moral e intelectualmente hablando; se ha puesto especial empeño en lograr alcancen la mayor importancia durante la celebración de la apertura del Canal de Panamá, que comprende un período de nueve meses y medio, los congresos, las convenciones y conferencias, así de carácter internacional como de organización individual, que hayan de ocuparse de cualquier materia de verdadero interés general”**.⁹

A casi a inicios de 1915, Pettirossi no tarda en recibir una invitación para participar junto a su avión en esta ya famosa Feria Internacional, por lo que junto con su nuevo amor, Sarah, se embarcan en el vapor S.S. Verdi hacia los Estados Unidos a fin de participar en las celebraciones de San Francisco arribando en el mes de marzo.

LIST OR MANIFEST OF ALIEN PASSENGERS FOR THE UNITED STATES

ALL ALIENS, in whatsoever class they travel, MUST be fully listed and the master or commanding officer of each vessel carrying such passengers

S. S. **VERDI** 2-8 sailing from **La Plata** 5-1 March 18th 1915

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
TAX DUTY	NAME IN FULL	Age	Sex	Married or Single	Calling or Occupation	Able to Read Write	Nationality	Race or People	Last Permanent Residence	The name and complete address of nearest relative or friend in country whence alien came	
	Family Name	Given Name	Yrs. Mos.				Country of which citizen or subject		Country	City or Town	
	Pamz Valenti	Guillermo	20	M	Farmer	Yes	Argentine	Spanish	Argentina	Buenos Aires	Bro. Carlos Sanchez Valente 1051 Calle Chacabuco B. Aires
	Pettirossi	Silvio	27	M	Aviator	Yes	Paraguay	do	Paraguay	Asuncion	Sra. Antonia Pettirossi 28 Republica B. Aires
	- do -	Sarah	21	F	Housewife	Yes	do	do	do	do	Sister John Whitehead Brook House Upper Calif. Street
	Whitehead	Donald	24	M	Engineer	Yes	British	English	England	Bradford	

Manifiesto de pasajeros del vapor S.S. Verdi que trasladó a Silvio Pettirossi y su señora Sarah Usher en marzo de 1915

⁹ Artículo de referencia: **Congreso de la Exposición Universal de Panamá y el Pacífico**. Ideas que fueron consideradas al formular el programa para el congreso.- *Las proporciones que alcanzarán*.- Publicado el domingo 28 de junio de 1914 en diario El Mercurio de Santiago de Chile.



Sara Usher de Pettrossi junto a su joven aviador.

Fueron impresionantes las acrobacias realizadas en los Estados Unidos, una de las más renombradas fue su vuelo nocturno realizado el 28 de agosto y del cual se incluye en este trabajo un acceso al archivo filmado en esos años.

Por esta actividad recibió explosivos aplausos y su nombre estuvo en cada titular de los medios escritos, siendo Pettirossi nuevamente bautizado como *“The King of the Air”*.

Debido a que Sara hablaba el inglés con fluidez, Pettirossi pudo desempeñar en California, además de las presentaciones para la Feria Internacional, una serie de vuelos con pasajeros y exhibiciones particulares bien remuneradas.



Aquí se ve al aviador Silvio Pettirossi, realizando algunas de sus exhibiciones contratadas por la empresa de Mr. Silas Christofferson para transporte de pasajeros a US\$ 10.00.- la vuelta a la bahía, en el Wooden Taxiway de Ocean Beach, en San Francisco California. 1915



*Silvio Pettirossi junto a su joven señora en San Francisco.
(Fuente: Colección gráfica 2010.282.078 SFO Museum)*



Silvio Pettirossi junto a su señora y algunos visitantes.
(Fuente: Colección gráfica 2010.282.055 SFO Museum)

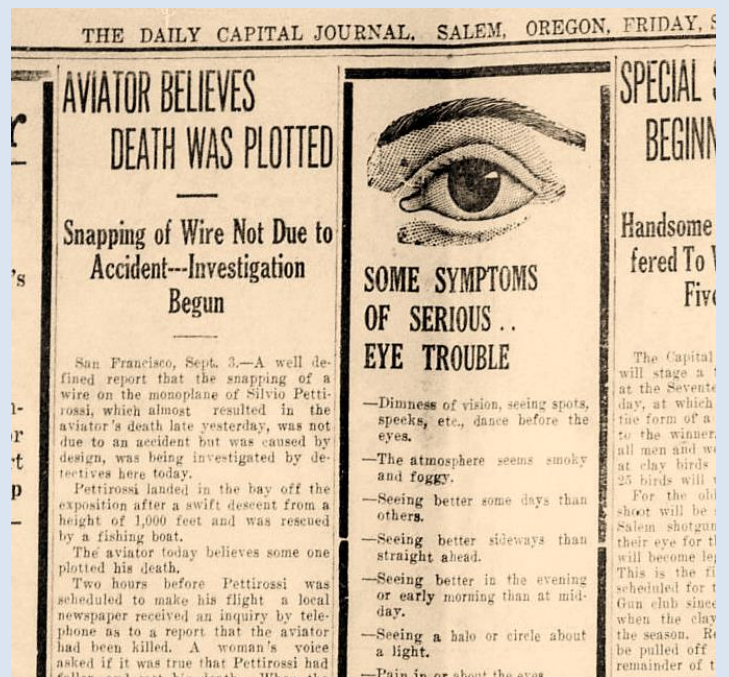


Silvio Pettirossi en San Francisco, Estados Unidos de Norteamérica.

(Fuente: Colección gráfica 2010.282.064 SFO Museum)

Se insinúa en algunos documentos gráficos, que Pettirossi habría despertado fuertes celos y envidias con la realización de estas performances acrobáticas, lo que generó una serie de sabotajes a su avión.

En una de las actuaciones aéreas, habría sufrido un serio accidente, presuntamente producto de alguna de estas bajas acciones. Gracias a Dios, pudo salir ileso al acuatizar y su avión fue rescatado no sin sufrir un notorio deterioro, razón por la cual resolvió volver a la Argentina.



Recorte del periódico norteamericano, The Daily Capital Journal de Salem, Oregon. Fechado el 3 de septiembre de 1915, donde se indica que se iniciará una investigación por la casi muerte de Silvio Pettirossi.

Interesante recorte del diario norteamericano *Tacoma Times*, de fecha 9 de agosto de 1915, en donde se da una descripción de la participación de Pettirossi y del papel jugado por su joven señora en California.

NUEVO PAJARO HUMANO VIENE A LA EXPO

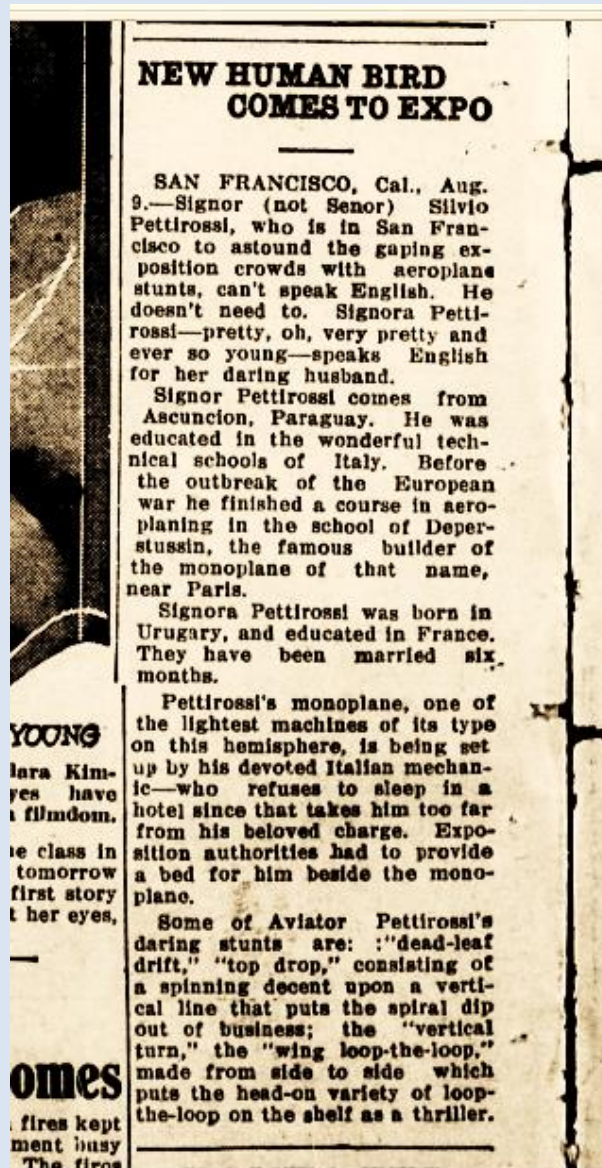
San Francisco, Cal., Agosto 9.- Signor (no señor) Silvio Pettirossi, quien está en San Francisco asombrando a las multitudes de la Exposición con sus acrobacias en avión no puede hablar inglés. El no necesita hacerlo. La señora Pettirossi- bella, oh muy bella y siempre juvenil- habla inglés por su osado marido.

Signor Pettirossi viene de Asunción, Paraguay. El fue educado en unos estupendos colegios técnicos de Italia. Antes del inicio de la Guerra europea el terminó el curso de vuelo en la Escuela de Deperdussin, el famoso constructor del monoplano de este nombre cercano a París.

La señora Pettirossi nació en Uruguay, y se educó en Francia. Ellos han estado casados seis meses.

El monoplano de Pettirossi, una de las máquinas más ligeras de su tipo en este hemisferio, ha sido ajustado por su devoto mecánico italiano- quien reusa dormir en un hotel desde que se encuentra muy lejos de su adorada carga. Las autoridades de la Exposición le han brindado una cama al lado del monoplano.

Algunas de las asombrosas acrobacias son: "Hoja muerta a la deriva", "top drop", "vertical turn", the "wing loop-the-loop" de lado a lado.....



NEW HUMAN BIRD COMES TO EXPO

SAN FRANCISCO, Cal., Aug. 9.—Signor (not Senor) Silvio Pettirossi, who is in San Francisco to astound the gaping exposition crowds with aeroplane stunts, can't speak English. He doesn't need to. Signora Pettirossi—pretty, oh, very pretty and ever so young—speaks English for her darling husband.

Signor Pettirossi comes from Asuncion, Paraguay. He was educated in the wonderful technical schools of Italy. Before the outbreak of the European war he finished a course in aeroplaning in the school of Deperdussin, the famous builder of the monoplanes of that name, near Paris.

Signora Pettirossi was born in Uruguay, and educated in France. They have been married six months.

Pettirossi's monoplane, one of the lightest machines of its type on this hemisphere, is being set up by his devoted Italian mechanic—who refuses to sleep in a hotel since that takes him too far from his beloved charge. Exposition authorities had to provide a bed for him beside the monoplane.

Some of Aviator Pettirossi's daring stunts are: "dead-leaf drift," "top drop," consisting of a spinning decent upon a vertical line that puts the spiral dip out of business; the "vertical turn," the "wing loop-the-loop," made from side to side which puts the head-on variety of loop-the-loop on the shelf as a thriller.

fires kept ment busy The fires

Curioso encuentro de un registro audiovisual de la **Panama Pacific International Exposition**, realizada en San Francisco, California EE.UU. entre el 20 de febrero y el 4 de diciembre de 1915.

(Captured from the Frank Vail's 1940 Documentary, [Panama Pacific - 1940](#))



En este archivo fílmico de 1915, podrán apreciar curiosas imágenes del aviador paraguayo en la célebre Exposición Internacional realizada en los Estados Unidos de Norteamérica.

Disfrute del histórico documental haciendo [click](#) sobre el link de color azul en el lado izquierdo.

Fallece el valiente aviador y acróbata del aire.

“ Diría que el piloto nace ya con las condiciones de tal. La acción en el vuelo mecánico está regulada por el espíritu del aviador, y el que carece de esas cualidades naturales lleva en sí el peligro constante del fracaso”.

Son algunas de las reflexiones que hiciera alguna vez el valiente Silvio Pettirossi, primer piloto licenciado del Paraguay, pionero de la aviación sudamericana que se caracterizó por su temeraria audacia en las acrobacias aéreas, que le valieron fama internacional.

Tras el accidente sufrido al caer a aguas californianas, se inició el retorno vía marítima a la Argentina, Arribando los primeros días de febrero de 1916. Pettirossi estaba bastante preocupado por los efectos podría haber hecho el agua salada en la estructura del avión, debido a lo cual hizo trasladar el Deperdussin a los talleres de la Aviación Naval Argentina en Ensenada, a invitación de su Comandante, el Teniente de Fragata, señor Raúl R. Moreno, quien era su amigo personal.

Una vez realizadas las evaluaciones, se decidió el cambiar las alas del avión, para lo cual eligió el mismo los materiales y supervisó personalmente su construcción. La idea era poner el avión en condiciones para la asunción al mando de la nación Argentina, del Doctor Hipólito Yrigoyen, evento para el cual se preparaba una gran fiesta y Pettirossi era invitado. Es así que los trabajos de revisión general del fuselaje, nuevas alas y en especial del motor, fueron hechos con especial atención.



Doctor Juan Hipólito Yrigoyen Alem, durante las fiestas en asumió el mando de la nación Argentina.

No obstante que se trabajó con gran rapidez, el avión no pudo estar listo para la fecha de celebración prevista para el día 12 de octubre, por lo que la primera prueba del ahora reconstruido avión Deperdussin, sólo se realizó recién dos días después del magno evento, volando el aparato sin problemas aparentes. Al día siguiente volvió a volarlo aún sin exigencias mayores, quedando su piloto al parecer bastante conforme con el rendimiento.

Mientras realizaba las primeras pruebas acrobáticas tras los vuelos de prueba de los días anteriores, un lamentable accidente aéreo ocurrió causando el irremediable desplome del avión, y causando la muerte instantánea del héroe paraguayo. Eran las 9.25 horas de la fatídica mañana del 17 de octubre de 1916, en Punta Lara, localidad balnearia de la provincia de Buenos Aires (Argentina). Entre los testigos de este último vuelo, se encontraban su señora, Sara Usher junto a algunos amigos del aviador.



El féretro con los restos del aviador sale de la Catedral de Asunción, precedido por una guardia de honor.
Fuente Diario ABC Color

Su cuerpo fue trasladado inmediatamente a la sede del Aeroclub Argentino, donde fue velado y se le rindieron innumerables homenajes. Más tarde, el féretro fue trasladado al puerto para ser repatriado con destino a Asunción a bordo de un vapor, desde el cual, a medio camino por el río, se trasladó el ataúd, al cañonero “Adolfo Riquelme” de la Armada Paraguaya, nave comisionada para el traslado oficial de los restos de Pettirossi, a su natal Asunción.



Manifestación de duelo por el trágico accidente fatal de Pettirossi en 1916.

Era el 23 de octubre, cuando los restos mortales del gran aviador fueron recibidos por las más altas autoridades civiles y militares de su nación, un cortejo fúnebre calculado en unas 30.000 personas siguieron el ataúd que fue llevado hasta el Ministerio de Guerra y Marina y posteriormente a la Escuela Militar.

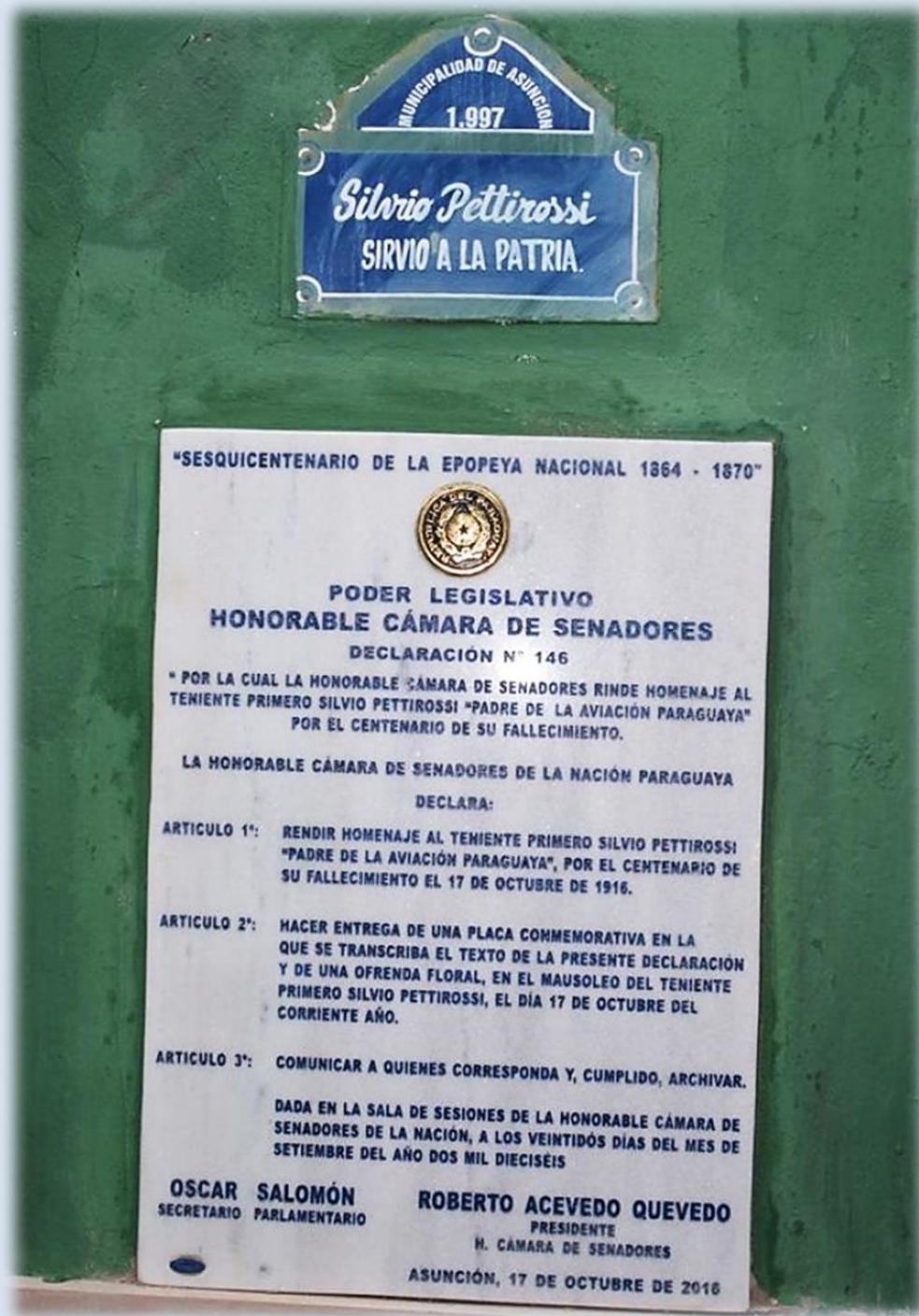
Al día siguiente, se realizaron los funerales oficiales en la Catedral de Asunción. Pettirossi, debido a su rango militar y en mérito de las hazañas logradas, recibió todos los honores militares correspondientes, siendo enterrado en el Mausoleo Militar del Cementerio de La Recoleta.



Fotografía de la tumba del legendario aviador, tomada durante una ceremonia aniversario realizada en octubre de 2016, ocasión en la que fue descubierta una placa alusiva al centenario del fallecimiento del "Padre de la aviación paraguaya" y fue depositada una ofrenda floral, de acuerdo con la declaración 146 emanada de la Presidencia de la Honorable Cámara de Senadores.

En la actualidad, existe un proyecto de trasladar sus restos al Panteón Nacional de los Héroes y Oratorio de la Virgen Nuestra Señora Santa María de la Asunción, que se encuentra entre las calles Palma y Chile en pleno microcentro de la capital del Paraguay. Este maravilloso edificio de diseño italiano es el principal mausoleo de la patria, donde reposan además, los restos mortales de algunos de los héroes más destacados de la historia Paraguaya.

En recuerdo de esta brillante figura de la aviación, la nación paraguaya y otros países han realizado varios homenajes póstumos.¹⁰



Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáutico de Chile

¹⁰ Decreto 11.265 por el cual se reconoce a Silvio Pettirossi como Padre de la Aviación Paraguaya.

Especiales agradecimientos al Museo Nacional de Aeronáutica y del Espacio de Chile, quienes me facilitaron algunos invaluable archivos fotográficos, a Sergio Barriga Kreft de Chile; señora Guillemette De Buré de Francia; señor Cosme Degenar y el Coronel Sergio Mourão del Brasil; el señor Antonio Luis Sapienza, el Coronel Roberto José Idoyaga Benítez, Agregado Aeronáutico a la Embajada del Paraguay en Chile y el SOP. Inf. Señor Luis Cuellos del Paraguay, por sus oportunos y valiosos aportes para este nuevo trabajo.

Bibliografía:

- ❖ Antonio Luis Sapienza Fracchia. **“La Contribución Italiana en la Aviación Paraguaya”**. Asunción. 2007.
- ❖ Antonio Luis Sapienza Fracchia. **“Silvio Pettirossi, el Rey del Aire”**, Editorial El Lector S.A., Asunción. 2011
- ❖ Armando Venegas de la Guarda. **“Recuerdos de casi un siglo”**. Editorial del Pacífico. Talleres Gráficos Corporación Ltda. Santiago. 1976
- ❖ Diario **El Mercurio**. Selección de los años 1910- 1914- 1915- 1916. Santiago de Chile.
- ❖ Diario **Tacoma Times**, de fecha 9 de agosto de 1915
- ❖ Diario **The Daily Capital Journal de Salem**, Oregon, U.S.A. 3 de septiembre de 1915
- ❖ Leandro Aponte: **“Pettirossi - Un sudamericano insuperado”**, Imprenta La Humanidad, Asunción. 1960
- ❖ Norberto Traub Gainsborg. **Especial Ficha Histórica**. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Febrero de 2014
- ❖ Revista Ilustrada **Zig-Zag**. Santiago de Chile, edición del 29 de marzo de 1913
- ❖ Revistas **L’Aérophile**. Nº23-24. 1-15 de diciembre 1916
- ❖ Revista **O Malho**. Anno XIII. Rio de Janeiro. 16 de maio 1914. N.609
- ❖ Revista **O Malho**. Anno XIII. Rio de Janeiro. 23 de maio 1914. N.610
- ❖ Revista **Mundo Argentino**. Aviador Pettirossi El Duelo. Año VI. N°303, 1916.
- ❖ Apuntes y archivos gráficos varios del autor.

Linkeografía:

Pilotes brevetés en France avant le 2 août 1914, de N à T.

<http://aerophile.over-blog.com/tag/aviateur/>

Biografía del gran Silvio Pettirossi, Gastón Cornejo Bascope, 2013

<http://www.abc.com.py/edicion-impresa/artes-espectaculos/biografia-del-gran-silvio-pettirossi-296662.html>

Biografía de Silvio Pettirossi

http://www.portalguarani.com/1872_silvio_pettirossi.html

Biografía de Silvio Pettirossi

<http://www.granportalaviacion.com/paraguay-pioneros-pettirossi/>

Biografía de Silvio Pettirossi

<http://earlyaviators.com/epettiro.htm>

Noticias de agosto de 2010.

<http://www.www.fach.cl>

Proyecto Pettirossi 2014

<http://www.vvytu.org/2006/?p=1555>

Pioneros de la aviación

<http://masqueforo.info/post/1339219/pioneros-de-la-aviacion-tte-1-silvio-pettirossi-pereira.html>

Biografía de Pyotr Nikolaevich Nesterov

<http://earlyaviators.com/enestero.htm>

The Origins of Aerobatic Flight

<http://www.flightsimbooks.com/jfs2/chapter1.php>

Pintado por sí mismo. Artículo aparecido el periódico paraguayo ABC digital. 17 de octubre de 2006

<http://www.abc.com.py/edicion-impresa/politica/pintado-por-si-mismo-937783.html>

La revolución de 1904

http://www.portalguarani.com/654_leandro_prieto_yegros/20211_la_revolucion_de_1904_compilador_leandro_prieto_yegros_ano_1990.html

Senado rinde tributo a Silvio Pettirossi en el centenario de su fallecimiento

<http://www.senado.gov.py/www2/index.php/noticias/175256-senado-rinde-tributo-a-silvio-pettirossi-en-el-centenario-de-su-fallecimiento-2016-10-17-12-52-39>



ACCIDENTE NAVAL 148

La Ligua, 15 de octubre de 1986



El miércoles 15 de octubre de 1986 se dio inicio a un ejercicio de supervivencia del Escuadrón de Exploración Aeromárítima VP-1, para lo cual fue solicitado el apoyo de un avión CASA-212 del Escuadrón de Propósitos Generales VC-1, con el objeto de transportar al personal a la pista de Cerro Negro (cerca de La Ligua), operación que fue coordinada el día 10 de octubre entre los comandantes de los Escuadrones VP-1 y VC-1.

El Naval 148 despegó desde El Belloto a las 16:00 hrs. con la intención de regresar y transportar un segundo grupo a la misma área. A bordo viajaban como dotación del avión, los dos pilotos y el Capitán de Aeronave, y como pasajeros un Oficial y 7 Gente de Mar pertenecientes al Escuadrón VP-1.

Entre las 16:30 y 17:00 hrs., el Naval 148 notificó a la torre de control del aeródromo de Quintero, una milla al weste de Concón, bajo nivel 500 pies.

A las 17:38 hrs., se informó que el Naval 148 se encontraba con 8 minutos de retraso de su hora estimada de arribo, por lo que a las 18:16 hrs. el helicóptero Jet Ranger, Naval 33, realizó un vuelo de verificación al área donde se encuentra la pista de Cerro Negro. Arribado a la pista de Cerro Negro, el piloto del Naval 33 pudo constatar que el Naval 148 no había aterrizado en ese lugar por lo cual regresó a El Belloto.

A partir de las 18:30 hrs., y una vez decretada la emergencia, se inició la rebusca en todo el sector con todos los medios aeronavales disponibles y dos aviones SAR, y con patrullajes por tierra por parte de Carabineros y la Infantería de Marina. Además, zarpó el DDG "Williams" para efectuar la rebusca en el mar.

Alrededor de las 22:00 hrs. personal de Oficiales y Gente de Mar del Grupo Aeronaval se dirigieron a los domicilios de la dotación y pasajeros del Naval 148, con el propósito de informar de la situación que se estaba viviendo a los familiares respectivos.

Al día siguiente, 16 de octubre, a las 16:37 hrs. el avión Pilatus PC-7, Naval 210, informó de la ubicación de los restos del Naval 148, posteriormente el helicóptero Alouette, Naval 63 confirma la existencia de los restos del Naval 148, el cual se veía totalmente destruido y con claros indicios de haberse incendiado, no apreciándose sobrevivientes.

A las 18:00 hrs., se dispone notificar a los familiares de la dotación y pasajeros del Naval 148, que se ubicaron los restos del avión completamente destruido y no se apreciaron sobrevivientes.

El lugar del accidente está ubicado al interior del Estero de la Patagua, en el faldeo Weste del sector denominado "Alto el Quilo".

El sitio del accidente fue aislado por tierra con Fuerzas de la Infantería de Marina y por aire mediante NOTAMS.

Esa misma tarde se trasladó a personal, que saltó desde los helicópteros (sin que éstos posaran), con la misión de preparar un helipuerto en las proximidades.

Dado que el sitio era prácticamente inaccesible, el rescate de las víctimas se realizó el día siguiente a las 06:00 hrs, constatando la muerte de los siguiente Oficiales y Gente de Mar:

Dotación del Naval 148

1.	Teniente 1°	Jaime Rodríguez Rodríguez	(Piloto)
2.	Teniente 2°	José Spoerer Hudson	(Copiloto)
3.	Sargento 2° (Mc.Av)	Pedro Araneda Luengo	(Capitán de Aeronave)

Dotaciones de P-111

4.	Capitán de Corbeta	Carlos Marchant Ahumada
5.	Sargento 2° (Rd.CIC.Av)	Onésimo Díaz Martínez
6.	Sargento 2° (Rt.Av)	Máximo Durán Aravena
7.	Cabo 1° (OGE.Av)	Freddy Urta Zamora
8.	Cabo 1° (Nv.Rd.Av)	Patricio Morales Deramond
9.	Cabo 1° (Nv.Rd.Av)	Fernando Romero Pacheco
10.	Cabo 1° (OGE.Av)	Juan Maturana Palacios
11.	Marinero 2° (Ec)	Miguel Pulgar Sánchez

La evacuación de los restos mortales de las dotaciones se hizo por helicóptero al Destacamento de Infantería de Marina "Miller", objeto eludir a la prensa y evitar un impacto emocional que para los compañeros de los especialistas caídos, indudablemente sería mayor. Desde lugar fueron trasladados a la morgue del Hospital Naval (V) y desde allí aproximadamente a las 16:00 hrs., las urnas se trasladaron al hall de la Escuela de Armamentos, repartición en la cual se levantó una Capilla Ardiente.



El 18 de octubre a las 11:30 hrs. el Vicario General Castrense, monseñor Joaquín Matte Varas ofició una misa concelebrada por los Capellanes de la Armada, en el patio principal de la Escuela de Armamentos.

Finalizado el oficio religioso, las urnas del Capitán Marchant, y de los Tenientes Rodríguez y Spoerer fueron trasladadas al Cementerio N°2 del Cerro Cárcel en Valparaíso, y los del Personal de Gente de Mar al Cementerio N°3 de Playa Ancha, donde se les dio sepultura con los honores de reglamento.

Despidieron los restos el Comandante de la Aviación Naval, Capitán de Navío Fredrick Corthorn Besse y el Comandante de la Base Aeronaval "El Belloto" Capitán de Fragata Juan Vásquez Huidobro, respectivamente.



NELSON OLMOS

PESAR EN FUNERALES DE MARINOS.— Profundo dolor se vivió durante las exequias, realizadas en Valparaíso, de los once integrantes de la Armada de Chile que perecieron al estrellarse su avión cerca de Papudo. El Comandante en Jefe de la Armada, almirante José Toribio Merino; y el Ministro del Interior, Ricardo García, y el Ministro de Defensa, Patricio Carvajal, encabezaron el multitudinario cortejo. La fotografía muestra una vista general de la misa que por el eterno descanso de las víctimas ofició el vicario general castrense, monseñor Joaquín Matte, en la Escuela de Armamentos de Las Salinas. (C 2)

Misa concelebrada por los Capellanes de la Armada, en el patio principal de la Escuela de Armamentos.



INTENTAN RESCATE.— Un helicóptero (en el círculo) se observa efectuando maniobras de acercamiento para llegar al lugar en que están los restos del avión naval CASA 212 que ayer fue avistado

entre Cabildo y San Felipe. El aparato se estrelló contra el cerro Guayabos, que es el farallón que se observa en la foto a la izquierda, inmediatamente detrás del que sobrevuela el helicóptero.



LA CABINA DEL CASA.— Esta es la cabina del avión CASA 212. El aparato de la fotografía es el que efectuó un vuelo con periodistas el 3 de octubre pasado con motivo del encuentro entre

la "Esmeralda" y el "Santiaguillo" en alta mar. El copiloto (a la derecha) es el teniente 2° José Sporer Hudson, presumiblemente muerto en el accidente de ayer.

No hay sobrevivientes en el lugar del accidente:

El avión chocó y se incendió

MÁRTIRES DE LA AVIACIÓN NAVAL EN EL ACCIDENTE DEL NAVAL 148

15 de octubre de 1986



Carlos MARCHANT Ahumada
Capitán de Corbeta

Jaime RODRÍGUEZ Rodríguez
Teniente 1°

José SPOERER Hudson
Teniente 2°



Máximo DURÁN Aravena
Sargento 2° Radiotelegrafista

Onésimo DÍAZ Martínez
Sargento 2° Radarista

Pedro ARANEDA Luengo
Sargento 2° Mecánico



Fernando ROMERO Pacheco
Cabo 1° Navegante

Freddy URRRA Zamora
Cabo 1° Guerra Electrónica

Patricio MORALES Deramond
Cabo 1° Navegante



Juan MATURANA Palacios
Cabo 1° Guerra Electrónica

Miguel PULGAR Sánchez
Marinero 2° Escribiente

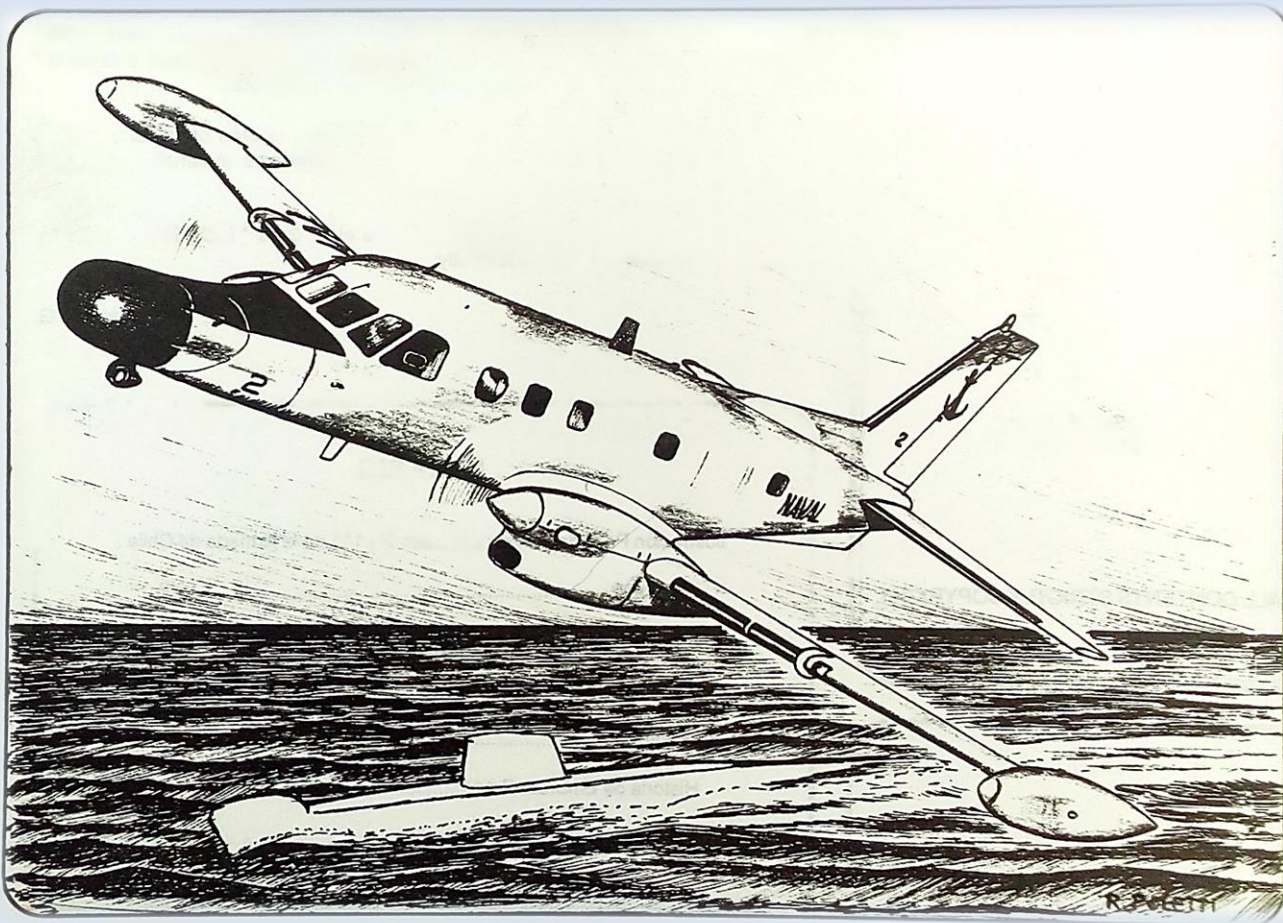
Carlos Saldivia Rojas

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

- Historiales de la Aviación Naval.
- Diario El Mercurio de Valparaíso

VI. AVIONES CON HISTORIA



Avión Embraer EMB-111 Naval 2 sobrevolando un submarino.

Magnífica ilustración manual realizada por nuestro socio don Rino Poletti Barrios donde ilustra el más clásico esquema de color gris - negro usado por la Aviación Naval chilena.

Cuarenta años del Embraer EMB-111 AN en la Aviación Naval de Chile

A mediados de la década de los setenta, la Aviación Naval de Chile, carecía de una aeronave que le permitiera realizar exploración aeromarítima a lo largo de nuestras extensas costas.

Ante esta problemática y la creciente hostilidad demostrada por Argentina en la zona austral en aquella época, la Armada determinó que, en el año 1976, una comisión de Oficiales navales chilenos viajara a Brasil y visitara la fábrica de aeronaves Embraer, que a esa fecha tenía como producto estrella el modelo de transporte bimotor EMB-110 *Bandeirante*.

Esta comisión en su informe recomienda la adquisición de tres aviones del modelo antes señalado, y adicionalmente, la compra de seis aviones Embraer EMB-111, versión navalizada que estaba siendo desarrollado a petición de la Fuerza Aérea de Brasil.

El proyecto de contrato suscrito entre Embraer y la Aviación Naval de Chile, señalaba que la entrega de los aviones debía ser con los requerimientos solicitados y en el transcurso del año siguiente, 1977.

El vuelo inaugural del modelo 111 fue el 15 de agosto de 1977, en São José dos Campos, Estado de São Paulo, y los primeros clientes de lanzamiento de este tipo fueron la Fuerza Aérea de Brasil con 12 aeronaves, la Aviación Naval de Chile con 6 aviones y la Fuerza Aérea de Gabón con 1.

Ese mismo año 1977, una comisión de la Armada viajó a supervisar la instalación de los equipos solicitados en los aviones, o a cambiar por equipos de similares características. La premura en esta fase fue primordial, ya que Chile, empezaba a sentir el peso de los embargos militares impuestos por países del primer orden, debido a la violación de los derechos humanos en nuestro país, según diferentes organismos internacionales.

A saber, todos estos requerimientos, retrasaron la entrega hasta el año siguiente, 1978, año crítico en nuestras relaciones con la vecina Argentina.

Recién el 11 de noviembre del año 1978, arribaron en vuelo directo desde Brasil a la Base Aeronaval de El Belloto, los tres primeros aviones y sus tripulaciones. Las unidades recibidas, recibieron las matrículas correlativas 261-262 y 263 (C/N° 110147, 110150 y 110154), siendo asignados al Escuadrón de Patrulla VP-3.



Líder y elemento de P-111 con su esquema de pintura original

Los aviones una vez recepcionados, fueron enviados a la zona caliente, Punta Arenas, desde donde desarrollaron labores de exploración aeromarítima con resultados muy certeros. Según Francisco Martínez Villarroel, autor del libro "El Albatros Dorado en el Beagle", habrían efectuados 87 misiones con un total de 315 horas de vuelo.

Posterior a la aceptación de la mediación del Papa Juan Pablo II por parte de las autoridades de Chile y Argentina, en el transcurso del año 1979, llegaron las aeronaves matriculadas 264 (C/N° 110158), 265 (C/N° 110162) y 266 (C/N° 110166).



Tripulación que trajo a Chile el P-111, matrícula Naval 264

Múltiples misiones de todo orden a lo largo de cuarenta años han desarrollado los denominados Embraer 111AN, incluyendo el resguardo de la soberanía en nuestros mares.

Como el tiempo y uso van desgastando el material, el avión matriculado 263 pasó al Escuadrón de Propósitos Generales VC-1 como C-111 siendo utilizado como transporte y carga.

En el año 2014 se traspasó el primer P-111 al Escuadrón VC-1, posteriormente pasó un segundo P-111 al mismo Escuadrón.

Los aviones dados de baja del Servicio, fueron el de matrícula 261, que hoy se encuentra en el Museo de la Aviación Naval de Chile, de la Base Aeronaval de Con Con. La aeronave matrícula 262 se encuentra en la zona de excluidos de la misma Base, y el avión matrícula 266 en el año 2014 fue donada al Liceo Industrial Alberto Widmer de Maipú, lugar donde se encuentra hoy.



P-111 donado al Liceo Industrial "Alberto Widmer" de Maipú.



Line up de Embraer P-111 en la Base Aeronaval de El Belloto.

Durante la reciente Parada Militar de septiembre, una de las novedades fue el desfile aéreo de la Aviación Naval de Chile, con sus aeronaves de ala fija y rotatoria, entre ellos tres aviones Embraer 111AN, pertenecientes al Escuadrón VC-1, el 263; al Grupo Aeronaval Sur el 264 y al Grupo Aeronaval Norte, el 265.



Descanso de guerreros navales

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía y Fotografías

La Aviación Naval de Chile. Carlos Tromben Corbalán. 2a Edición, 1987

Modelograma. Órgano Oficial de IPMS Chile Año 1 - N°2. 1988

<http://ivansimanic.blogspot.com/2012/03/embraer-111-en-la-armada-de-chile.html>

https://es.wikipedia.org/wiki/Embraer_EMB_110_Bandeirante

Archivos del autor

Colaboración y Dibujo

Sr. Antonio Segovia Rentería

Sr. Rino Poletti Barrios

VII. SABÍA USTED?

...que temprano por la mañana del 18 de octubre de 1916, mientras se desarrollaba en el aeródromo de la Escuela Aeronáutica del Ejército las pruebas reglamentarias de cuatro alumnos para optar al título de pilotos aviadores, falleció trágicamente el Teniente 2° de la Armada, Sr. Pedro LUCO Christie, convirtiéndose en el primer mártir de la Aviación Naval chilena.



PRIMER MÁRTIR DE LA AVIACIÓN NAVAL
Teniente 2° Pedro Nolasco Luco Christie

La neblina de la mañana del 18 de octubre de 1916, permitía apenas divisar en primer término las máquinas listas para emprender el vuelo. A su alrededor, instructores, mecánicos y pilotos; más atrás, el personal de la Escuela y en un extremo la jefatura que tenía que presenciar el examen. Estaban presentes el general Arístides Pinto, el coronel Pedro Pablo Dartnell, el comandante Carlos Lira, los capitanes Enrique Pérez, Gabriel Valenzuela, el doctor Luis Sepúlveda que era el cirujano del establecimiento, y varios otros oficiales.

Dada la orden de iniciarse las pruebas, el primero en elevarse fue el Teniente Sosa, quien pilotando un Blériot 35 HP, tipo escuela, ejecutó los cinco 8 reglamentarios y aterrizó en un punto determinado. Subió después el Sargento Luis Abarzua en un biplano Sánchez-Besa de 80 HP, efectuó las pruebas con el mismo éxito.

En el mismo aparato, tomó colocación el Teniente 2° de Marina Pedro N. Luco Christie. Se despidió tranquilo de sus instructores, Sargento 1° Juan Verscheure y Teniente Darío Aguirre, y como este último le recomendó prudencia y tino, recordándole la muerte del piloto paraguayo Silvio Pettrossi acaecida por esos días en Buenos Aires, el Teniente Luco le respondió: *“Es posible que yo también caiga compañero, porque todo lo bueno desaparece”*.

Algunos minutos después el biplano del teniente Luco había salido de los límites de la cancha y evolucionaba a una altura de 30 metros sobre los potreros del fundo del Sr. Medina, cuando al tratar de pasar por dos eucaliptos aislados, chocó el ala derecha de su avión, invirtiéndose en el aire para luego caer con gran estrépito a tierra. El golpe fue recio y de los escombros sólo fue posible sacar el cuerpo moribundo del piloto.

El accidente se produjo a las 09:12, y las 09:40 la Escuela Aeronáutica Militar inscribía un nombre más en el libro de sus mártires. Esto le costó la vida de este joven Oficial, egresado de la Escuela Naval tan solo cinco años antes.

La Armada perdía así, su primer miembro en actividades aéreas, en el esfuerzo inicial de crear una nueva especialidad, en tan adversas condiciones.

La mañana del 18 de ese mes, fue elegida por la fatalidad para sacrificar una vida tan fecunda en aspiraciones, como efectiva en realidades, y esa mañana, la de su último vuelo, lo vieron sus camaradas desplegar las alas en la cancha de *“El Bosque”*, para volver sólo a ella, un avión destrozado y un cuerpo inerte, su alma se había quedado prendida en lo más azul de ese cielo de octubre.

Las pruebas no se interrumpieron: la disciplina, la moral y el prestigio militar así lo exigían, había necesidad de templar el espíritu de los futuros aviadores y minutos después el Sargento 2° Ojeda emprendió el último vuelo de la trágica mañana en un Blériot Escuela, para terminarlo irrefragablemente, después de un cuarto de hora de ejercicios.

Los restos del Teniente Luco, fueron transportados de la Escuela a la estación de ferrocarriles de San Bernardo y desde allí en un carro especial a Valparaíso, en donde fueron sepultados con los honores correspondientes.

Carlos Saldivia Rojas

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile



VIII. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA



Aviso publicitario que usa como modelo el magnifico raid realizado por Dora Koeppen (Mucki), piloto civil y primera "Tripulante Aérea de Chile" desde el 7 de octubre de 1943.

75° Aniversario del Servicio de Auxiliares de Vuelo en Chile

Señala la tradición que la primera vez que se otorgó atención a los pasajeros a bordo de una aeronave en vuelo, fue en el ya lejano año de 1911 en el dirigible alemán LZ-10 "Schwaben".

Servicio que se habría replicado años más tarde en los aviones de la Imperial Airways, por medio de los entonces denominados "cabin boys", tripulantes de cabina de pasajeros.

No obstante, cupo el honor de ser la primera auxiliar de vuelo que hubo en el mundo, a Ellen Church, enfermera, quien el 15 de mayo de 1930, a bordo de un Boeing 80-A, trimotor de la *Boeing Air Transport (BAT)*, hoy *United Airlines*, prestara sus servicios en aquella aeronave que en veinte horas de vuelo cubrió la ruta entre Oakland y Chicago con 13 escalas.

Su labor no era otra que atender a aquellos pasajeros que por una u otra razón se sintieran mal durante el vuelo y de ahí que por años se exigiera a las muchachas que quisieran desempeñarse como tal, el contar con el título de enfermera. Requisito que con el inicio de la Segunda Guerra Mundial se dejó sin efecto, dado que las enfermeras eran requeridas de preferencia para atender a los heridos en la contienda.



Ellen Church

Cabe mencionar que en recuerdo de ella, el aeropuerto de Cresco Iowa, su ciudad natal, hoy en día ostenta el nombre de "*Ellen Church Field Airport*".

Fue en 1943, al recibir la Línea Aérea Nacional sus bimotores Lockheed Lodestar C-60, que el Comodoro del Aire don Rafael Sáenz Salazar, quien a la sazón dirigía los destinos de nuestra empresa bandera, estimó que la llegada de aquellos bimotores abría un nuevo campo en el transporte aéreo en nuestra patria decidiendo crear el Servicio de Auxiliares de a Bordo en la compañía.

Asesorado por altos ejecutivos de la misma, finalmente su mirada se fijó en Dora Koeppen Maisan, conocida cariñosamente en el ambiente aeronáutico como "*Mucki*".

Bella muchacha, piloto del Club Aéreo de Chile, reconocida acróbata del aire, entusiasta participante de la Campaña Alas para Chile y primera mujer chilena que se desempeñara como Oficial de Ruta en un avión de la Panagra a su paso por territorio nacional.

Siendo algo experimental fue la única mujer contratada para desempeñarse como tal, dependiendo del resultado que ella tuviera, el que el nuevo servicio se tornara en realidad.

Ingresada a LAN el 15 de septiembre de 1943, luego de una breve instrucción teórica, el 7 de octubre de ese año, en el Lodestar de itinerario que ese día a los mandos del comandante Alfonso Cuadrado Merino cubrió la ruta Santiago Antofagasta, con Mucki como tripulante se dio inicio oficial al servicio.



Dora Koeppen Maisan (Mucki)

Con ello se ponía término al arcaico sistema vigente desde la época de los trimotores Ford, de hacer entrega durante el vuelo a cada pasajero de una pequeña caja de cartón conteniendo una presa de pollo, un huevo duro, un sandwich y una fruta. Tarea que rigurosamente debía cumplir el copiloto.

En palabras de los viejos pilotos, su incorporación a los servicios de la empresa fue todo un éxito, lo que significó que al año siguiente Gabriela Lira y María Palacios fueran contratadas también como auxiliares.

Al contraer matrimonio el 25 de abril de 1945, con el abogado Carlos Mondaca, integrante del famoso conjunto folclórico "*Los Cuatro Huasos*", siguiendo las regulaciones vigentes que establecían que las auxiliares de vuelo debían ser solteras, muy a su pesar Mucki debió dejar la LAN.

Partida que fue muy lamentada en la aviación chilena toda y que motivó una sentida carta que depositara en sus manos el Comodoro Sáenz, "*agradeciéndole altamente su cooperación abnegada y entusiasta y haciendo votos de prosperidad en su nuevo estado civil*".

El Servicio de Auxiliares de a Bordo ya era una realidad y posteriormente, en 1948 daría lugar a la creación del *Escalafón de Sobrecargos*.

Setenta y cinco años han pasado desde esa fecha señera y año a año son muchos los jóvenes que ingresan como *auxiliares de vuelo o sobrecargos* a las diversas empresas aerocomerciales chilenas.

Ocho de ellos han ofrendado sus vidas en aras del progreso de la aviación comercial chilena.

Queriendo perpetuar esa efeméride, El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile estableció que el 7 de octubre sería recordado como el *Día de la Auxiliar de Vuelo en Chile*, fecha que posteriormente Lan-Chile designó para fines internos como, el *Día del Tripulante de Cabina*.

Sergio Barriga Kreft

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



Las cartas al director, son textos y contenidos no literarios que argumentan ideas, posturas, necesidades o quejas, expresadas siempre de manera formal y respetuosa. Los correos recibidos en la [dirección indicada para ello](#), deberán estar firmados por los autores e indicar su número de teléfono. La Dirección de este medio informativo se reserva el derecho de publicar los textos recibidos, así como de extraerlos o editarlos en el caso que sean excesivamente extensos. Los autores se adjudican la responsabilidad por la veracidad y seriedad de sus contenidos, misma que no necesariamente podrá estar en concordancia con nuestro Comité Editorial o esta corporación.

CORREO RECIBIDO

Señor Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile:

Agradezco la invitación recibida. Muchas gracias por esta maravillosa noticia. Santos Dumont merece muchos monumentos; fue el primer Príncipe del Aire. Su elegancia, su dignidad durante la guerra, y su humanidad, deben ser conocidas más...

Esto me hace pensar que poco a poco, a medida que nos estamos acercando de 2021, ya... cien años, empecé a soñar: veo un monumento a la memoria de Adrienne Bolland en Santiago, un monumento que me encantaría imaginar, dibujar, y proponerle. Pero quizás sería esperar «demasiado» de Chile – no sé...

Haré lo posible para que Francia conmemore a su genio del Aire, pero todo no depende de mi voluntad, así que, vamos a ver. « Inventar es trascender », efectivamente. Podemos, todos, agradecer el Señor Santos Dumont de mostrarnos el camino de la alegría y de la voluntad, AB decía que « Intentar es todo », la creo.

Le adjunto la página de mi próxima salida (y las realizaciones « goodies ») para Adrienne Bolland.

<https://collectioncorderaide.com/2018/10/03/salon-aeronautique-et-spatial-lairac-a-brive-la-gaillarde-10-14-octobre-2018-avec-adrienne-bolland/>

Saludos desde Borgoña,

Coline Béry / Anne Vanier



Santiago, 30 de Octubre de 2018

Señor
NORBERTO TRAUB GAINSBORG
Presidente Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas
PRESENTE

Estimado Norberto,

Para la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile es de gran importancia y mucha satisfacción el poder participar de los eventos del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas, siempre interesantes y novedosos.

Por lo cual, estamos muy agradecidas de habernos permitido asistir al homenaje al distinguido Pionero de la Aviación Brasileña Señor Alberto Santos Dumont, organizado por la institución que diriges.

Afectuosamente,

ORIETTA RODRÍGUEZ GAUNE
Presidenta Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile
"Alas Andinas"

Rogándoles acusar recibo del presente ejemplar, los muy saluda atentamente,

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg

Oscar Avendaño Godoy

Alberto Fernández Donoso

Aníbal Jiménez Lazón

José Guzmán Moreno

Mario Magliocchetti Oleaga

Sandrino Vergara Paredes

Presidente

Vicepresidente

Director - Secretario

Director - Tesorero

Director

Director

Director

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

La correspondencia será recibida en el **Instituto de Investigaciones Histórica Aeronáutica de Chile**, Calle Almirante Barroso 67 - Santiago; mientras que los correos al Director del medio, deberán ser enviados al correo (director@historiaaeronauticadechile.cl).



REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Declaración de responsabilidad:

Las ideas y opiniones expresadas en este medio reflejan la opinión o conocimiento exclusivo de los autores y están elaboradas y basadas en un ambiente académico de libertad de expresión.

Por ningún motivo reflejan la posición oficial del Gobierno de Chile o sus dependencias, el Ministerio de Defensa, la Fuerza Aérea de Chile u otros órganos por éste citados. El contenido de sus notas o artículos ya ha sido revisado por sus autores.

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

Alberto Fernández Donoso
Alfredo Mellado Yáñez
Oscar Avendaño Godoy
Sergio Barriga Kreft

Colaboradores

Carlos Saldivia Rojas
Claudio Cáceres Godoy
Héctor Alarcón Carrasco

ISSN 0719-9635

101 años al servicio de nuestros asegurados

La Mutualidad del Ejército y Aviación se comenzó a gestar en el año 1916, en el seno del Directorio del Club Militar, integrado en ese entonces por su presidente, General José María Bari, General Guillermo Armstrong, Coronel Mariano Navarrete, Teniente Coronel Luis Cabrera y Mayor Bernardo Gómez Solar. Este grupo de oficiales impulsó el nacimiento de la Mutualidad, al modificar los estatutos del club e incorporar una novedosa entidad que ampliaba sus propósitos sociales originales, creando la sección de Seguro Mutuo de Vida y Compensación de Retiro.

El Seguro Mutuo de Vida, estipulaba que en caso de fallecimiento de un integrante de la sección se pagaría un seguro al o los beneficiarios indicados en la tarjeta de seguros. Por otra parte, la denominada Compensación de Retiro, donaba una determinada suma de dinero a la persona que cumpliera 20 años o más de servicio y que se retirara por enfermedad o retiro voluntario. Hasta el año 1918, el club contaba con alrededor de 1.056 socios, los que en su gran mayoría eran integrantes de la sección de seguros. En los años posteriores, el directorio resolvió crear un fondo de dinero destinado a cubrir los gastos de ingreso a la Escuela Militar de un hijo de alguna viuda o militar que hubiese sido miembro del club; similar a las becas que se otorgan actualmente bajo la forma de beneficios sociales o prestaciones de carácter gratuito.

El 24 de diciembre de 1925 se dictó el Decreto Ley N° 807, que disponía la obligatoriedad del seguro de vida para el personal del Ejército, el cual podía ser contratado en la Mutualidad del Ejército, de la Armada, o en cualquier otra entidad mutualista autorizada para ello. El Club Militar estableció un seguro ordinario de vida y uno mixto o dotal pagaderos al fallecer, permitiendo el ingreso como asegurados a miembros de las instituciones armadas y otras organizaciones afines. Con el nacimiento como institución independiente de la Fuerza Aérea en 1930 y el cambio de nombre de la Sección de Seguros de Vida a Mutualidad del Ejército y Aviación mediante Decreto Supremo N° 1829 del 30 de mayo de 1936, se formalizó la separación definitiva del Club Militar, al adquirir personalidad jurídica en 1944.

Junto con el importante avance de las instituciones a partir de los años setenta y sobre la base de los estatutos de 1978, la Mutualidad pudo avanzar a la par con los tiempos, produciéndose cambios trascendentes en su accionar. Durante las décadas de los ochenta y noventa se sucedieron la creación y colocación de nuevas pólizas de seguros dotales y varias modificaciones a la suma asegurada del seguro colectivo, elevando considerablemente el valor de la indemnización y adecuando estos valores a la realidad de las remuneraciones del personal institucional de aquella época. En virtud del espíritu mutualista, también se otorgaron numerosos beneficios para aquellas pólizas de seguro individual que, debido a la depreciación monetaria, disminuyeron considerablemente su rentabilidad.

De manera paulatina, también fueron incorporándose otros beneficios que han permitido el bienestar y protección de los asegurados ante distintas situaciones. Con el objetivo de mejorar la atención que se otorgaba a los asegurados y buscando transformarse en una organización moderna y altamente tecnificada, durante el año 1994 la Mutualidad se trasladó a un nuevo edificio.

Desde el año 2000 en adelante, la Mutualidad inició múltiples proyectos que le han permitido mejorar aún más la atención de sus asegurados. Dentro de estos hitos se cuentan la creación del primer sitio web institucional y la recientemente estrenada Sucursal Virtual durante el año 2017.



**MUTUALIDAD
DEL EJÉRCITO Y AVIACIÓN**

Desde el cielo a la tierra, la magia de una **Carrocería**,
hoy se escribe **GRISOLÍA**



Grisolía y Cía. Limitada
Aviador Acevedo 1766 - Conchalí, Santiago - Chile
grisolia@grisolia.cl - www.grisolia.cl

Teléfonos:
+56 2 2734 6003
+56 2 2736 3654 - 2 2734 1797