



Monografía Histórica Especial N°16

17 de octubre de 2021

Del Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile



Silvio Pettrossi Pereira

Padre de la Aviación Paraguaya

“Rey del Aire”

en los cielos de Chile y América

Norberto Traub Gainsborg



GRAL DEL AIRE JUAN PABLO PAREDES GONZÁLEZ
COMANDANTE DE LA FUERZA AÉREA PARAGUAYA

Comandante de la Fuerza Aérea Paraguaya, nombrado por Orden General N°: 226 del Comando en Jefe de las Fuerzas Armadas de la Nación, de fecha 26 de octubre del año 2018.

Proa al Centenario
de la Aviación Militar Paraguaya
1923/2023

Tte. 1° Silvio Pettirossi Pereira

Hablar de Silvio Pettirossi es hablar del *PADRE DE LA AVIACIÓN PARAGUAYA CON TODAS SUS LETRAS*, porque así lo ha querido nuestra Nación, y es por eso que, como Soldado del Aire, es un gran honor hablar sobre el inmortal Tte. 1° Silvio Pettirossi Pereira, precursor de la Aviación Paraguaya, quien desde muy joven se dedicó plenamente a la aviación, dejando en alto al Paraguay ante el mundo.

De ahí su importancia en la historia aeronáutica de nuestra tierra bendita, quien constituyó un hito trascendental en la aeronáutica, no solo del país sino de toda América con sus grandes hazañas en el aire, siendo calificado por propios y extraños como Rey del Aire, hombre pájaro y otros, que inyectara en el alma de todos los paraguayos un ánimo de gran optimismo en el porvenir nacional, hilvanado con sus proezas en el aire y basado en sus virtudes de calidad humana cimentado en valores éticos y patrióticos.

Silvio Pettirossi nacido en Asunción, madre de ciudades, un 16 de junio de 1887, muy pronto se inclinó hacia el dominio de los cielos, impulsado por su corazón benévolo y amplio, realizaba ensayos audaces como lanzarse en rudimentarios paracaídas desde el techo de su casa, cuyos resultados fueron totalmente satisfactorios para su alma de niño, su interés fue acrecentándose a medida que avanzaba en su juventud y destacándose en el servicio a la patria. Fue becado a la República Argentina en el Aeródromo “El Palomar” para iniciar los primeros vuelos en una máquina más pesada que el aire y donde sus virtudes no fueron desapercibidas recibiendo la recomendación de ir a Europa a continuar los estudios específicamente en la cuna de la novel disciplina, Francia.

Una vez ahí, en la escuela “Deperdussin” en diciembre de 1912, y que llegara a dicha institución por su tenacidad y gallardía propias del alma Guaraní, y como digno representante de la patria amada, recibía el 17 de febrero de 1913 su brevet de Piloto que lo convierte en el primer aeronáutico del Paraguay al mando de un aparato de locomoción aérea.

Más tarde como bien lo llamó el piloto ex combatiente de la Guerra del Chaco MY Leandro Aponte Benítez, “La ruta de la gloria” donde Pettirossi se embarcará para impresionar al mundo con sus acrobacias aéreas que se inició rompiendo el récord mundial de Looping en París Francia, que en ese entonces era de siete repeticiones.

El As (Silvio) lo superó en un vuelo espectacular y sorprendente registrando treinta repeticiones, estableciendo un nuevo récord mundial, seguidamente trajo sus asombrosas proezas del aire a Sudamérica iniciando en Argentina, Chile, Uruguay, Brasil y los Estados Unidos de América, donde era aplaudido y vitoreado por sus grandes hazañas en el aire nunca antes visto, acompañado siempre de su tricolor bandera y su máquina el “Deperdussin T monoplaza” bautizado por él mismo; como su amado país: “Paraguay”.

Nuestro héroe siempre llevó en alto su herencia nativa de Alma Guaraní, su legado impresiona hasta nuestros días y en la actualidad se lo recuerda como el As de la Aviación Paraguaya y padre del mismo, decreto mediante, jamás se olvidará sus asombrosas proezas y tampoco olvidaremos el día que partió al eterno cielo azul un 17 de octubre de 1916, eterno reconocimiento, gran Silvio Pettirossi.



Especial N°16 - Monografía histórica

Del Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Silvio Pettirossi Pereira

Tanto la figura como la obra de Silvio Pettirossi, a 105 años de su lamentable fallecimiento, se vuelve para mucha gente, un verdadero enigma. Hoy, para nuestra corporación siempre empeñada en recordar aquel patrimonio intangible y que caló profundo sobre nuestra aviación, la historia de aquel avezado acróbata aviador que fuera bautizado como el *Rey del Aire*, en una época en que pocos podían expresar su tenacidad, destreza y valor sobre algunos de los principales cielos de América.

Por ello, es que nuevamente hemos considerado apropiado el emprender el llevar ante sus ojos, esta investigación iniciada tiempo atrás, con breves y certeras líneas, información aumentada e imágenes nuevas, que ayudarán dilucidar de mejor forma y siempre sintética, quién fue este singular joven paraguayo que se inició en la acrobacia aérea mundial y de la cual llegó a ser uno de sus más indiscutidos exponentes.

Sin lugar a dudas, a un nivel global y a poco más de un siglo de historia, su nombre trasciende en Chile al mero vuelo pionero o al espectáculo aéreo, pues es reconocida su entrega generosa al esfuerzo social, mediante una decena de actuaciones benéficas que fueron en beneficio directo de muchas familias de escasos recursos y otras tantas que estimularon la colecta masiva que la Cruz Roja de Chile, organizaba hacia los huérfanos desvalidos de la guerra que se libraba por aquellos años en Europa.

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile



Silvio Pettirossi Pereira

TENIENTE 1°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 108 años, desde que Pettirossi realizara el 3 de enero de 1913, su primer vuelo sobre Reims en Francia, y días más tarde, el 11 del mes de febrero obtuviese su brevet de piloto, nuestra corporación recordó este gran prócer de la aviación iberoamericana, dedicándole una monografía histórica especial.

Hoy a 105 años de su lamentable y trágica muerte, ocurrida el 17 de octubre de 1916 y a modo de sencillo tributo en el recuerdo, hemos querido retomar su recuerdo, para aportar algunos nuevos antecedentes sobre la cautivante vida y trayectoria de quien, con su destreza innata y la gracia de unas ya legendarias alas, recorriera varias naciones del continente incentivando el desarrollo de la aviación americana para beneficio y gloria de la unión y progreso de estas.

Pettirossi, fue y es una figura grandemente recordada 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 Pettirossi¹ y la distinguida dama paraguaya doña Rufina Pereira Roldán. Silvio², 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 calle 25 de diciembre 365 esquina Pilcomayo³, de la ciudad de Asunción, Paraguay.

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 como alumno interno hasta 1901.



Fotografía de Alfredo y su hermano Silvio en Spoleto, Italia

¹ 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.

² De acuerdo con los documentos que obran en mi poder, copia fiel de los originales, su otro hermano mayor, fue bautizado como Antimo Leonirido 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, mientras queda consignado que sus hermanos fueron Alfredo, Elvira, Delia, Honorina y Luisa.

³ <https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:3Q9M-C9TX-XSSF-2?i=332&cc=1368704&personaUrl=%2Fark%3A%2F61903%2F1%3A1%3AJJWZ-YMH>



Curiosa postal con la fotografía de su madre doña Rufina Pereira Roldán que Silvio le enviara en 1904 desde Asunción a Buenos Aires, a su hermana Honorina Pettrossi.

Ya con catorce años regresa a su patria materna, 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 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 Alejandro Newbery, junto al cual pronto conocerá más sobre los fundamentos básicos del vuelo al mismo tiempo que 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, entre ellos estarán, los senadores Luis Alberto Riart y Juan Cogorno, el entonces Ministro de Guerra y Marina Manuel Gondra y con el Comandante de la II Zona Militar Coronel Adolfo Chirife, actores todos determinantes para interceder ante el propio presidente del Paraguay, don Eduardo Schaerer Vera, quien al apreciar los méritos militares e interés por la aviación del joven Pettirossi, le otorgará una beca de estudios presidencial, para realizar los correspondientes 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 como **Rey del cielo**.

AÉROPLANES
A. DEPERDUSSIN

BUREAUX A PARIS : 9, Rue de Turin
Téléphone 113-94

A. DEPERDUSSIN BÊCHEUREAU, Ingénieur

Lb Monoplan
A. DEPERDUSSIN

En plein vol

G. BUSSON, Pilote R. VIDART, Photo

MONOPLAN TYPE 1911

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

HANGARS DE COURCY-BÉTHENY
ATELIERS A COURCY
Pres 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 de Reims_Bétheny, donde funcionaba una de las Escuelas de Vuelo de la Casa 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 Kergariou, 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 Chalouge, 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.

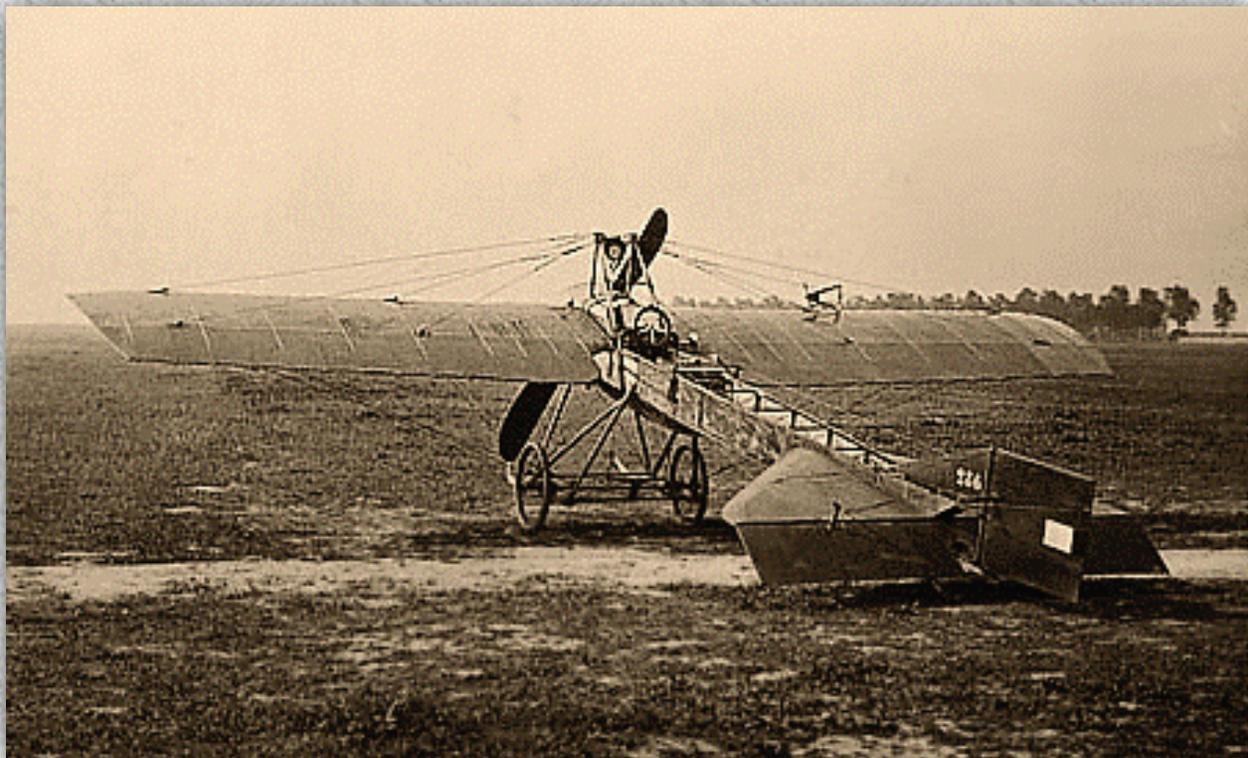
Nota: M. Armand Deperdussin era además un importante miembro del Aero Club de Francia, por lo cual participó como miembro de la comisión evaluadora, ante la que Silvio Pettirossi rindió su brillante examen.

Las noticias de los éxitos aéreos logrados por Pettirossi llegaron rápidamente a oídos del Gobierno Guaraní, 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.



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.

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.

El famoso “LOOPING the LOOP” con que se haría famoso Silvio Pettirossi, era una prueba acrobática diseñada por el aviador francés Adolphe Pégoud, que no fue lograda sino que hasta comienzos de septiembre en el año 1912 por un piloto 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, he aquí algunas de las traducciones más significativas:

...“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 pescados 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, accomba 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 Eckenbrenner 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 délogés 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 ese mes.

Varias de ellas, tendrán como objetivo el recaudar fondos para construir un monumento a su querido amigo y mentor aeronáutico, Ing. Jorge Alejandro Newbery, quien perdiera la vida en un trágico y desafortunado accidente en Los Tamarindos, Mendoza, el 1° de marzo de 1914, al realizar un nuevo ensayo a su inminente cruce en avión del macizo andino que une Argentina y 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”*.

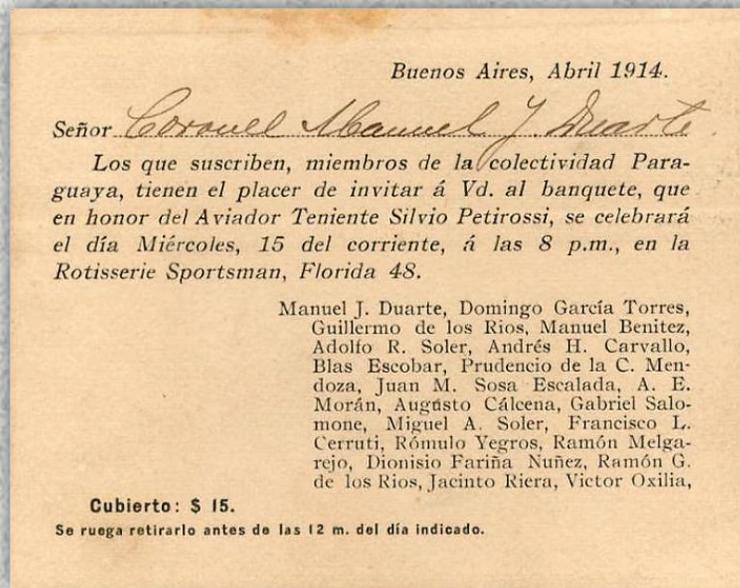
La prensa bonaerense dedicó altos elogios al piloto paraguayo y hasta el propio presidente de la Argentina, el Doctor Roque Sáenz Peña junto al vicepresidente Dr. Victorino de la Plaza, quedaron impresionados al asistir a una de sus demostraciones, felicitándolo efusivamente tras las acrobacias realizadas por el tenaz 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.

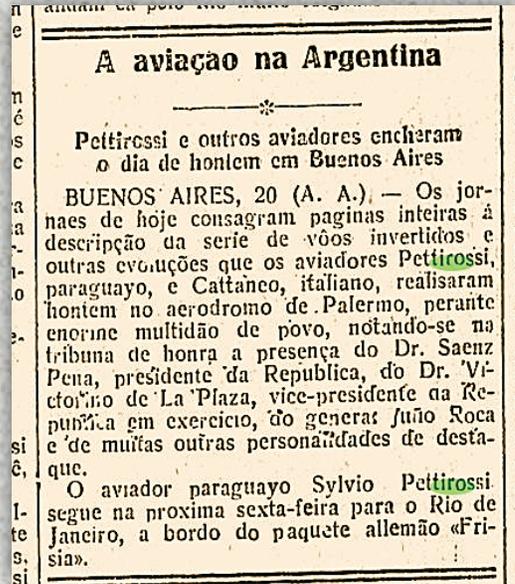


Invitación a banquete en homenaje al aviador paraguayo, circulada en Buenos Aires.

Mientras los vuelos de Pettirossi hacían furor en la Argentina; en su Patria, se iniciaba una suscripción de carácter popular para poder obsequiarle otro avión al gran Pettirossi.

Por otra parte, los diarios brasileños de marzo y abril de 1914, proclamaban y difundían sus éxitos avisando que a mediados de mes, podría estar por aquellas tierras. Buscando cumplir con las múltiples invitaciones, es que viajará al Brasil a bordo del vapor *S.S Frisia*, donde realizará varias presentaciones

en la ciudad de Rio de Janeiro, provocando gran conmoción con sus vuelos y aumentando con ello, la fama que ya le antecedió.



A Noite, 20 de abril de 1914⁷



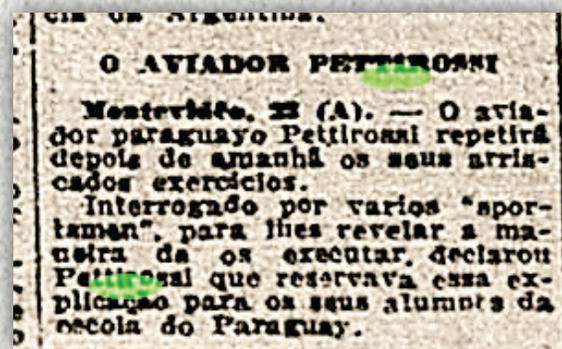
Ultima Hora, 6 de mayo de 1914⁸

En una de estas exhibiciones, realizada el 13 de mayo de 1914, donde acudió una multitud estimada en unas 200.000 personas, entre las que se encontraba el presidente del Brasil, Mariscal Hermes Rodrigues da Fonseca y miembros del gobierno.

En esta ocasión, una comisión del Aero Club Brasileiro, presidida por Ricardo Kirk, Ernesto Darioli y el ingeniero Nicola Santos, entregaron al valiente aviador, tras las pruebas acrobáticas realizadas ese día, un diploma de Socio Honorario y una particular medalla de oro con un águila en el anverso que en sus garras sostenía un valioso brillante. Al reverso la dedicatoria "Ao Aviador Pettirossi o Aero Club Brasileiro"⁹.



A Noite, 8 de mayo de 1914



Jornal do Brasil, domingo 24 de mayo de 1914¹⁰

⁷ http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=348970_01&pesq=pettirossi&pasta=ano%201914&hf=memoria.bn.br&pagfis=4157

⁸ http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=348970_01&pesq=pettirossi&pasta=ano%201914&hf=memoria.bn.br&pagfis=4243

⁹ Diari *O Seculo* (RJ), 14 de mayo de 1914. Núm. 2375. Pág. 1.

¹⁰ http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=030015_03&pesq=pettirossi&pasta=ano%201914&hf=memoria.bn.br&pagfis=25312



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.

El semanario ilustrado brasileiro, *Theatro & Sport*, en su edición del 14 de mayo de 1914, señalaba al respecto: “la semana que termina hoy fue sin dudas, entre las que destacan los emocionantes vuelos realizados por el intrépido y audaz aviador paraguayo Silvio Pettirossi, en el Prado Fluminense, actualmente transformado en aeródromo. Los estupendos vuelos en “loop the looping” causaron la mayor impresión posible, y francamente, tras este emocionante espectáculo de acrobacia aérea, el espectador queda convencido de que ya no es necesario estudiar la estabilidad aérea, ya que todo depende únicamente de la calma y audacia del aviador. En la categoría de Silvio Pettirossi, el maravilloso aviador que nos visita ahora, es, a nuestro juicio, el más perfecto que hemos tenido ocasión de apreciar.”

Entre las anécdotas confirmadas 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.

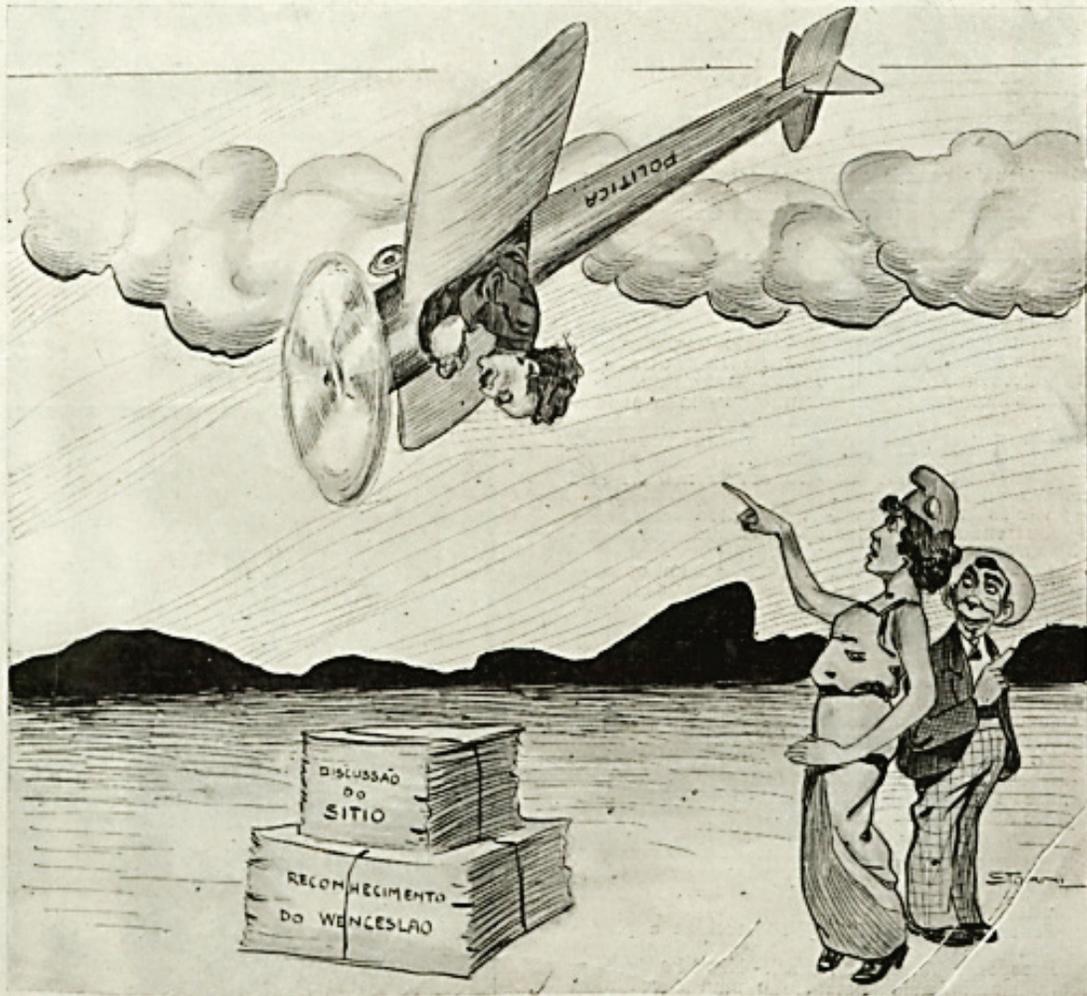
Tan desconcertado quedó el Ministro Alencar con la respuesta, que al día siguiente le comunicó a De Lamare que la Armada tendría sus propios aviones.

1 casa Farman de attender á nossa encommen-
 2 da.
 3 Recorri aos meios diplomaticos e nem as-
 4 sim pôde o nosso governo conseguir mais os
 5 apparelhos que desejavamos.
 6 Foi quando por aqui passou o arrojado
 7 aviador paraguayo Pettirossi, com quem
 8 procurei conversar sobre a possibilidade de crear-
 9 mos definitivamente entre nós, uma escola
 10 de aviação naval com os precisos apparelhos
 11 e installações.
 12 O Sr. almirante Alexandrino disse-nos ter
 13 ficado muito bem impressionado com o que
 14 então ouvira de Pettirossi, a quem admira
 15 pelo ardoroso entusiasmo, calma e compe-
 16 tencia que esse aviador demonstrou exuberan-
 17 temente nas experiencias que aqui fez em
 18 presença das altas autoridades do paiz.
 19 —Assim, continuou o Sr. almirante Alexan-
 20 drino, dei a incumbencia a Pettirossi de es-
 21 tudar nos Estados Unidos, para onde elle se
 22 destinava, os meios de podermos levar a ef-
 23 feito a aquisição dos avions que desejáva-
 24 mos.
 25 Pensi mesmo em aproveitar a proficiencia
 26 de Pettirossi na direcção da nossa novel Es-

A Noite, 10 de mayo de 1916¹¹

¹¹ Una entrevista con el señor Ministro de Marina, almirante Sr. Alexandrino Faria de Alencar.
http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=348970_01&pesq=pettirossi&pasta=ano%201911&hf=memoria.bn.br&pagfis=8505

O «LOOPING-THE-LOOP»



Republica : — Olha ! Olha, Zé ! Chi ! Nossa senhora !...
Zé : — Não se assuste, *madama* ! Póde a situação virar para qualquer lado ou vir mesmo de cabeça para baixo, que o aviador nem se rala e retoma, quando quer, a posição normal... É o *looping-the-loop*.--Você não viu o Pettirossi ? Pois é assim...

Sátira política publicada en el semanario brasileiro "O Malho" del 23 de mayo de 1914, 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 Mourão 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 Pettrossi la dirección de la próxima Escuela de Aviación Naval de Brasil, quien declinó este honor muy agradecido por el ofrecimiento. No se tenían datos fidedignos de esto último, pero si se sabe que las exhibiciones de Silvio Pettrossi fueron una gran motivación para la creación de la aviación naval brasilera, de acuerdo a una entrevista publicada en mayo de 1916.

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. Pettrossi 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. Pettrossi saluda sonriente, elevándose con serenidad majestuosa.

Otro ejercicio emocionante lo realiza el aviador, simulando el aterrizaje. En pleno vuelo, el teniente Pettrossi, 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 Pettrossi al país, junto con avisar de la llegada a Chile, del mecánico del aviador paraguayo, Maurice Beguet¹², quien irá armando el avión de Pettrossi 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 Pettrossi, 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, Pettrossi 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.

A pocos días de su arribo, el Boletín N°6 del Aero Club de Chile, correspondiente al período de junio y julio de 1914, escribía estas encomiásticas líneas a la sociedad deportiva, aviadores y en especial a aquellos entusiastas de la aviación nacional: *“Pettrossi ya ha tenido ocasión de darse a conocer como un virtuoso del aire, asombrando a nuestro público con sus temerarios e inimitables vuelos, que son toda una revelación del gran progreso alcanzado en la estabilidad de los aeroplanos en el aire, bajo la dirección de una mano experta y un espíritu sereno, como el de este aviador.”*

¹² **Maurice Jules Béquet** (Otras veces señalado como **Béquet**), que acompañó a Pettrossi 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.

ICOS

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
antenoch
Demetrio
el objeto
se procedió
o del Cez-
da la vota-
unanidad

avio Reyes
as, 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
ablan acom-
nismo tiem-
que el di-
gido feste-
tes, el que
media no-

MPO

rias de Cu-
con viento

con viento
ublado. Nu-
constitución,
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 concurrieron 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.

Fué así, como a pesar de los pocos anuncios, el Club Hípico se vió 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 chariador, se fué 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.

Mar
jul
vía

El
cons
nio.
ha d
tos e
mes

Ma
reins
circu
lizad
poco
limo

La
hábil
lució
conti
con

tan
alcat
satis
se n
strac
truyó
no lo

Co
ha e
los e
días
que

lac e
ha h
pode
En
zado

La
de m
do n
su ta
zas e
que
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)

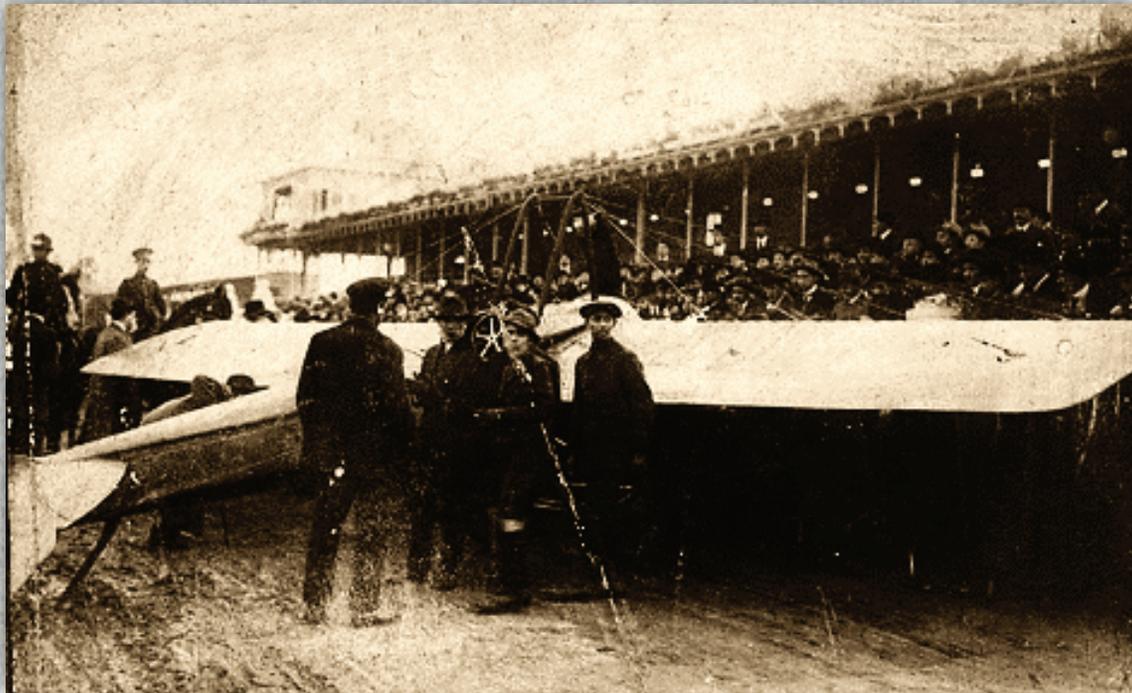


Foto derecha: Pettirossi en el Club Hípico de Santiago

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 755, 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 Brosio. (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.-"

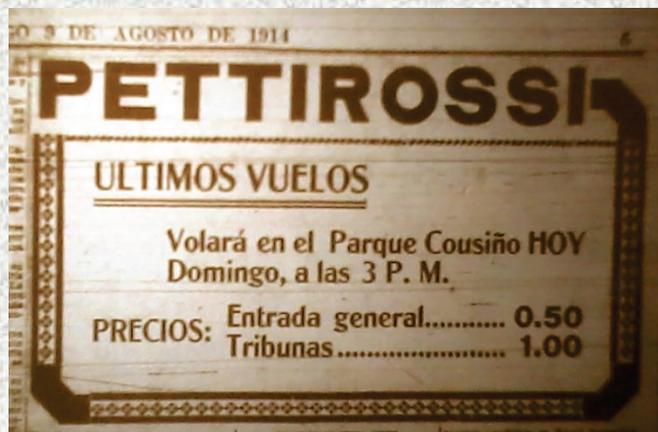
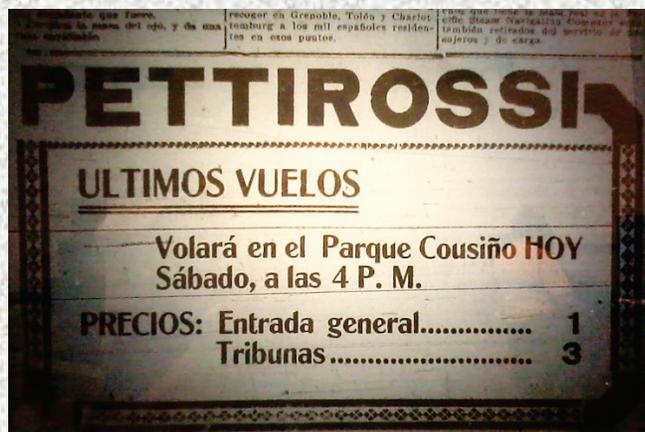


Fotografías de Silvio Pettrossi junto al precursor aeronauta chileno, Armando Venegas de la Guarda.

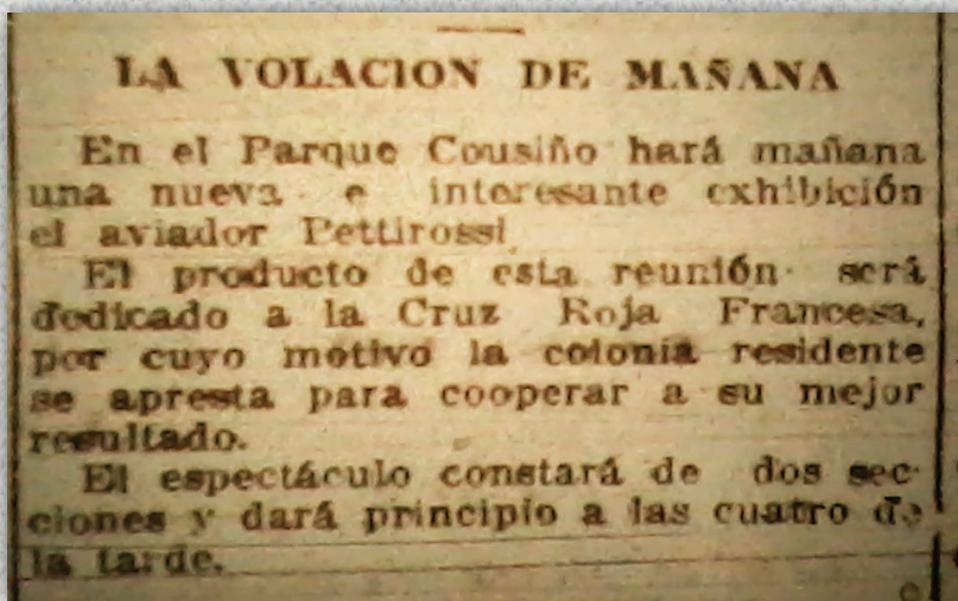
(Armando Venegas, nos relata en su libro, Recuerdos de casi un siglo, sobre su experiencia con la famosa prueba de Looping the loop: **"me convenció de la seguridad que existía de realizar esta prueba en sus manos y en una de sus exhibiciones lo acompañé como pasajero y puedo decir que más fue el susto 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*”¹³ 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 pletóricas 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.)

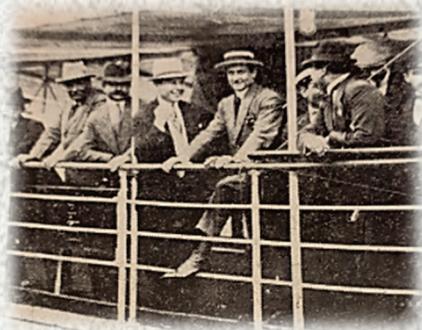
¹³ De acuerdo a la información consignada en el Boletín N°5 del Aeroclub de Chile, del mes de mayo de 1914, los aviadores en el mundo que realizaban esta particular y peligrosa prueba acrobática, eran sólo 44 de acuerdo a la Federación Aérea Internacional, de los cuales se distinguían tres sudamericanos: Silvio Pettirossi del Paraguay, Juan Bielovucic del Perú y Luis Omar Page de Chile.

“El avión llegó a bordo de un barco. El 13 de noviembre de 1914, el vapor Formosa atracó primero en el Puerto de Villeta, en medio de una multitud que saludaba con banderas, pañuelos y sombreros desde lo alto de la barranca, a orillas del río Paraguay, gritando su apellido: “¡Pettirossi..! ¡Pettirossi..!”.

Desde la cubierta, parado junto a su pequeño y ya legendario aeroplano, Silvio alzaba las manos, hasta que el capitán del buque le dijo que podía bajar al muelle a saludar a la multitud. Tenía apenas 27 años de edad y ya era un héroe nacional.

Horas más tarde, cuando el vapor arribó al Puerto de Asunción, otra muchedumbre los esperaba con igual entusiasmo. Apenas el aviador puso los pies en el atracadero, un numeroso grupo de personas lo alzó en andas y entre gritos de júbilo lo llevaron hasta la casa de sus padres, mientras muchos se trepaban a la embarcación para observar y acariciar de cerca al mítico avión Deperdussin T monoplaça, al que él había bautizado con el nombre “Paraguay”.

Era el “Rey del Aire” -como lo había bautizado la prensa francesa- o “el Acróbata del Aire” –como lo llamó el diario chileno El Mercurio-, que regresaba a casa, luego de haber deslumbrado a multitudes en Francia, en Brasil, en Argentina, en Chile. Pero aún le faltaba el público más entrañable, su propia gente paraguaya, que en su gran mayoría hasta entonces nunca había visto volar un avión.”



Pettirossi abordo del vapor “Formosa”

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.

Revista paraguaya “Crónica”, noviembre 20 de 1914.



**Señorita SARA USHER CONDE
novia del aviador**



*Fotografía dedicada por Silvio Pettirossi al Teniente 1° Juan Manuel Boiso Lanza, expresándole su admiración.
Montevideo, 29 de 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 1° 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.¹⁴

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.

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**).

¹⁴ Recortes de prensa del 28 de mayo de 1914. Juan Maruri B. “*República Oriental del Uruguay. Fuerza Aérea. 75 aniversario 1913 – 1988*”

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”**.¹⁵

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 de ese año.

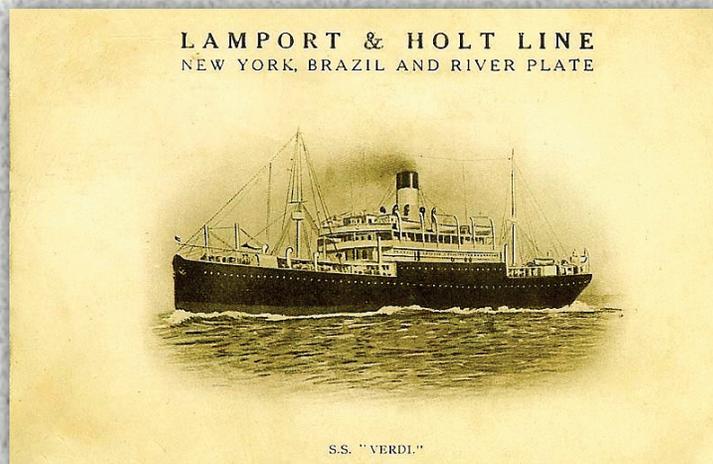
LIST OR MANIFEST OF ALIEN PASSENGERS FOR THE UNITED STATES

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	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.	Married or Single	Occupation	Read. Write.	Country of which citizen or subject	Race or People	Country	City or Town				
	Pamplona	Valeriano	Guillermo	20	M	MR	Y	Y	Argentine	Spanish	Argentine	Buenos Aires	Byo. Celedonio Sanchez Valeriano
	Pettirossi	Silvio	27	M	MR	Y	Y	Paraguay	do	Paraguay	Asuncion	1051 Calle Chacabuco B. Aires	
	- do -	Sarah	21	F	W	Y	Y	do	do	do	do	25 Front Street	
	Whitehead	Donald	24	M	MR	Y	Y	British	English	England	Bradford	Little John Whitehead Brook House Upper Camp Bradford	

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



¹⁵ 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 Pettirossi junto a su joven aviador.

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.



*El aviador Silvio Pettirossi, alistándose a efectuar algunas de sus célebres demostraciones aéreas.
(Archivo gentileza del Mg. Eloy Martín)*



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)*

Fueron impresionantes las acrobacias realizadas en los Estados Unidos, una de las más renombradas fue su vuelo nocturno realizado el sábado 28 de agosto y del cual se extractan unas fotografías en este trabajo derivado del archivo filmado en esos años. Por esta actividad y las que siguieron, recibió explosivos aplausos y su nombre estuvo en cada titular de los medios escritos, siendo Pettirossi nuevamente bautizado como ***"The King of the Air"***.



Recorte del diario francés L'Auto, sábado 2 de octubre de 1915.

(En América. - Dos aviadores contratados para hacer exhibiciones en San Francisco con ocasión de la Exposición, han sufrido dos caídas, felizmente sin gravedad. El aviador americano Charles Niles ha caído a la bahía desde una altura de cien metros. El segundo aviador, Silvio Pettirossi, ha caído de más de trescientos metros y ha tenido la fortuna de no tener más que heridas leves. Su accidente está claramente atribuido a un acto criminal y la policía se ocupa activamente de investigar los culpables.) (Fuente: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k46277842/f1.item.r=silvio%20pettirossi.zoom>)

La prensa norteamericana registraba lo siguiente: “Cayó Silvio Pettirossi, un aviador argentino, desde una altura de varios cientos de pies hacia la Bahía de San Francisco mientras realizaba un vuelo de exhibición. Fue recogido por un remolcador, ileso. Pettirossi cayó en medio de una flota de barcos de pesca, que corrió en todas direcciones para apartarse del camino. El aviador sostuvo su cabeza y al caer desabrochó las correas que lo sujetaban a la máquina. Estaba parado sobre los escombros del avión cuando un bote de rescate pasó a su lado. Antes de llegar a la orilla, supervisó el trabajo de remolcar su máquina destrozada hasta la playa. Su esposa, que presenció la caída y se desmayó cuando la máquina golpeó el agua, se recuperó a tiempo para saludar a su esposo cuando él desembarcó.”¹⁶



Silvio Pettirossi es rápidamente rescatado tras su caída en la bahía.

(Fotografía gentileza del San Francisco History Center, San Francisco Public Library. Photo Id. AAE-0798)

¹⁶ The Arizona Republican, viernes 3 de septiembre de 1915. Pág. 1.



Rescate del avión de Pettirossi, tras la caída desde unos 1000 pies de altura.



Aviadores Silvio Pettirossi y Charles Niles.

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

NUEVO PAJARO HUMANO VIENE A LA EXPO

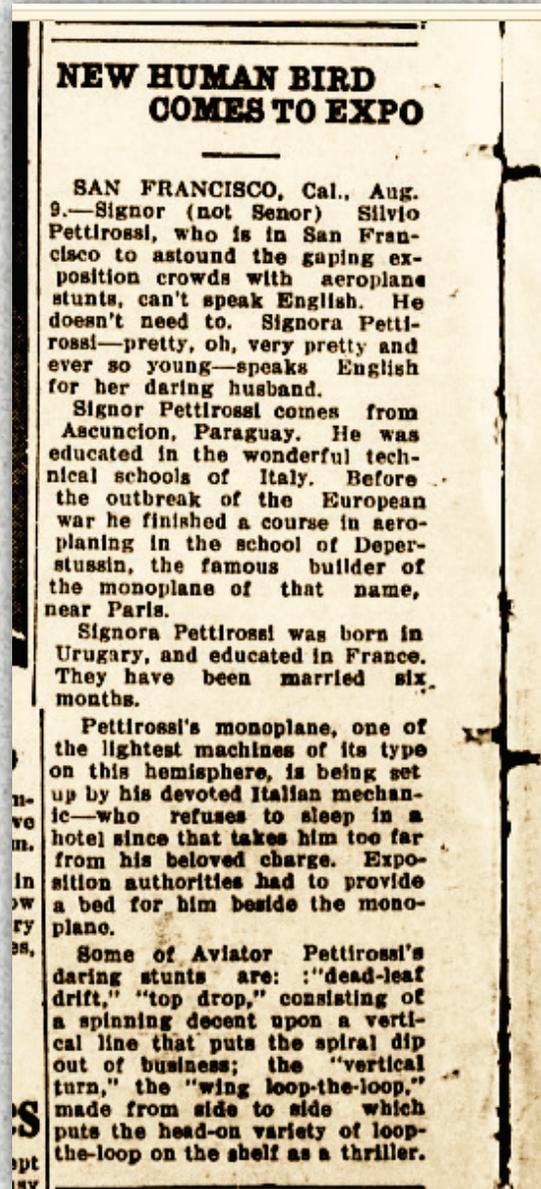
San Francisco, Cal., Agosto 9.- Signor (no señor) Silvio Pettrossi, quien está en San Francisco asombrando a las multitudes de la Exposición con sus acrobacias en avión no puede hablar inglés. El no necesita hacerlo. La señora Pettrossi- bella, oh muy bella y siempre juvenil- habla inglés por su osado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

Signor Pettrossi viene de Asunción, Paraguay. Él 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 Pettrossi nació en Uruguay, y se educó en Francia. Ellos han estado casados seis meses.

El monoplano de Pettrossi, 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.....



Tomas desde 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, permitieron recuperar estas dos imágenes.

(Captured from the Frank Vail's 1940 Documentary)



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

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. De esta forma el 18 de diciembre de 1915, a bordo del S.S. Vasari, viajará el joven matrimonio Pettirossi.

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 en los Campos de Bedoya 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.



Restos del avión accidentado. Fuente Diario ABC Color

Rescatado su cuerpo inerte, fue trasladado inmediatamente a la sala de primeros auxilios de la Ensenada, donde el médico cirujano Manfredo Giaccio, pudo comprobar que la muerte del aviador fue instantánea. A eso de las tres de la tarde, su cuerpo fue llevado a la sede del Aeroclub Argentino, donde fue velado y se le rindieron innumerables homenajes. Más tarde, el féretro fue trasladado a la Dársena Sur del 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 Pettrossi, a su natal Asunción.



Imponente manifestación de duelo por el trágico accidente fatal de Pettrossi en 1916.



Capilla ardiente montada en el local del Aero Club argentino.



Fotografía izquierda: El presidente del Aero Club Argentino, Ingeniero Alberto R. Mascias, lee una oración apologética del legendario aviador Silvio Pettrossi. (Gentileza de nuestros Miembros Correspondientes en Paraguay, señores Antonio Sapienza y Esteban Raczynski.)

Fotografía derecha: Un viejo amigo del aviador, el coronel paraguayo Sr. Adolfo Chirife, al momento de leer su discurso a nombre del Ejército de su país, momentos antes de ser embarcados sus restos a bordo del vapor "Guarani". (Gentileza de los señores Antonio Luis Sapienza y Esteban Raczynski.)

Muchos de los diarios y revistas de toda América, informarían de la triste noticia ocurrida en la Argentina.

Belgica.

O enterro de Pettirossi

Buenos Aires, 18. — (A. A.) — Realiza-se hoje o enterramento do aviador paraguayo Sylvio Pettirossi, hontem victimado por um desastre em Punta Lara, quando alli realizava um arriescado voo.

Espera-se que o Governo de Paraguay ordenará a trasladação do seu corpo para Assumpção.

A Rua, 18 de octubre de 1916

O enterramento de Pettirossi

ASSUMPÇÃO, 25 (A.) — Realizou-se hontem, após a celebração dos officios fúnebres na Cathedral, o enterro do malogrado aviador paraguayo Sylvio Pettirossi.

A cerimonia teve extraordinaria imponencia. Durante a passagem do enterro, á qual assistiram cerca de 40.000 pessoas, as senhoras lançaram flores sobre o carro que conduzia o feretro, e que se achava coberto de innumeras cordas de flores naturaes.

Acha-se á venda na Casa A. MOURA Rua da Quitanda n. 114

o nos pontos de jornaes

O figurino mais "chic", mais elegante e mais moderno que se en-

A Rua, 25 de octubre de 1916

WILL RETURN TO JAPAN

Art Smith Intends to Fill Contracts Cancelled When His Leg Was Broken.

[United Press Leased Wire Service.] CHICAGO, Nov. 4.—"January 1, 1917, will find me sailing toward Japan to fill contracts I had to cancel when I fell and broke my leg there last summer." That was Aviator Art Smith's reply today when told Sylvio Pettirossi, Paraguayan aviator, met death in Argentine, leaving Smith the only survivor of the five aviators who made exhibition flights at the world's exposition in San Francisco.

"Their deaths do not in the least shake my confidence in aviation," declared Smith.

Pettirossi was Smith's flying partner at the exposition and Smith expressed deep regret at news of his death. "He was a very careful and skillful driver," commented Smith.

Smith had recovered sufficiently to be moved from the hospital to a hotel and he expects to leave for his home in Fort Wayne, within a short time.

Robbers Got \$10,000.

[United Press Leased Wire Service.] CALGARY, Alberta, Nov. 4.—After

The Daily Gate City, Keokuk, Iowa, sábado 4 de noviembre de 1916

L'Italia, martes 14 de noviembre de 1916

...come loro pare e piace!

LA MORTE DI SILVIO PETTIROSSI

I particolari sulla morte del giovane aviatore italiano

Publicammo giorni or sono la prima notizia della morte avvenuta a La Plata, nel Sud America, del giovane aviatore italiano Sylvio Pettirossi, che volò durante l'Esposizione Panama-Pacifico nella nostra città. La conferma della tragica fine dell'ardito aviatore ci giungeva ieri sera col seguente telegramma particolare da Buenos Ayres:

(Nostra Dispaccio Particolare) BUENOS AYRES, 13 nov. — Sylvio Pettirossi è morto, volando sulla città di La Plata, mentre provava un aereo a due ali da lui confezionato. Era giunto ad un'altezza di 1400 metri, dopo aver fatti audaci esercizi acrobatici nell'aria, e terminava il suo volo speciale, cosiddetto "cavaturaccioli", quando le ali si staccavano dall'apparecchio, che precipitava a terra, frantumandosi.

Pettirossi fu raccolto tutto sfracellato sotto l'apparecchio in frantumi. Era presente la sua signora, che svenne.

I funerali furono fatti a spese del Governo ed i resti del povero aviatore trasportati con una nave da guerra ad Assuncion, Paraguay.

CLUMBIATI POSTALI



Recorte de la revista "Caras y caretas", Buenos Aires, Argentina



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

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

Del Paraguay. — Sepelio de los restos del aviador Pettirossi



Llegada del cortejo a la Recoleta, cuyo féretro fué conducido en una cureña.



El coronel Manuel Rojas, pronunciando un vibrante discurso, a nombre del ejército nacional.



El doctor Enrique L. Pinho, presidente de la comisión, leyendo una sentida oración fúnebre.



El diputado nacional, señor Modesto Guggiarri, que habló en nombre de la Comisión Popular.

*Recorte con algunas de las impresiones de sus exequias en el Paraguay.
(Gentileza de los señores Antonio Luis Sapienza y Esteban Raczyński.)*



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.¹⁷

¹⁷ Decreto 11.265 por el cual se reconoce a Silvio Pettirossi como Padre de la Aviación Paraguaya. Anexo N°1.



"SESQUICENTENARIO DE LA EPOPEYA NACIONAL 1864 - 1870"



**PODER LEGISLATIVO
HONORABLE CÁMARA DE SENADORES**
DECLARACIÓN N° 146

"POR LA CUAL LA HONORABLE CÁMARA DE SENADORES RINDE HOMENAJE AL
TENIENTE PRIMERO SILVIO PETTIROSSI "PADRE DE LA AVIACIÓN PARAGUAYA"
POR EL CENTENARIO DE SU FALLECIMIENTO.

LA HONORABLE CÁMARA DE SENADORES DE LA NACIÓN PARAGUAYA
DECLARA:

ARTICULO 1°: RENDIR HOMENAJE AL TENIENTE PRIMERO SILVIO PETTIROSSI
"PADRE DE LA AVIACIÓN PARAGUAYA", POR EL CENTENARIO DE
SU FALLECIMIENTO EL 17 DE OCTUBRE DE 1916.

ARTICULO 2°: HACER ENTREGA DE UNA PLACA CONMEMORATIVA EN LA
QUE SE TRANSCRIBA EL TEXTO DE LA PRESENTE DECLARACIÓN
Y DE UNA OFRENDA FLORAL, EN EL MAUSOLEO DEL TENIENTE
PRIMERO SILVIO PETTIROSSI, EL DÍA 17 DE OCTUBRE DEL
CORRIENTE AÑO.

ARTICULO 3°: COMUNICAR A QUIENES CORRESPONDA Y, CUMPLIDO, ARCHIVAR.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DE LA HONORABLE CÁMARA DE
SENADORES DE LA NACIÓN, A LOS VEINTIDÓS DÍAS DEL MES DE
SEPTIEMBRE DEL AÑO DOS MIL DIECISÉIS

OSCAR SALOMÓN
SECRETARIO PARLAMENTARIO

ROBERTO ACEVEDO QUEVEDO
PRESIDENTE
H. CÁMARA DE SENADORES

ASUNCIÓN, 17 DE OCTUBRE DE 2016

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáutico de Chile



Presidencia de la República
Ministerio de Defensa Nacional

Decreto N° 11265

POR EL CUAL SE RECONOCE AL EXTINTO TENIENTE SILVIO PETTIROSSI, COMO PADRE DE LA AVIACIÓN PARAGUAYA Y SE DISPONE RENDIRLE HOMENAJE EL 17 DE OCTUBRE DE CADA AÑO, ANIVERSARIO DE SU FALLECIMIENTO.

Asunción, 15 de noviembre de 2007

VISTO: La Nota N° 492 del 11 de octubre de 2007, elevada por el Comandante de la Fuerza Aérea Paraguaya por el conducto jerárquico correspondiente al Ministerio de Defensa Nacional, (Expediente N° 3812/2007);

CONSIDERANDO: Que en la misma solicita el reconocimiento como Padre de la Aviación Paraguaya al extinto Teniente Silvio Pettrossi, en homenaje al ilustre ciudadano precursor y propulsor de la Aviación Paraguaya.

Que el extinto Teniente Silvio Pettrossi ha sido el pionero de la aviación paraguaya, dedicando a la aviación militar paraguaya, su mejor esfuerzo, jalonado con hazañas tras hazañas la rica historia de la Fuerza Aérea Paraguaya.

Que su esfuerzo y su vocación aérea han dejado como precioso legado a la oficialidad joven de la institución, el ejemplo de una vida forjada con dedicación, inteligencia y mucho sacrificio.

Que es necesario reivindicar al extinto Teniente Silvio Pettrossi, como "EL PADRE DE LA AVIACIÓN PARAGUAYA", rindiéndole anualmente homenaje como tal, durante el 17 de octubre, aniversario de su paso a la inmortalidad.

Que la Dirección de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Defensa Nacional se expidió favorablemente a través del Dictamen N° 2476/2007,

POR TANTO, en ejercicio de sus atribuciones constitucionales,

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DEL PARAGUAY

DECRETA:

- Art. 1°.- Reconócese al extinto Teniente Silvio Pettrossi, como padre de la Aviación Paraguaya por su ilustre antecedente histórico y por ser el pionero de la Aviación Paraguaya.
- Art. 2°.- Establézcase el día 17 de octubre, como fecha de homenaje.
- Art. 3°.- El presente Decreto será refrendado por el Ministro de Defensa Nacional.
- Art. 4°.- Comuníquese, publíquese y dese al Registro Oficial.

(FDO): NICANOR DUARTE FRUTOS
" : Roberto E. González Segovia

Bibliografía:

- ❖ Brezzo M. Liliana. *El Paraguay a comienzos del Siglo XX 1900 – 1932*. Colección: La gran historia del Paraguay. 2010.
- ❖ Sapienza Fracchia, Antonio Luis. *“La Contribución Italiana en la Aviación Paraguaya”*. Asunción. 2007.
- ❖ Sapienza Fracchia, Antonio Luis. *“Silvio Pettirossi, el Rey del Aire”*, Editorial El Lector S.A., Asunción. 2011
- ❖ Venegas de la Guarda, Armando. *“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
- ❖ Diario *L'Auto. Automobile -Aeronautique -Cyclisme*. Sábado 2 de octubre de 1915
- ❖ Aponte, Leandro: *“Pettirossi - Un sudamericano insuperado”*, Imprenta La Humanidad, Asunción. 1960
- ❖ Traub Gainsborg, Norberto. *Especial Ficha Histórica*. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Febrero de 2014
- ❖ Traub Gainsborg, Norberto. *A 102 años del fallecimiento del Rey del Aire, Teniente 1° Silvio Pettirossi, Padre de la Aviación Paraguaya*. Revista Aerohistoria N°10/2018. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Octubre de 2018
- ❖ Aero Club de Chile. Boletín N°5. Año I – Mayo de 1914
- ❖ Aero Club de Chile. Boletín N°6. Año I – Junio- Julio de 1914
- ❖ Revista Ilustrada *Zig-Zag*. Santiago de Chile, edición del 29 de marzo de 1913
- ❖ Revistas *L'Aérophile*. N°23-24. 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.
- ❖ Revista *Sucesos*. Santiago, julio 23 de 1914. Año XII. N°617.
- ❖ Apuntes de fuentes indicadas y archivos gráficos varios, en carpeta 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 Piotr Nikolaevich Nesterov

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

The Origins of Aerobatic Flight

<http://www.flightsimbooks.com/ifs2/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>



Silvio Pettirossi Pereira, Padre de la Aviación Paraguaya “Rey del Aire” en los cielos de Chile y América.

Ediciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Almirante Barroso 67 – Santiago de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl

Impreso en Santiago de Chile

Segunda edición ampliada y corregida, limitada de 100 ejemplares: 17 de octubre de 2021

Segunda edición electrónica: 17 de octubre de 2021

Impreso por Feysler Impresora y Comercial

ISBN libro impreso: 978-956-7973-12-5

Criterios para la transcripción:

En la transcripción de los documentos se respetaron todas sus formas lingüísticas, gramaticales y ortográficas. Se intervino sobre los textos originales solo en los casos de erratas mecanográficas u omisiones que pudieran confundir al lector.

Imagen portada: Fotografía del Aviator Pettirossi publicada en *Mundo Argentino*. (1916)

Agradecemos especialmente al Museo Nacional de Aeronáutica y del Espacio de Chile, quienes nos facilitaron algunos invaluables archivos fotográficos, a la División de Recursos Humanos de la Fuerza Aérea de Chile; al Archivo Histórico del Ejército de Chile; al Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio; Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile; Archivo Histórico de la Fuerza Aérea del Paraguay; señora Guillemette De Buré de Francia; señores Antonio Luis Sapienza Fracchia y Esteban Eduardo Raczynski del Paraguay; Eloy Martín Rivelli de la Argentina; señor Cosme Degenar y el Coronel Sergio Mourão del Brasil; Sergio Barriga Kreft; Oscar Avendaño Godoy; el Coronel DCEM Roberto José Idoyaga Benítez, Ex 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 y en particular al Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas” por el constante apoyo prestado.

El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, autoriza a que los contenidos de esta monografía puedan ser citados o reproducidos, parcial o por completo, siempre cuando sus fuentes y autores sean citados.



Orden Al Mérito Aeronáutico “Teniente 1° Silvio Pettirossi”

SILVIO PETTIROSSI PEREIRA

*Militar, aviador y acróbata pertinaz e infatigable,
sirvió a la aviación y a los cielos de América*

*Dotado de una personalidad que se caracterizaba por su autonomía
y por la aplicación enérgica y sostenida de
su voluntad, exaltada hasta el sacrificio, no era de extrañar la
vehemencia del entusiasmo con que acometía sus vuelos.*

*Vivió pensando en cómo hacer más grande
y respetada a su amada Patria, el Paraguay.*