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

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

# Silvio Pettirossi Pereira

## *Padre de la Aviación Paraguaya*
## *"Rey del Aire"*
## *en los cielos de Chile y América*

***Norberto Traub Gainsborg***

# 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 Paris 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.

# Silvio Pettirossi Pereira

Tras algo más de un siglo transcurrido, tanto la figura como la obra de Silvio Pettirossi, se vuelve para mucha gente, un verdadero enigma. En esta ocasión, para nuestra corporación siempre empeñada en recordar aquel patrimonio intangible que cala profundo sobre nuestra aviación, la historia de aquel avezado acróbata aviador que fuera aclamado por muchos 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.

***Silvio Pettirossi Pereira***

Por ello, es que nuevamente hemos considerado apropiado emprender el llevar ante sus ojos, esta investigación iniciada tiempo atrás, con breves y certeras líneas, información aumentada e imágenes nuevas, que ayudarán a 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, 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 libraría por aquellos años en Europa.

***Norberto Traub Gainsborg***
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Apreciados lectores,

Desde la histórica base aérea Ñu Guazú, en el año del centenario de la Aviación Militar Paraguaya, me llena de orgullo y satisfacción poder dirigirme a ustedes para honrar la memoria y las hazañas del padre de la aviación paraguaya, el Teniente 1° Silvio Pettirossi.

Desde temprana edad el espíritu valiente de este joven paraguayo lo llevó a surcar los cielos, primero en su imaginación, y luego a través de este maravilloso invento llamado avión, que nos permite surcar físicamente los cielos. Silvio Pettirossi supo levantar vuelos y realizar en el cielo maniobras y acrobacias cual osada ave en vuelo que desafía las leyes naturales, dejando atónitos a miles de espectadores alrededor del mundo. Sus proezas dejaron indelebles recuerdos en diversas partes del mundo como Argentina, Brasil, Chile, Uruguay, Estados Unidos de Norteamérica, y también en su querido Paraguay.

Como Comandante del Comando de Institutos Aeronáuticos de Enseñanza de la Fuerza Aérea Paraguaya, nos unimos al Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile en su homenaje a este intrépido aviador sudamericano, haciendo posible que su figura se conozca y continúe trascendiendo en el tiempo como real ejemplo de sostenida voluntad y dedicación al vuelo.

Su temprano vuelo a la inmortalidad truncó grandes proyectos para la aviación paraguaya, pero su legado hace posible que hoy sigamos mirando al cielo contemplando la figura de nuestro "Ás", instándonos a levantar vuelos cada vez más altos.

Sean mis sinceros agradecimientos y sentimientos de alta estima hacia aquellos que hicieron posible que, en la Plaza Paraguay de la Comuna de Las Condes de Santiago de Chile, se erija el busto de este aviador paraguayo, como un gesto de solidaridad sudamericana unida en la pasión que suscita el vuelo. El bronce perenne hace honor a su figura y nos sentimos honrados de que todavía al tiempo presente, nuestros hermanos chilenos le rindan este homenaje en reconocimiento de su valor, generosidad y aporte a la aviación americana.

Que Nuestra Señora de Loreto, patrona de la aviación, custodie con especial atención a todos aquellos que diariamente estudian, trabajan y colaboran para el engrandecimiento de este loable emprendimiento humano.

COMANDO DE LA FUERZA AEREA
INSTITUTOS AERONÁUTICOS DE ENSEÑANZA
COMANDANTE

Gral. de Brigada Aeronáutica Roberto José Idoyaga Benítez.
Comandante del Comando de Institutos Aeronáuticos de Enseñanza.

# TENIENTE 1°SILVIO PETTIROSSI PEREIRA, PADRE DE LA AVIACIÓN PARAGUAYA

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

Hace algunos años 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 a este gran prócer de la aviación iberoamericana, dedicándole una monografía histórica especial.

Hoy, cuando una vez más recordemos su lamentable y trágica muerte, ocurrida el 17 de octubre de 1916, leeremos estas líneas como sencillo tributo en el recuerdo, aportando 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 de nuestros pueblos y progreso de los mismos.

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 sus logros, inmersos en el propio contexto de aquellos días.

Sus padres fueron el ciudadano italiano residente en el Paraguay, Antimo Pettirossi[1] y la distinguida dama paraguaya doña Rufina Pereira Roldán. Silvio[2], 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 Pilcomayo[3], 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.

Sus padres, preocupados de la mejor formación de sus hijos en aquellos días, los educaron en Italia. Inscribieron a Silvio, con sólo 7 años de edad, 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 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, 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 Pettirossi.***

Ya con catorce años regresó 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 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 de vida, 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 parecen 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 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 y necesarios 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 consultas 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 galo de Reims-Bétheny.

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 obtendrá su flamante brevet Nº1228 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 alcanzaría una indisputable fama como ***Rey del cielo***.

***Página con publicidad aeronáutica de la Casa de Armand Deperdussin, publicada en la revista L' Aérophile[4] a fines de 1910.***

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

**A l'école Deperdussin**

*Aérodrome de la Champagne*

Le chef-pilote Parmelin fait des essais d'hélice à très grande hauteur. Le lieutenant Bresson fait son épreuve de hauteur : 45 minutes à 1.200 mètres (brevet militaire).

Le lieutenant Gauthier passe les trois épreuves du brevet de l'Aéro-Club, montant à 350 mètres.

Les lieutenants Zapelli, Rufenne, Redelsperger, Devienne s'exercent aux spirales.

Le lieutenant Ragon et le sergent Marinkowitch sont prêts pour le brevet.

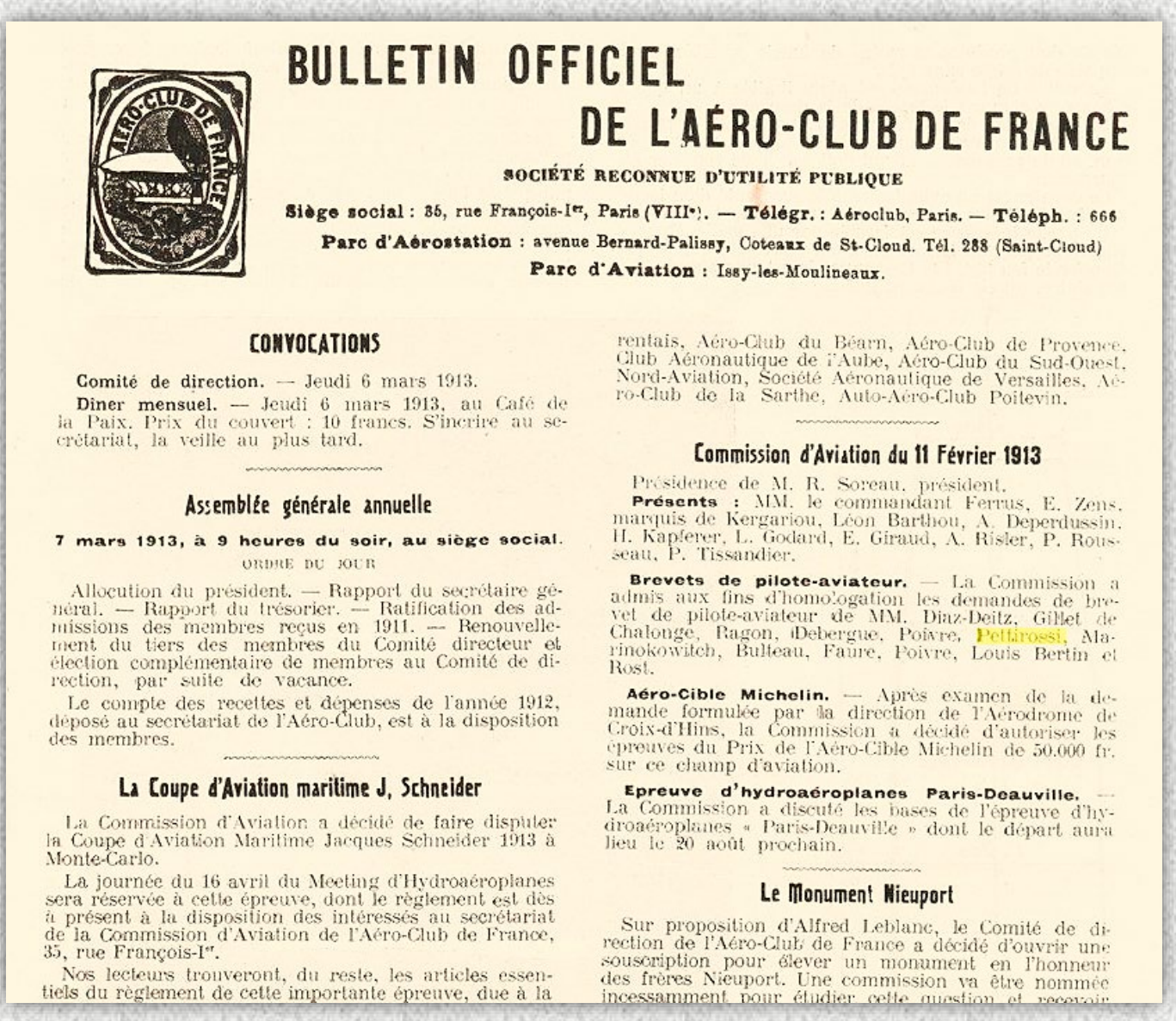
Le lieutenant paraguayen, Pettirossi est très en progrès.

Emile Devienne et Mlle Marvingt évoluent à plusieurs reprises.



***Recorte del periódico vespertino francés, La Petite Press del viernes 6 de diciembre de 1912, dando cuenta de los rápidos avances obtenidos por Pettirossi. Debajo del recorte, una foto postal de enero de 1913, mostrándolo ya en los mandos del 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-Ier, Paris (VIIIe). — **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.

## CONVOCATIONS

**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-Ier.

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 Chalonge, Ragon, Debergue, Poivre, Pettirossi, Marinokowitch, Bulteau, 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

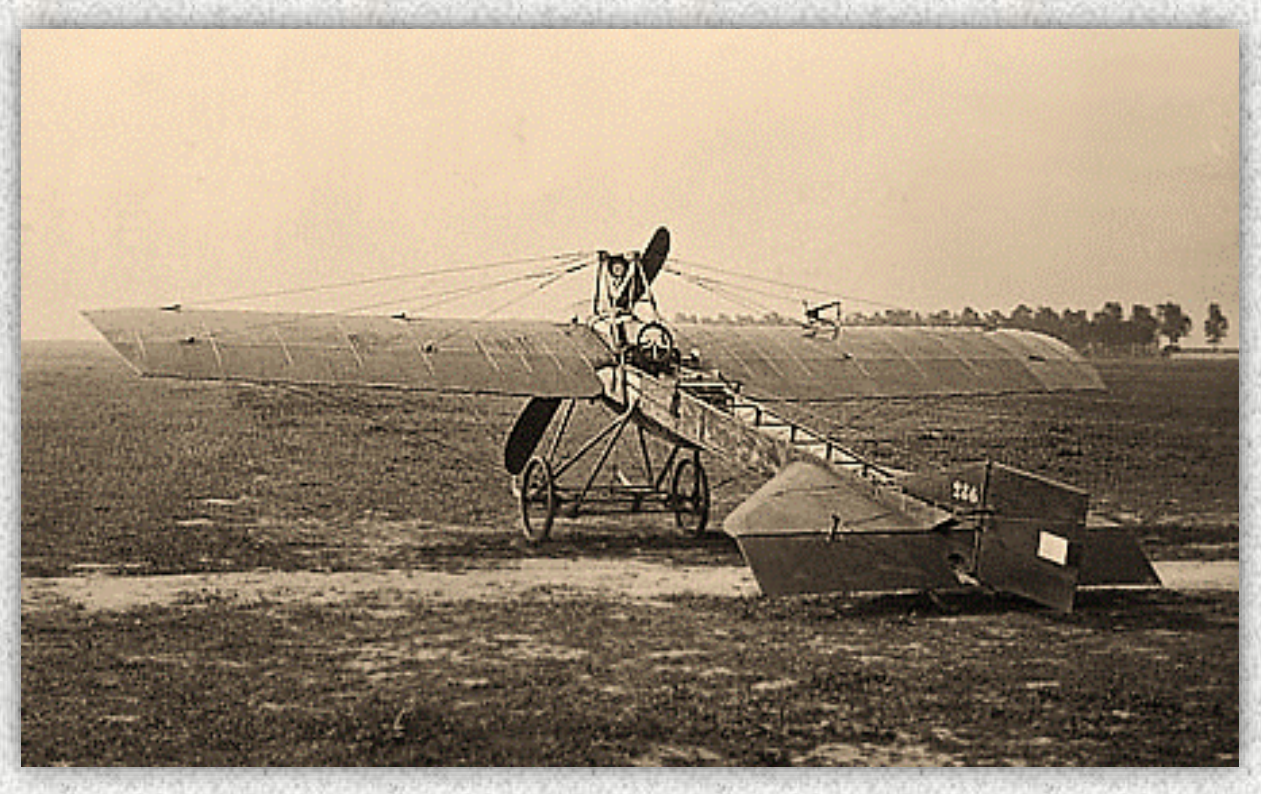
***Publicación del Boletín oficial del Aero Club de Francia, donde se publica la fecha exacta de la reunión de la Comisión de Aviación que evaluó sus condiciones para otorgarle días después, el 17 de febrero de 1913, su ansiado "brevet de piloto" Nº 1.228.***

**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 bautizará 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”, muy 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 hacer una guiñada hacia un lado, luego el buceo de la nariz-primero hacia el suelo. Esta acción se convertiría luego en una maniobra estándar, conocida como el “*Stall-turn*” o Cabeza de Martillo.

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 Pégoud[5], piloto de pruebas de la firma Blériot, quien decidiría tratar y se convertiría en uno de los primeros pilotos acrobáticos.

Este connotado piloto acróbata francés, fue también en 1913, el primer aviador en saltar desde 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[6], era una prueba acrobática diseñada por el aviador francés Adolphe Pégoud, que no fue lograda sino que hasta comienzos de septiembre en el año de 1912 por un piloto militar 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." …***

[6] El periódico francés de París, *L'Intransigeant* de fecha 3 de marzo de 1914, agrega un dato concreto no solo sobre el reconocimiento y la superioridad como piloto acróbata de Pettirossi en la Europa de aquellos días, cuando en su página 3, detalla: *"D'Etampes.- Es el teniente Silvio Pettirossi, del Ejército del Paraguay, quien se viene a sumar a la lista de los lopistas. Aquí, sobre el aeródromo D'Etampes, él ha ejecutado 30 veces el loop, delante del M. Doridal, comisario de l'AéCF. Pettirossi pilotea un Depperdussin-Gnome, bujías Oléo, hélice Chauviére; es el primer piloto que hace el loop sobre su aparato." (Fuente: https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k787016w/f3.item.r=silvio%20pettirossi.zoom)*

**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 monoplan *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 monoplan 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 aeroplane 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 moniteur 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 monoplan 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, succomba 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 monoplan 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 dégagés 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*". [7]**

## 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, el aviador Ing. Jorge Alejandro Newbery, quien perdiera la vida en un trágico y desafortunado accidente en Los Tamarindos, Mendoza, días antes, 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".*

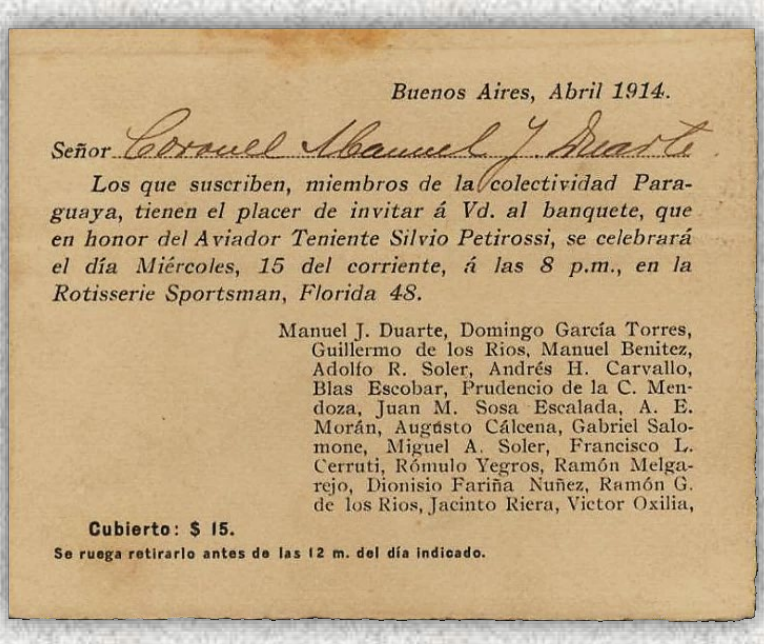
La prensa bonaerense dedicó altos elogios al piloto paraguayo y hasta el propio presidente de la Argentina, el Doctor Roque Sáenz Peña junto al vicepresidente Dr. Victorino de la Plaza, quedaron impresionados al asistir a una de sus demostraciones, felicitándolo efusivamente tras las acrobacias realizadas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

---

[7] 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.***



*Buenos Aires, Abril 1914.*

Señor Coronel Manuel J. Duarte

*Los que suscriben, miembros de la colectividad Paraguaya, tienen el placer de invitar á Vd. al banquete, que en honor del Aviador Teniente Silvio Petirossi, se celebrará el día Miércoles, 15 del corriente, á las 8 p.m., en la Rotisserie Sportsman, Florida 48.*

Manuel J. Duarte, Domingo García Torres, Guillermo de los Rios, Manuel Benitez, Adolfo R. Soler, Andrés H. Carvallo, Blas Escobar, Prudencio de la C. Mendoza, Juan M. Sosa Escalada, A. E. Morán, Augusto Cálcena, Gabriel Salomone, Miguel A. Soler, Francisco L. Cerruti, Rómulo Yegros, Ramón Melgarejo, Dionisio Fariña Nuñez, Ramón G. de los Rios, Jacinto Riera, Victor Oxilia,

**Cubierto: $ 15.**

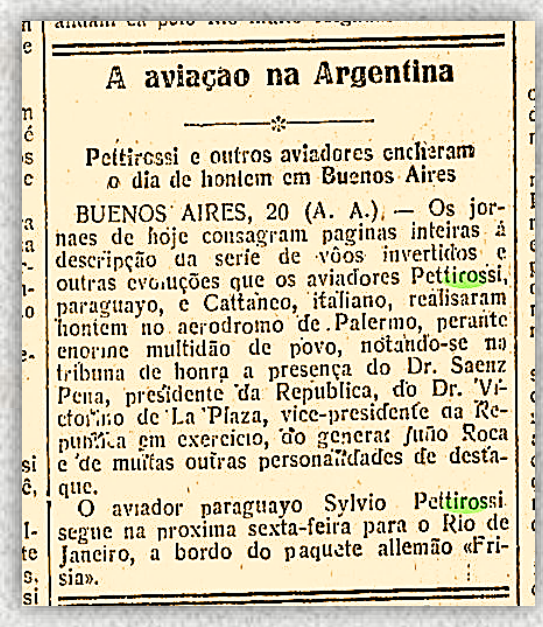
**Se ruega retirarlo antes de las 12 m. del día indicado.**

***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 antecedía.



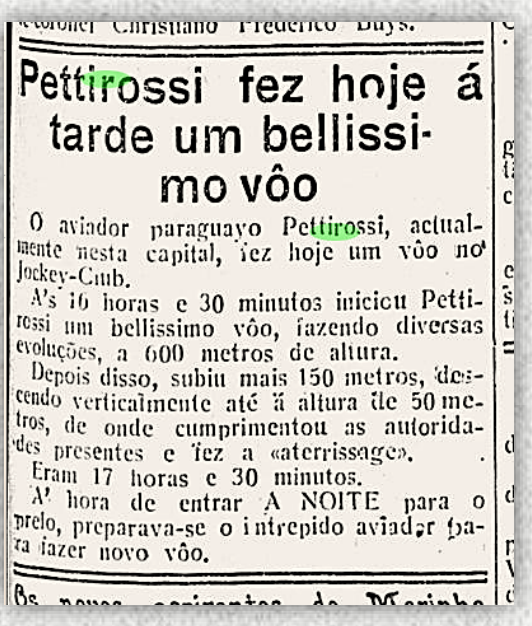
A aviação na Argentina

Pettirossi e outros aviadores encheram o dia de hontem em Buenos Aires

BUENOS AIRES, 20 (A. A.). — Os jornaes de hoje consagram paginas inteiras á descripção da serie de vôos invertidos e outras evoluções que os aviadores Pettirossi, paraguayo, e Cattaneo, italiano, realisaram hontem no aerodromo de Palermo, perante enorme multidão de povo, notando-se na tribuna de honra a presença do Dr. Saenz Pena, presidente da Republica, do Dr. Victorino de La Plaza, vice-presidente da Republica em exercicio, do general Julio Roca e de muitas outras personalidades de destaque.

O aviador paraguayo Sylvio Pettirossi segue na proxima sexta-feira para o Rio de Janeiro, a bordo do paquete allemão «Frisia».

*A Noite, 20 de abril de 1914*[8]



Pettirossi fez hoje á tarde um bellissimo vôo

O aviador paraguayo Pettirossi, actualmente nesta capital, fez hoje um vôo no Jockey-Club.

A's 16 horas e 30 minutos iniciou Pettirossi um bellissimo vôo, fazendo diversas evoluções, a 600 metros de altura.

Depois disso, subiu mais 150 metros, descendo verticalmente até á altura de 50 metros, de onde cumprimentou as autoridades presentes e fez a «aterrissagem».

Eram 17 horas e 30 minutos.

A' hora de entrar A NOITE para o prelo, preparava-se o intrepido aviador para fazer novo vôo.

*Ultima Hora, 6 de mayo de 1914*[9]

En una de estas exhibiciones, realizada el 13 de mayo de 1914, 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 Brazileiro*"[10].

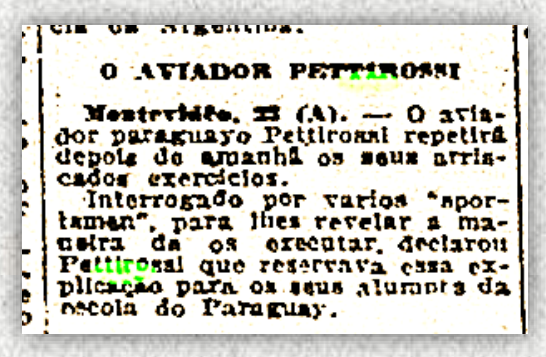
Pettirossi voará amanhã no Jockey-Club

O valente aviador paraguayo Pettirossi offerece amanhã ao publico carioca a sua ascenção especial no Jockey Club.

O joven aviador terá brilhante recepção do publico que o admira, através a sua fama de eximio aviador, da escola de Pégoud.

A sua ascenção será á tarde.

*A Noite, 8 de mayo de 1914*



O AVIADOR PETTIROSSI

Montevidéo, 23 (A). — O aviador paraguayo Pettirossi repetirá depois de amanhã os seus arriscados exercicios.

Interrogado por varios "sportsmen", para lhes revelar a maneira de os executar, declarou Pettirossi que reservava essa explicação para os seus alumnos da escola do Paraguay.

*Jornal do Brasil, domingo 24 de mayo de 1914*[11]

[8] http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=348970_01&pesq=pettirossi&pasta=ano%20191&hf=memoria.bn.br&pagfis=4157

[9] http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=348970_01&pesq=pettirossi&pasta=ano%20191&hf=memoria.bn.br&pagfis=4243

[10] Diario ***O Seculo*** (RJ), 14 de mayo de 1914. Núm. 2375. Pág. 1.

[11] http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=030015_03&pesq=pettirossi&pasta=ano%20191&hf=memoria.bn.br&pagfis=25312

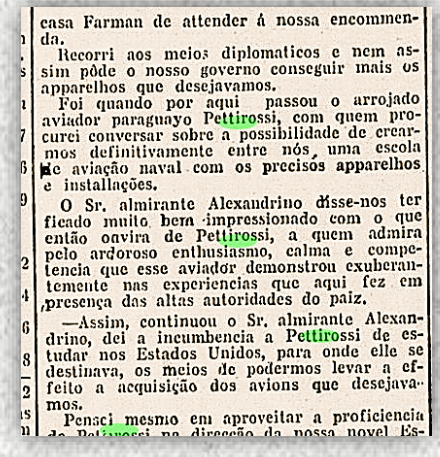
**El aviador paraguayo Pettirossi quien ha perfeccionado las acrobacias aéreas de Adolphe Pégoud, en el *Jockey-Club* de Rio de Janeiro listo para realizar uno de sus vuelos.**

**9 de mayo de 1914.**

El semanario ilustrado brasilero, *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 brasileros 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.



casa Farman de attender á nossa encommenda.

Recorri aos meios diplomaticos e nem assim pôde o nosso governo conseguir mais os apparelhos que desejavamos.

Foi quando por aqui passou o arrojado aviador paraguayo Pettirossi, com quem procurei conversar sobre a possibilidade de crearmos definitivamente entre nós, uma escola de aviação naval com os precisos apparelhos e installações.

O Sr. almirante Alexandrino disse-nos ter ficado muito bem impressionado com o que então ouvira de Pettirossi, a quem admira pelo ardoroso enthusiasmo, calma e competencia que esse aviador demonstrou exuberantemente nas experiencias que aqui fez em presença das altas autoridades do paiz.

—Assim, continuou o Sr. almirante Alexandrino, dei a incumbencia a Pettirossi de estudar nos Estados Unidos, para onde elle se destinava, os meios de podermos levar a effeito a acquisição dos avions que desejavamos.

Pensei mesmo em aproveitar a proficiencia de Pettirossi na direcção da nossa novel Es-

***A Noite, 10 de mayo de 1916*[12]**

[12] 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%20191&hf=memoria.bn.br&pagfis=8505

***Sátira política publicada en el semanario brasilero "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 pude 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 de la Fuerza Aérea Brasileña, Sergio Mourão M.)*

O aviador Petirossi preparando-se para um vôo sensacional, no prado do Jockey-Club.

O aviador Petirossi no ar, em arrojadas evoluções, no prado do Jockey-Club

***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 N° 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 tenían 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, de acuerdo a una entrevista publicada en mayo de 1916.

En junio de 1914, continuarán las exitosas presentaciones aéreas en el Uruguay. En este país, tras una serie de aclamadas presentaciones será agasajado con 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 frio 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.***

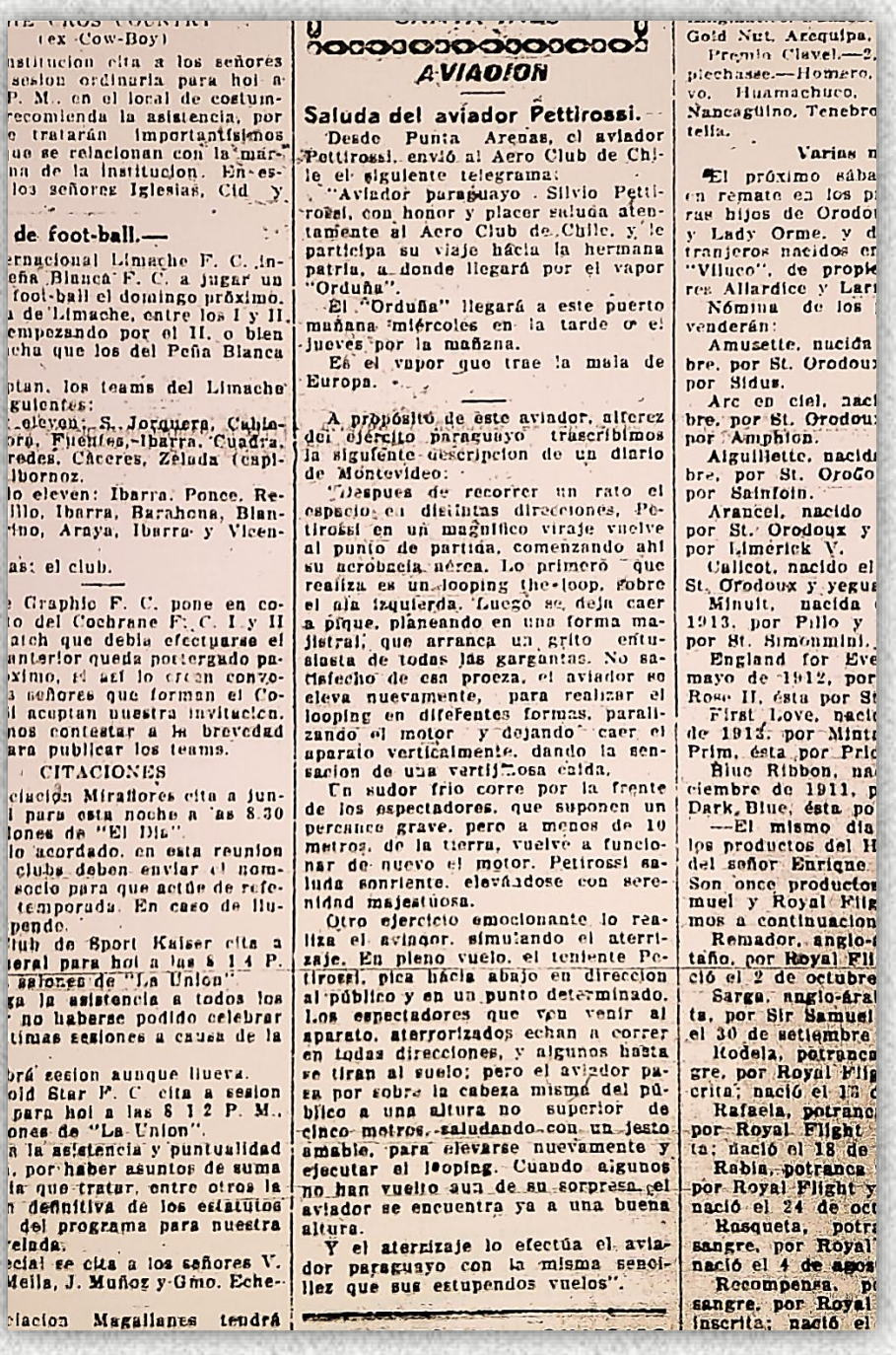
***Y el aterrizaje lo efectúa el aviador paraguayo con la misma sencillez que sus estupendos vuelos"***

Al mes siguiente viajará 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 Béguet[13], 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, comunicaba 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".**

[13] **Maurice Jules Béguet** (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.



(ex-Cow-Boy)

nstitucion cita a los señores
sesion ordinaria para hoi a
P. M., en el local de costum-
recomienda la asistencia, por
e tratarán importantísimos
ue se relacionan con la mar-
na de la Institucion. En es-
los señores Iglesias, Cid y

**de foot-ball.—**

ernacional Limache F. C. in-
eña Blanca F. C. a jugar un
foot-ball el domingo próximo.
a de Limache, entre los I y II,
empezando por el II, o bien
cha que los del Peña Blanca

ptan, los teams del Limache
guientes:
eleven: S. Jorquera, Cabie-
oro, Fuentes, Ibarra, Cuadra,
redes, Cáceres, Zelada (capi-
Ibornoz.
lo eleven: Ibarra, Ponce, Re-
illo, Ibarra, Barahona, Blan-
ino, Araya, Ibarra y Vicen-

as: el club.

Graphic F. C. pone en co-
lo del Cochrane F. C. I y II
atch que debia efectuarse el
anterior queda postergado pa-
ximo, si así lo creen conve-
s señores que forman el Co-
il aceptan nuestra invitacion.
nos contestar a la brevedad
ara publicar los teams.

CITACIONES

elacion Miraflores cita a jun-
l para esta noche a las 8.30
lones de "El Dia".
lo acordado, en esta reunion
clubs deben enviar el nom-
socio para que actúe de refe-
temporada. En caso de llu-
pende.
lub de Sport Kaiser cita a
eral para hoi a las 8 1/4 P.
salones de "La Union".
ga la asistencia a todos los
no haberse podido celebrar
timas sesiones a causa de la

brá sesion aunque llueva.
old Star F. C. cita a sesion
para hoi a las 8 1/2 P. M.,
ones de "La Union".
a la asistencia y puntualidad
, por haber asuntos de suma
la que tratar, entre otros la
n definitiva de los estatutos
del programa para nuestra
elada.
ecial se cita a los señores V.
Mella, J. Muñoz y Gmo. Eche-

elacion Magallanes tendrá

## AVIACION

### Saluda del aviador Pettirossi.

Desde Punta Arenas, el aviador Pettirossi, envió al Aero Club de Chile el siguiente telegrama:

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

El "Orduña" llegará a este puerto mañana miércoles en la tarde o el jueves por la mañana.

Es el vapor que trae la mala de Europa.

---

A propósito de este aviador, alferez del ejército paraguayo trascribimos la siguiente descripcion de un diario de Montevideo:

"Despues 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, planeando en una forma majistral, que arranca un grito entusiasta de todas las gargantas. No satisfecho de esa proeza, el aviador se eleva nuevamente, para realizar el looping en difefentes formas, paralizando el motor y dejando caer el aparato verticalmente, dando la sensacion de una vertijinosa caida.

Un sudor frio corre por la frente de los espectadores, que suponen un percance grave, pero a menos de 10 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 hácia abajo en direccion al público y en un punto determinado. Los espectadores que van 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 jesto amable, para elevarse nuevamente y ejecutar el looping. Cuando algunos no han vuelto aun 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".

Gold Nut, Arequipa.
Premio Clavel.—2,
piechasse.—Homero,
vo. Huamachuco,
Nancagüino, Tenebro
tella.

Varias n

El próximo sába
en remate en los p
ras hijos de Orodo
y Lady Orme, y d
tranjeros nacidos e
"Viluco", de propi
res Allardice y Lar
Nómina de los
venderán:
Amusette, nacida
bre, por St. Orodou
por Sidus.
Arc en ciel, naci
bre, por St. Orodou
por Amphion.
Alguillette, nacid
bre, por St. Oroco
por Sainfoin.
Arancel, nacido
por St. Orodoux y
por Limerick V.
Calicot, nacido el
St. Orodoux y yegu
Minuit, nacida
1913, por Pillo y
por St. Simonmini.
England for Eve
mayo de 1912, por
Rose II, ésta por St
First Love, naci
de 1913, por Mint
Prim, ésta por Pric
Blue Ribbon, na
ciembre de 1911, p
Dark Blue, ésta po
—El mismo dia
los productos del H
del señor Enrique
Son once producto
muel y Royal Flig
mos a continuacion
Remador, anglo-
taño, por Royal Fli
ció el 2 de octubre
Sarga, anglo-ára
ta, por Sir Samuel
el 30 de setiembre
Rodela, potranca
gre, por Royal Flig
crita; nació el 13
Rafaela, potranc
por Royal Flight
ta; nació el 18 de
Rabia, potranca
por Royal Flight y
nació el 24 de oct
Rasqueta, potr
sangre, por Royal
nació el 4 de agos
Recompensa, p
sangre, por Royal
inscrita; nació el

***El Mercurio de Valparaíso, 14 de julio de 1914***
***En esta nota, se señalaba que Pettirossi arribaría primero a aquel puerto, desconociéndose que se había bajado en el puerto de Coronel para conectar por vía férrea a Santiago***

Es así, que días más tarde abordo del antes señalado vapor, Pettirossi arribaba al sureño puerto chileno de Coronel, el día 15 de julio de 1914, desde donde se trasladará por ferrocarril hasta Santiago de Chile. Una vez en la capital, Pettirossi visitará a medio día los principales periódicos para invitar a los medios a que acudan a su primera presentación aérea planificada para la tarde de ese mismo día, en el Club Hípico de la ciudad.

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: *"Pettirossi 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."*

A continuación, la misma nota auspiciaba éxitos en las presentaciones previstas para esta gira y anunciaba una novedad medianamente comentada por aquellos días. La primera decía: *"Pettirossi llevará a cabo seis o más exhibiciones en Santiago, lo que permitirá que sus asombrosos vuelos sean ampliamente conocidos por los numerosísimos aficionados",* mientras que la otra, daba cuenta de:

"***Aeroplanos para el Paraguay.- De acuerdo con el contrato que el aviador nacional Eduardo Molina Lavín celebró con el Gobierno del Paraguay, en pocos días más, y ante una comisión que la formarán el Ministro de esa nación, el aviador Pettirossi y dos oficiales paraguayos, se hará la entrega de los aeroplanos que el señor Molina llevará a Asunción para iniciar el primer curso de la Escuela de Aviación de esa República".***

A medida que pasaban los días, otro interesante reportaje, del mismo medio aéreo nacional, fechado días más tarde de su arribo a Santiago y su lamentable accidente inicial en el Club Hípico, ese indeseado miércoles 15 de julio de 1914.

En él, se hacía referencia a las virtudes técnicas que proporcionaba ciertamente, el escaso y delicado material fílmico del que se disponía por aquellos días, proveniente esencialmente de Europa y los Estados Unidos, con el cual se podrían editar los prodigiosos y arriesgados vuelos acrobáticos del ya emblemático aviador.

La crónica publicada en este relevante boletín técnico, daba a conocer lo impactante del espectáculo aéreo, en los siguientes términos:

*"Vistas en una cinta cinematográfica uno podría imaginarse que las proezas aéreas que ejecuta el aviador Silvio Pettirossi son una fantasía, una rápida y feliz combinación de la Casa Pathé, pero viendo la realidad, contemplando a este virtuoso repetir iguales hazañas bajo nuestro cielo, uno no puede menos que exclamar que la aviación progresa a pasos agigantados y que Pettirossi es un aviador como pocos, uno de esos héroes que exponen su vida por demostrar ante sus semejantes la confianza que les inspira el difícil arte a que se han dedicado.*

*Para Pettirossi nada queda por hacer en materia de arrojo. Este bravo piloto todo lo ha probado; todas las caídas posibles las ha tentado buscando y obteniendo el remedio inmediato para volver el aeroplano a su estado normal. Y pasa así a ser un hombre extraordinario, de un cerebro superior, de un corazón de acero, que no palpita ante el peligro a que se expone.*

*La aviación proporciona momentos muy agradables, sensaciones extrañas que aún no han podido ser definidas; y así debe ser, pues a este eximio surcador del espacio le hemos oído decir que experimenta un grato placer al volar cabeza abajo, semejando "la hoja seca", sin que jamás haya sentido la menor molestia encontrándose en esa postura.*

*Viéndolo volar perdido entre las nubes y teniendo como marco nuestras nevadas cordilleras y el verdor de los campos vecinos donde la vista se recrea ante un espectáculo majestuoso en realidad y poesía, cuántas ideas llegan a nuestra imaginación, cuántos recuerdos de otros tiempos afluyen ante nuestra vista y nos muestran a los primeros aviadores que recelosos piloteaban sus máquinas temerosos de que al menor soplo su débil barquilla pudiera ser arrastrada o volcada, concluyendo con su existencia.*

*Hoy vamos más allá; ante el espectáculo que nos ofrece Pettirossi vemos el porvenir, el día no lejano, cuando todos, cual más cual menos, puedan realizar una excursión aérea con la más completa seguridad, ya sea navegando bajo un cielo hermoso y sereno o bajo la cúpula plomiza, amenazadora de un día de tempestad.*

*Las volaciones de Pettirossi deleitan, trastornando el temor en admiración hacia el más audaz de los pájaros humanos que hemos conocido, y cuya fama ha trascendido ya todo el Orbe, donde un sud-americano ha llegado a calificarse como el más hábil de los reyes del aire.*

*Armando Venegas*
*Santiago, 28 de julio de 1914"*

# EL AVIADOR PETTIROSSI EN SANTIAGO

## 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.

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 charlador, 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 había 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.

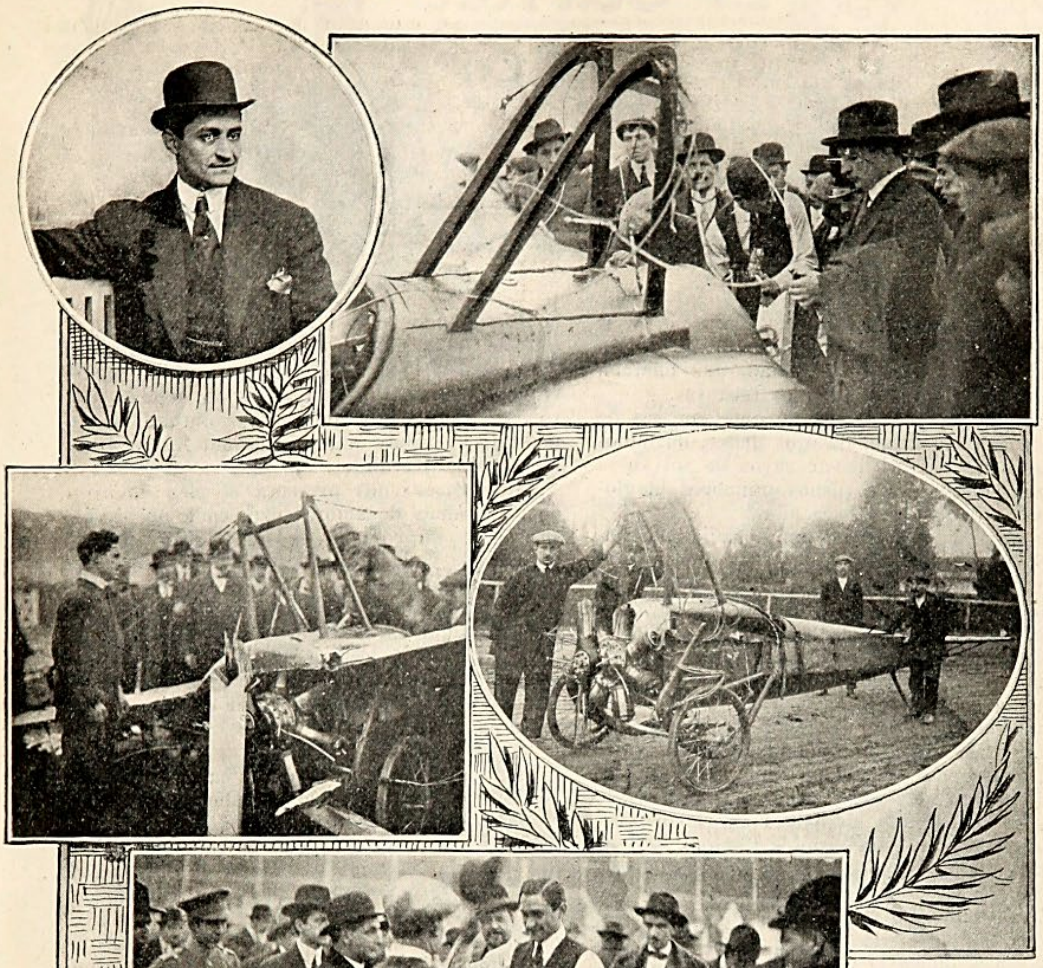
El monoplano fué luego desarmado y transportado al garage de Copetta, pudiendo constatarse la excelente construcción de la máquina que, a pesar de lo recio del choque, no sufrió otros desperfectos que los apuntados.

---

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.

# EL AVIADOR PETTIROSSI



Cuando efectuaba el Miércoles último su ensayo de vuelos en el Club Hípico para la prensa, el aviador Pettirossi, hubo de lamentarse un accidente que aplazará algunos días los vuelos de este aviador. Debido al cieno que había en el terreno el aparato se desvió por desgracia contra las barandas de la pista y sufrió violentos destrozos que podrán ser reparados muy en breve. Lamentamos este accidente que nos priva de ver sus vuelos.

1. El aviador Pettirossi fotografiado en "Zig-Zag".—2. Curiosos examinando su aparato tipo Duperdussin, motor Gnome de 60 H. P.—3. Después del accidente.—4. Vista general del aparato.—5. Charlando con el capitán Avalos.—6. En "pose" para "Zig-Zag", antes del accidente.

*Revista Zig-Zag N°491, 18 de julio de 1914*

***Pettirossi conversa animadamente con el público y con el Capitán Manuel Avalos Prado, destacado piloto militar chileno y primer 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 y confuso accidente del cual Pettirossi salió ileso, le costará

el retraso de unos pocos días para reparación del aeroplano y cambio de hélice en el ya célebre 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, 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.

Luego de unos veinte minutos de espectáculo aterrizaría pasando a llevar una cuerda que separaba la reja de las tribunas con la cancha de carreras, causando nuevamente daños menores al avión y demorando por algunos días, las próximas exhibiciones de esa semana.

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. La concesión acordaba el poder realizar dos espectáculos semanales, los sábados en el Club Hípico y los domingos en el Parque Cousiño.***

Para entregar un marco anecdótico y de información del mundo aeronáutico nacional de esos días, será menester recordar al lector, que el Coronel Pedro Pablo Dartnell Encina, había sido nombrado como nuestro segundo Inspector de Aeronáutica Militar, en reemplazo del general Arístides Pinto Concha, dando con ello continuidad a nuestra aeronáutica militar temprana. La figura de Dartnell, bastante apreciada en el mundo militar y civil, pues era además, vicepresidente del Directorio del Aero Club de Chile, entidad de gran valer por esos días.

# CARICATURA SEMANAL

AVIADOR PETTIROSSI

El famoso aviador ha sufrido a su llegada a Chile, un pequeño accidente, y el mal tiempo ha impedido a sus admiradores darle sus más sinceros aplausos.

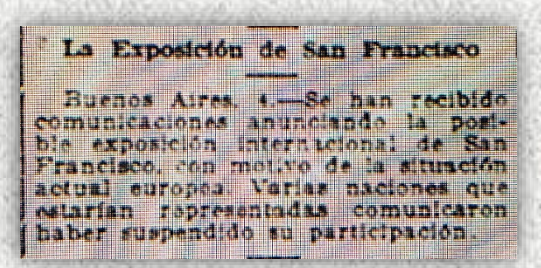
Pero luego volará, digno émulo de Pegoud, como ha volado en alas de la fama, el rico y delicioso licor

**ANIS DEL MONO**

(de Bosch & Co., Badalona)

*Revista Zig-Zag N°492, 25 de julio de 1914*

Mientras, en la América de aquellos días, dos hechos de gran trascendencia impactaban a la opinión pública: El inminente inicio e incierto desarrollo de la Primera Guerra Mundial que afectaba inicialmente a la esperada feria internacional de San Francisco, la *Panama Pacific International Exposition*; y luego otro hecho más cercano al Cono Sur, sería la muerte del presidente transandino Roque Sáenz Peña ocurrida el día 9 de agosto, pocos días antes de la partida de Pettirossi desde Chile.



**La Exposición de San Francisco**

Buenos Aires, 4.—Se han recibido comunicaciones anunciando la posible exposición internacional de San Francisco, con motivo de la situación actual europea. Varias naciones que estarían representadas comunicaron haber suspendido su participación.

***La Exposición Internacional Panamá-Pacífico fue la primera feria mundial celebrada en América. Esta se realizaría en San Francisco, California, Estados Unidos, a partir del 20 de febrero al 4 de diciembre de 1915.***
***Su propósito declarado era celebrar la finalización de la construcción del Canal de Panamá, magno hito ingenieril de la época, pero también fue ampliamente visto como una oportunidad para mostrar la reconstrucción y recuperación de la ciudad de San Francisco, del terremoto de 1906. La feria se construyó en un sitio de 636 acres (1 milla cuadrada, 2,6 km2) a lo largo de la costa norte, entre Presidio y Fort Mason, actualmente conocido como Marina District.***

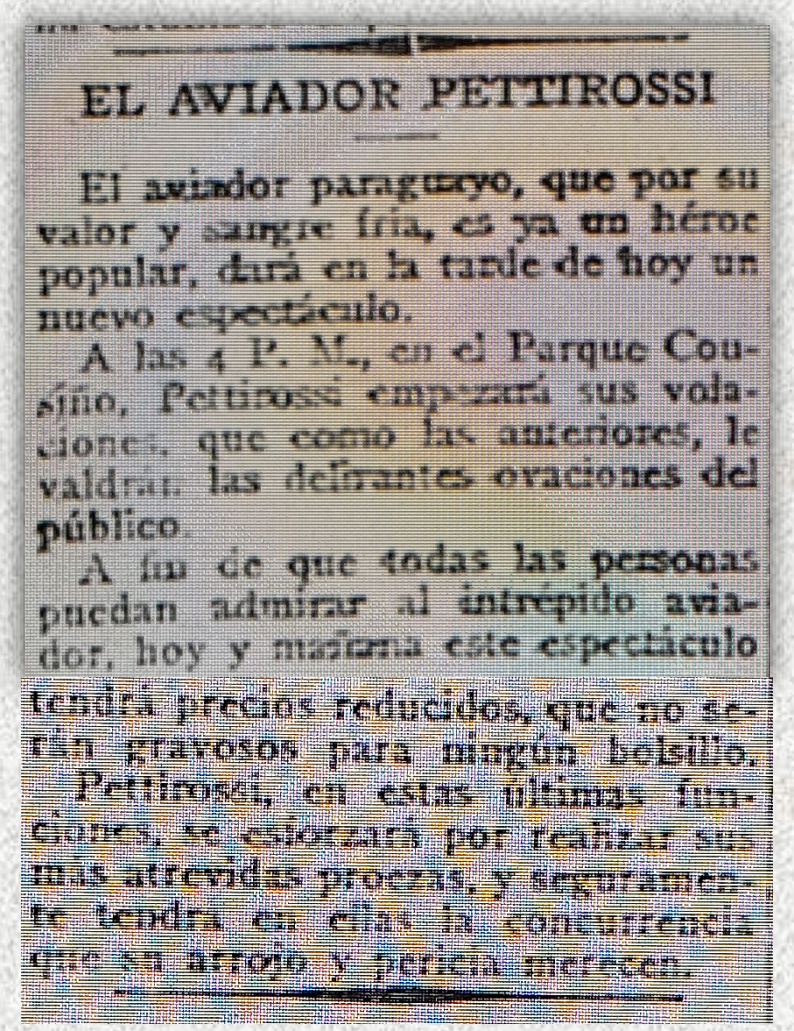
Ante el segundo y lamentable hecho ocurrido, valga resaltar que, con motivo de este sensible fallecimiento, se intercambien los Aero Clubs de Chile y Argentina, estos interesantes telegramas que reproduzco:

"*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 Pettirossi junto al precursor aeronauta chileno, Armando Venegas de la Guarda.***

Al respecto de la acrobacia aérea, 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*"**.)



EL AVIADOR PETTIROSSI

El aviador paraguayo, que por su valor y sangre fría, es ya un héroe popular, dará en la tarde de hoy un nuevo espectáculo.

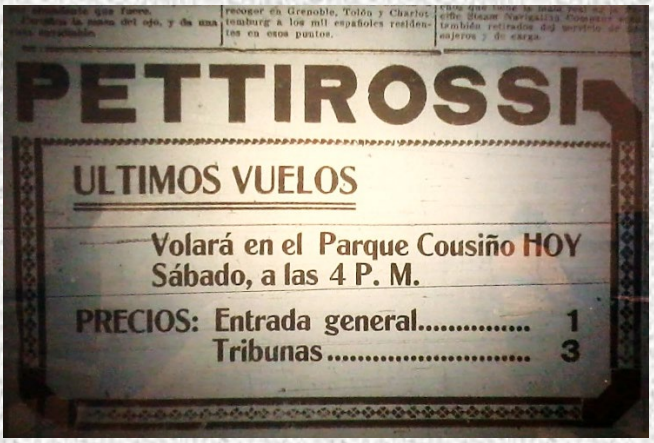
A las 4 P. M., en el Parque Cousiño, Pettirossi empezará sus volaciones, que como las anteriores, le valdrán las delirantes ovaciones del público.

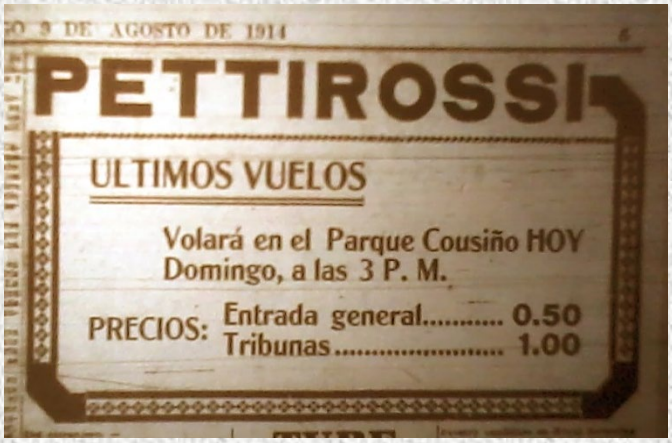
A fin de que todas las personas puedan admirar al intrépido aviador, hoy y mañana este espectáculo tendrá precios reducidos, que no serán gravosos para ningún bolsillo.

Pettirossi, en estas últimas funciones, se esforzará por realizar sus más atrevidas proezas, y seguramente tendrá en ellas la concurrencia que su arrojo y pericia merecen.

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*"[14] 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.

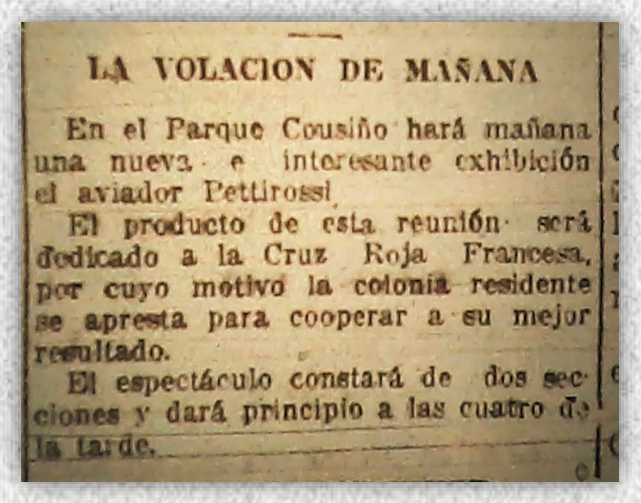
[14] De acuerdo a la información consignada en el Boletín N°5 del Aeroclub de Chile, del mes de mayo de 1914, los aviadores en el mundo que realizaban esta particular y peligrosa prueba acrobática, eran sólo 44 de acuerdo a la Federación Aérea Internacional, de los cuales se distinguían tres sudamericanos: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




***Avisos publicados en el Diario El Mercurio, donde se anunciaron 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.***

Otro aspecto importante sobre Pettirossi, que resalta su ya demostrado y generoso aspecto social, más allá de las necesidades evidentes, sea el que, los dineros de algunas de las exhibiciones que se realizaron en Argentina, Brasil, Chile y también en el Uruguay, fueron a beneficio de las nacientes Escuelas de Aviación de los respectivos países.

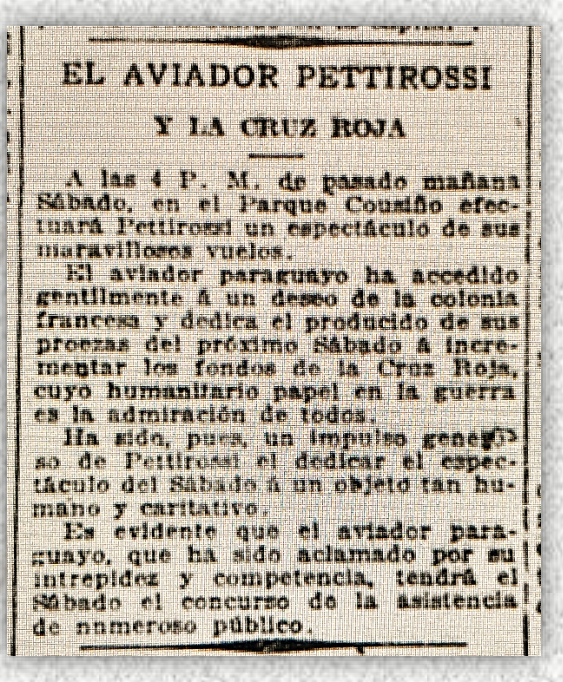


LA VOLACION DE MAÑANA

En el Parque Cousiño hará mañana una nueva e interesante exhibición el aviador Pettirossi.

El producto de esta reunión será dedicado a la Cruz Roja Francesa, por cuyo motivo la colonia residente se apresta para cooperar a su mejor resultado.

El espectáculo constará de dos secciones y dará principio a las cuatro de la tarde.



EL AVIADOR PETTIROSSI

Y LA CRUZ ROJA

A las 4 P. M. de pasado mañana Sábado, en el Parque Cousiño efectuará Pettirossi un espectáculo de sus maravillosos vuelos.

El aviador paraguayo ha accedido gentilmente á un deseo de la colonia francesa y dedica el producido de sus proezas del próximo Sábado á incrementar los fondos de la Cruz Roja, cuyo humanitario papel en la guerra es la admiración de todos.

Ha sido, pues, un impulso generoso de Pettirossi el dedicar el espectáculo del Sábado á un objeto tan humano y caritativo.

Es evidente que el aviador paraguayo, que ha sido aclamado por su intrepidez y competencia, tendrá el Sábado el concurso de la asistencia de numeroso público.

***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.)*

EDICION DE 20 PAGINAS

Administración, Avisos y Reclamos TELEFONO [illegible]

OFICINA Y CRONICA Moneda 81-83 — Teléfono 732

Oficina en BUENOS AIRES 435 — Corrientes — 435

# EL DIARIO ILUSTRADO

NUMERO SUELTO 10 CENTAVOS

Número atrasado: 20 cts.

VALOR DE LA SUSCRIPCION Hasta el 31 de Diciembre de 1914 12 PESOS

Subscripciones mensuales: 1 Ajo

AÑO XIII — SANTIAGO DE CHILE—DOMINGO 2 DE AGOSTO DE 1914 — Núm. [illegible]

## Alemania declara la guerra á Rusia

Uno de los últimos retratos del Emperador Guillermo

El Zar Nicolás de Rusia y su estado mayor

Dirigibles alemanes proyectando de noche sus reflectores eléctricos [illegible] cuarteles de una guarnición militar francesa en la frontera

Embajador de Alemania en San Petersburgo, conde de Pourtalès, que entregó ayer á la Cancillería de Rusia la declaración de guerra de Alemania, y partió en seguida en viaje á Berlín, acompañado de todo el personal de la Legación.

Flota alemana en el Mar del Norte. Al centro se destaca el dreadnought "Federico el Grande"

Marqués di San Giuliano, canciller de Italia que notificó al Embajador alemán en Roma la neutralidad de ese reino en el conflicto actual.

Embajador alemán en Roma, Hans von Flotow, que recibió del canciller San Giuliano la declaración de que Italia en el conflicto actual permanecería neutral

Embajador de Alemania en París, barón von der Schoen, que ayer se alistaba para abandonar el territorio de Francia

Embajador de Francia en Rusia, M. Maurice Paléologue

Embajador de Francia en Berlín, M. Jules Cambon

Embajador italiano en Viena, duque de Avenza, que notificó al canciller austriaco la decisión de su Gobierno de permanecer neutral en la presente guerra.

Almirante Roussine, uno de los jefes del Estado Mayor de la flota de guerra rusa.

Embajador de Alemania en Londres, príncipe de Lichnowsky

Durante todo el día de ayer reinó en el público intensa expectación en presencia del giro cada vez más alarmante del conflicto europeo.

La noticia de haber acordado Italia no inmiscuirse en la actual contienda, llevó gran tranquilidad al público, y por algunas horas se creyó alejado el temor de la ruptura de relaciones entre Rusia y Alemania.

Pero la incertidumbre volvió luego con las noticias de invasión de territorio francés por soldados alemanes y el decreto de movilización general del ejército ordenado por el Kaiser.

Aunque estos hechos revelaban una situación gravísima, sin embargo, nunca se creyó tan próxima una ruptura de relaciones entre Alemania y Rusia.

Ministro de Marina de Alemania, almirante von Tirpitz

Poco después de las 6 de la tarde llegó un telegrama anunciando la declaración de guerra de Alemania á Rusia y que aquel Imperio tenía listo un ejército de 4.800.000 hombres.

Desgraciadamente, la información fué confirmada media hora después por todas las agencias telegráficas y todos los corresponsales europeos.

La noticia, como es de suponer, produjo gran sensación en el público, el que se entregó á toda clase de comentarios acerca de esta nueva guerra, sus complicaciones y sus desastrosos resultados.

### En nuestra cancillería

En el Ministerio de Relaciones Exteriores se recibieron las siguientes noticias en la tarde de ayer:

1.o La gravedad de la situación internacional continúa, pero siempre hay esperanza de evitar la guerra.

2.o Las noticias diplomáticas son muy escasas, pero abundan las noticias militares.

Se sabe positivamente que el Emperador de Alemania, agotará las medidas para llegar á una solución pacífica.

3.o El canciller inglés sir Edward Grey, manifestó que había alguna esperanza de evitar el conflicto.

Dada la tensión actual, la crisis de la situación no puede tardar sino horas.

### Jefes alemanes

Los jefes alemanes contratados como instructores en nuestro ejército, á quienes les obliga su regreso á Alemania, para incorporarse al ejército, son los señores, Kissling, Luther y Hesse.

Los coroneles Deisert y Bretling, quedarán en el país por pertenecer

(Continúa en la 4.a página)

M. Georges Clémenceau, nuevo jefe del gabinete francés

General Joffre, jefe del Estado Mayor del Ejército francés

Infantería francesa en marcha de campaña

General alemán von Schlieffen, uno de los más prestigiosos jefes del ejército imperial y que ha partido á la frontera rusa.

Desfile del 59.o Regimiento de Infantería de Al[illegible]

*Portada de El Diario Ilustrado de comienzos de agosto de 1914*

Una de las últimas manifestaciones para homenajear a Pettirossi, será a principios de agosto, la que se llevaría a cabo en el amplio comedor del Hotel España[15] de nuestra capital, comida con que los socios del Aero Club de Chile, agradecerían al notable y célebre aviador paraguayo, quien durante todo este tiempo había sido más que un huésped de honor.

Los asientos de la mesa para la cena de homenaje fueron colocados en forma de una "U". En las ubicaciones principales fueron ocupadas por el Embajador del Paraguay en Chile, señor Fulgencio Ricardo Moreno; el Coronel de Ejército Pedro Pablo Dartnell, vicepresidente del Aero Club; aviador Silvio Pettirossi; Armando Venegas, Secretario del Aero Club de Chile y redactor de aviación de El Mercurio; Juan Jelves; César Copetta; Juan Maluenda; Tucapel Ponce; el aviador Eduardo Molina Lavín y miembros del directorio. Los demás asientos fueron ocupados por otros numerosísimos socios e invitados especiales.

Se sirvió un espléndido menú, el que se encontraba impreso en una elegante cartulina, en cuyo fondo se dibujaba una original caricatura del festejado.

***Ilustración utilizada en la portada del Menú y un recorte con parte de la nota publicada al día después***

[15] Era un muy elegante hotel y centro de encuentro social capitalino, ubicado en calle Ahumada 238.

Tal como lo señala una nota periodística, de este particular agasajo, se conservan dos importantes registros de algunos de los discursos que se dijeran tras servirse el champaña que ofreció en la manifestación el coronel Pedro Pablo Dartnell.

El primero de ellos, es el que hiciera el propio Pettirossi ante la multitud asistente y que se reproduce más abajo. Otros importantes personajes de aquella noche también hicieron lo propio, incluso el Embajador del Paraguay, señor Fulgencio Ricardo Moreno, quien por ser palabras que emergieron del momento, parece no haber quedado testimonio alguno más allá de lo relatado por la prensa del día después.

También hablaron los señores Francisco Fierro y Joaquín Jelves, este último fue quien leyó el discurso que se acompaña a continuación del de Pettirossi. He aquí los discursos de los señores Pettirossi y Jelves:

AVIADOR SILVIO PETTIROSSI

*"Señores:*

*Hubiera deseado que mis palabras tuvieran todo el calor del sentimiento que las inspira, para agradeceros esta inmerecida demostración con que me honráis, y que es para mí otra prueba elocuente de la hidalguía chilena de que tan gratas memorias se conserva en mi patria, la República del Paraguay.*

*Ayer no más un núcleo distinguido y selecto de la juventud chilena, deseando expresarme los mismos afectuosos sentimientos que vosotros en este momento, congregáronse en el Club de la Unión en derredor de una mesa y ofrendáronme con toda sinceridad sus cariños y simpatías.*

*Halaga mi vanidad por modo extraordinario la expresión de todos estos homenajes, si bien comprendo que no soy sino un pretexto ocasional para que en Chile se dé expansión a los sentimientos de honda simpatía hacia mi patria, elaborada en largos años de ininterrumpida relación fraternal, y que está correspondido por el pueblo paraguayo en el grado en que ha podido manifestarla hasta ahora, y han de atestiguarlo los pocos chilenos que han honrado con su visita a mi patria.*

*Existe en vuestras modalidades, en la altura de vuestro espíritu, en ese rasgo de dar el corazón con el abrazo, mucha similitud con la gente de mi raza; cuya característica es siempre el desprendimiento, la sinceridad y, por qué no decirlo, señores, un voluptuoso afán de desafiar a la muerte, patrimonio de las razas fuertes, engendradoras de héroes.*

*Saldré de Chile muy pronto con destino a mi patria, con la honda pena del que abandona una tierra que sin ser la suya tuvo el privilegio de forjarle esa ilusión, con el corazón lleno de los afectos de gratitud que todo paraguayo ha podido llevar del seno de vosotros. Iré a decir a mis compatriotas el grado de progreso que ya habéis alcanzado en la Aviación, la importancia de las instituciones encargadas de su fomento y desarrollo, que tanto en el orden civil como en la familia militar aúnan esfuerzos y energías por incorporar a Chile a los países que en la misma Europa han logrado un mayor grado de progreso en este empeño atrevido y universal de la noble conquista del aire.*

*Séame permitido formular un voto que traduce un sincero anhelo mío: que el Aero Club de Chile, institución de Aeronáutica civil de las más valiosas de su índole en Sud América, vea muy pronto coronados sus esfuerzos logrando ver a los hijos de esta tierra de bravos y de héroes, alzarse a la altura de los que conquistan fama universal en la Aviación, que este suelo privilegiado que vio nacer a un Arturo Prat, bien puede haber engendrado al que habrá de besarse con las nubes, escalando esta tentadora cumbre andina.*

*He dicho."*

A este dedicado y sentido discurso, contestó como indicara, la arenga don Joaquín Jelves del Aero Club de Chile, haciendo referencia no sólo al audaz aviador acrobático, sino que también, a la aviación, a los duros momentos que el mundo comenzaba a vivir, y a la hidalguía del pueblo paraguayo:

*"En La Haya, capital de uno de los más pequeños Estados de la Europa se levanta el templo de la Paz. Delegados de todos los países llevan el contingente de sus luces a las conferencias que allí se celebran. Hombres de todas las creencias invocan a sus dioses tutelares para que los iluminen en esta santa labor por la paz de las naciones.*

*Parece que se anidan también allá entre las columnatas y arcadas del monumento los espíritus de los genios de pasadas edades que rindieran culto a los más nobles ideales por la concordia y la fraternidad universal. Los ecos de esas conferencias son llevados en alas del telégrafo a todos los ámbitos del mundo*

*y se pierden entre el tumulto de las multitudes como se esfuma el oleaje del mar al llegar a la ribera. Es que el hombre recibió como herencia fatal la esfinge aterradora de la guerra.*

*Afuera del templo la evolución creadora en todas las manifestaciones del pensamiento humano inventa nuevos instrumentos que derraman la muerte en el aire, en la tierra y en el mar.*

*El comercio, móvil de las guerras futuras refleja en los fundamentos de sus códigos la ley soberana del más fuerte y esta ley pesa en la conciencia de los pueblos como la roca de Sísifo.*

*Ayer como hoy, un nuevo Aníbal trasmontará otros Alpes para subyugar otra Roma; ayer como hoy un nuevo Atila al frente de otras hordas de bárbaros, querrá cambiar la faz del mundo o prepararse a la muerte en la alta pira levantada por él mismo.*

*La anhelada paz de las sociedades será siempre una quimera: la guerra vivirá. Y en este desconcierto de la humanidad las naciones se aprestan a la lucha y a la defensa.*

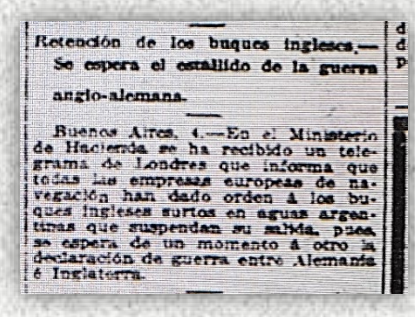
*Una nueva aurora se vislumbra ya en el arte de la guerra: es la navegación aérea y la aviación. En esas llanuras doradas por el sol se decidirán mañana las contiendas entre esas falanges que defenderán el suelo de sus mayores.*

*Las naciones de América atentas a los progresos de la Europa echan los cimientos de estas nuevas instituciones de aviación ya sean ellas civiles o militares.*

*Yo saludo en sus vuelos olímpicos a esos dominadores del espacio azul. Saludo a la esperanza, a la juventud, «legión sagrada de la gloria», y en el aviador Pettirossi, a la encarnación de la pujanza de un pueblo, que en una guerra sin paralelo en los fastos de la Historia, en ese drama bárbaro a la faz de la América impasible, cayeron combatiendo hombres, mujeres y niños en aras de la patria, envueltos en la paraguaya enseña para despertar a la luz, a la gloria allá en la inmortalidad."*

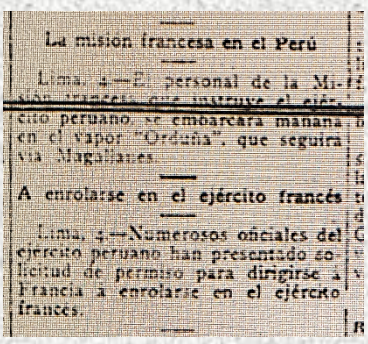
Terminada la manifestación de aquella tarde, los presentes fueron invitados a visitar el Club Militar, donde una vez más, se brindó, por las instituciones armadas del Paraguay y Chile.

Por aquellos aciagos y poco claros días, la prensa nacional dedicaba páginas a hacer referencia diaria a las múltiples amenazas, declaraciones de guerra, batallas, ocupaciones y primeras bajas en Europa, al mismo momento, que señalaba otras realidades que se comenzaban a vivir en América Latina a propósito de la guerra.



**Retención de los buques ingleses.—**
**Se espera el estallido de la guerra anglo-alemana.**

Buenos Aires, 4.—En el Ministerio de Hacienda se ha recibido un telegrama de Londres que informa que todas las empresas europeas de navegación han dado orden á los buques ingleses surtos en aguas argentinas que suspendan su salida, pues se espera de un momento á otro la declaración de guerra entre Alemania é Inglaterra.

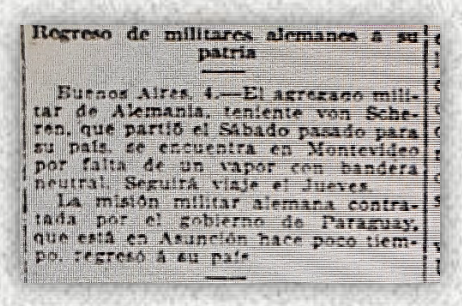


**La mision francesa en el Perú**

Lima, 4.—El personal de la Mi-
sión francesa que instruye el ejér-
cito peruano, se embarcará mañana
en el vapor "Orduña", que seguirá
vía Magallanes.

**A enrolarse en el ejército francés**

Lima, 4.—Numerosos oficiales del
ejército peruano han presentado so-
licitud de permiso para dirigirse á
Francia á enrolarse en el ejército
francés.



**Regreso de militares alemanes á su patria**

Buenos Aires, 4.—El agregado militar de Alemania, teniente von Scheren, que partió el Sábado pasado para su país, se encuentra en Montevideo por falta de un vapor con bandera neutral. Seguirá viaje el Jueves.

La misión militar alemana contratada por el gobierno de Paraguay, que está en Asunción hace poco tiempo, regresó á su país

erra habría prestado un
diplomático.
(Corresponsal especial)

O de BONE (ALGERIA)

CRUCERO ALEMAN

4.—El crucero alemán
nbardeó el puerto de Bo-
a, alejándose en seguida
en dirección al oeste.
agrega que el citado cru-
oiben" cayeron en poder
ranceses.
(Havas).

itio en Francia y Argel

-El Presidente Poincaré
y el decreto que declara
stado en Francia y Arge-

la frontera rusa

—Comunicaciones reci-
Ministerio de la Guerra
que las dos divisiones
e resguardan la fronte-
ia han avanzado sobre
so y han interceptado
aciones de que podrían
rusos para avanzar so-
o alemán.

Corresponsal especial).

cosacos sobre Alemania

.—Un despacho anun-
inta mil cosacos avan-
oennisberg.

Corresponsal especial).

4.— Tropas alemanas
cia el sur en combina-
pas austriacas en terri-

Corresponsal especial).

Polonia rusa

— Se da como un hecho
ital que en pocos días
onia rusa se hallará en
s alemanes.

franceses evolucionando
ina ciudad alemana

.—Hoy fué nuevamente
ina escuadrilla de aero-
ceses evolucionando so-
idad. Los fuertes hicie-
ontra la escuadrilla des-
aeroplano.

Corresponsal especial).

itorio montenegrino

—Tropas austriacas han
Montenegro habiéndose
le la plaza de Leebe.

Corresponsal especial).

# Ecos de la guerra en América

### Entrega de depósitos

Washington, 4.—Los Bancos de ahorro de Estados Unidos acordaron solicitar facultad para no entregar depósitos sin plazo previo de sesenta días.

### Cincuenta millones de dólares

New York, 4.—Cincuenta millones de dólares fueron traídos de Washington para prevenir cualquiera emergencia de falta de moneda circulante.

Los Bancos de Londres continuarán cerrados durante tres días más.

### Alza del precio de los diarios

Buenos Aires, 4.—"La Razón", aduciendo que el encarecimiento del papel es debido á los sucesos europeos, ha aumentado el precio del diario.

### Entente sudamericana

Buenos Aires, 4.—En los círculos financieros ha sido lanzada la idea de una entente sudamericana, á fin de suspender momentáneamente el servicio exterior de deudas para atender con más holgura los compromisos administrativos de estos países.

He tratado de averiguar la verdad de la noticia á este respecto, pero no he podido confirmarla.

Se dice que solamente se trajará aquí de hacer lo que, según rumores, ha propuesto Argentina al Brasil, ó sea situar fondos en plazas europeas con papel bancario á 90 días y á la vista, exclusivamente para atender al servicio de esas deudas.

### La Exposición de San Francisco

Buenos Aires, 4.—Se han recibido comunicaciones anunciando la posible exposición internacional de San Francisco, con motivo de la situación actual europea. Varias naciones que estarían representadas comunicaron haber suspendido su participación.

### Vapores detenidos

Buenos Aires, 4.—Como se preveía, la grave situación creada por el conflicto europeo se ha producido la suspensión de la salida de vapores franceses, austriacos y alemanes.

### Médicos y practicantes

Montevideo, 5.—Un grupo de 25 médicos y 64 practicantes, con el material sanitario respectivo, se trasladará al teatro de la guerra.

### Festejos suspendidos

Montevideo, 5.—El Gobierno resolvió suspender los festejos patrios del 25.

### La situación económica en la Argentina

### Destrozos en fortalezas alemanas.—Destrucción de un aeroplano francés.

Buenos Aires, 4.—El Ministro de Relaciones ha recibido un despacho procedente de Europa, comunicándole que una escuadrilla de aeroplanos franceses se internó hoy en territorio alemán, y abrió fuego desde apreciable altura, causando grandes destrozos en las fortalezas alemanas. Estas sostuvieron un nutrido fuego contra la flotilla de aeroplanos franceses, habiendo logrado hacer blanco de uno de éstos, que resultó destrozado.

(Havas).

### En estado de guerra

Buenos Aires, 4.—El Ministro de Alemania en esta capital ha recibido la siguiente comunicación de su Gobierno:

"Habiendo hecho Francia desde el 1.o de Agosto diversos ataques al territorio alemán, Alemania se encuentra en estado de guerra con Francia. Sírvase comunicar esto al Gobierno argentino.—(Firmado).—Betham Hollweg, canciller del Imperio".

(Havas).

### Partida de la Misión militar alemana en Bolivia

La Paz, 4.—El personal de la Misión militar alemana que instruye el ejército de este país ha pedido audiencia para despedirse del Presidente de la República.

(Havas).

### Los brasileros residentes en Europa

Rio Janeiro, 4.—El Gabinete se halla reunido estudiando las medidas que se adoptarán para la repatriación de los brasileros que se hallan en Europa.

(Corresponsal especial).

### Paralización de los mercados brasileros.—El crucero inglés "Glasgow". — Las misiones militares francesas.—Paso de un crucero alemán.

Rio Janeiro, 4.—Los mercados están paralizados.

La misión militar francesa que instruye la policía de San Pablo, ha

Se cree que los Bancos continuarán cerrados hasta el Lunes.

—Se estima que será prohibida la exportación de oro y autorizada la emisión de billetes bancarios y los pagos en plata.

—El Gobierno canceló los nombramientos de diplomáticos consulares en Europa, á excepción de las Legaciones de Francia é Inglaterra.

—Los peruanos residentes en Europa piensan regresar en el vapor "Urbamba", de la Compañía Peruana de Vapores.

### El proyecto monetario

Buenos Aires, 4.—El Ejecutivo enviará mañana al Congreso el proyecto acordado para declarar la ley moratoria, cuyo plazo se fijará mañana.

# Consecuencias en Chile

En una provincia chilena del nor

Iquique, 4.—La conflagración europea ha producido aquí intensa expectación. El público se manifiesta ávido de noticias.

"La Provincia" y "El Tarapaci lanzaron hoy tres suplementos.

### Las dificultades económicas

Iquique, 4.—La opinión, temeros de las consecuencias económicas qu

# Informaci

### Traslación de valores belgas

Bruselas, 5.—Un tren especial partido de esta capital hacia Amb res conduciendo el tesoro del Banc Nacional.

(Havas)

### Voluntarios extranjeros á combatir a favor de Francia

París, 5.—Los polacos, rusos y l rumanos se organizan en legiones p ra unirse al ejército francés.

(Havas)

### Paralización de puertos españoles

París, 5.—Los puertos españole principalmente Vigo y Cádiz, han qu dado paralizados.

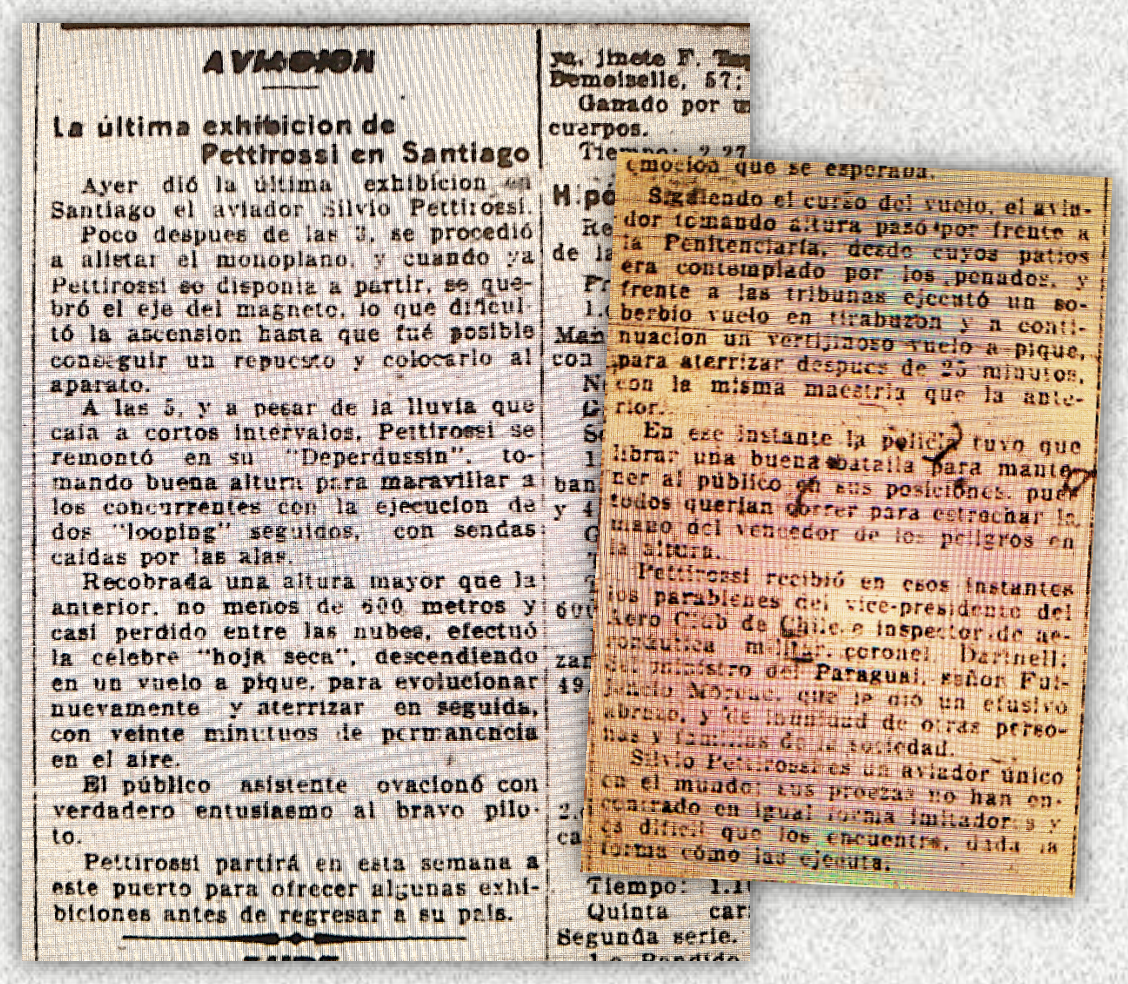
Los transatlánticos alemanes su tos en esos puertos esperan órdene

(Havas)

### El paso por el Estrecho de Gibralta

Gibraltar, 5.—Un crucero ingl apostado en el Estrecho de Gibralta detiene á todos los buques mercant para averiguar su nacionalidad. Ha sido embargados algunos carboner alemanes y austriacos que se dirigía á Italia.

## El retorno a los cielos de la Patria



AVIACION

La última exhibicion de Pettirossi en Santiago

Ayer dió la última exhibicion en Santiago el aviador Silvio Pettirossi.

Poco despues de las 3, se procedió a alistar el monoplano, y cuando ya Pettirossi se disponia a partir, se quebró el eje del magneto, lo que dificultó la ascension hasta que fué posible conseguir un repuesto y colocarlo al aparato.

A las 5, y a pesar de la lluvia que caia a cortos intervalos, Pettirossi se remontó en su "Deperdussin", tomando buena altura para maravillar a los concurrentes con la ejecucion de dos "looping" seguidos, con sendas caidas por las alas.

Recobrada una altura mayor que la anterior, no menos de 600 metros y casi perdido entre las nubes, efectuó la célebre "hoja seca", descendiendo en un vuelo a pique, para evolucionar nuevamente y aterrizar en seguida, con veinte minutos de permanencia en el aire.

El público asistente ovacionó con verdadero entusiasmo al bravo piloto.

Pettirossi partirá en esta semana a este puerto para ofrecer algunas exhibiciones antes de regresar a su país.

*Recortes de El Mercurio de Santiago y de Valparaíso, 10 de agosto de 1914*

Tras un par de últimas actuaciones efectuadas en Viña del Mar, Chile, y decenas de calurosas felicitaciones; Pettirossi embarcará su aeroplano para viajar a la Argentina, esta vez utilizando el ferrocarril trasandino.

Una vez en Buenos Aires, vuelve a efectuar sus acostumbradas y siempre audaces 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 hacia 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.

*"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 monoplaza, 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, 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.***

***Fotografía especialmente dedicada por Silvio Pettirossi al Teniente 1° del Uruguay, don Juan Manuel Boiso Lanza, expresándole su más noble 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, lo siguiente *"…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.[16]

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 hiciera el 2 de julio para hacerse cargo de dirigir la futura Escuela de Aviación Militar.

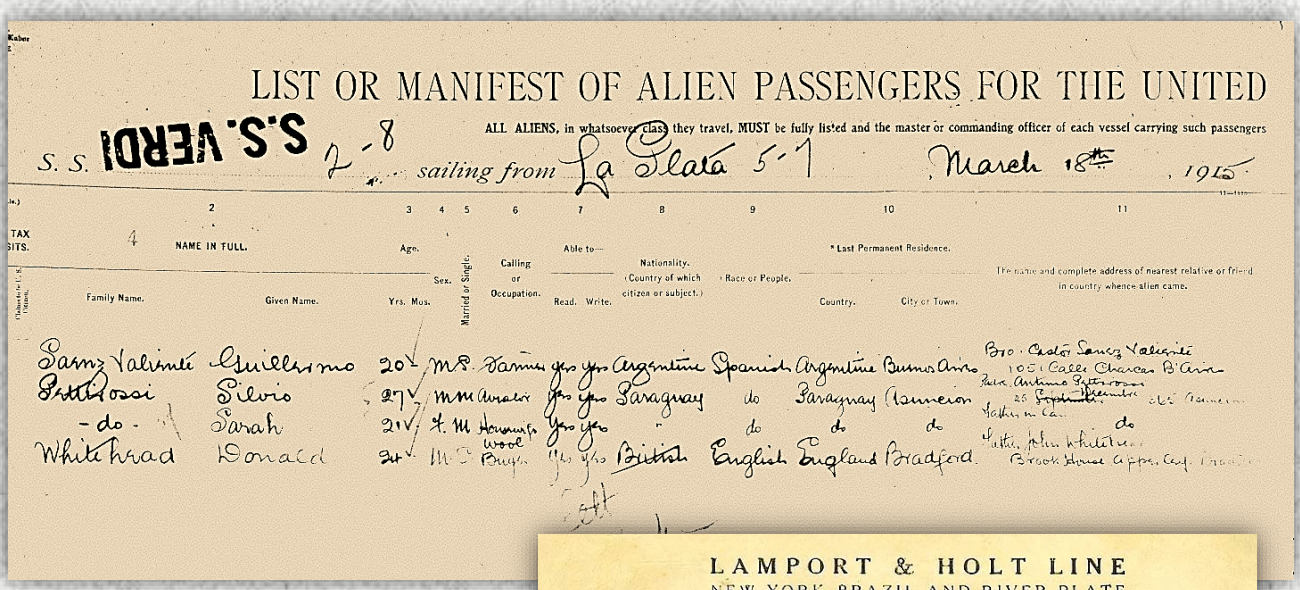
[16] Recortes de prensa del 28 de mayo de 1914. Juan Maruri B. "***República Oriental del Uruguay. Fuerza Aérea. 75 aniversario 1913 – 1988"***

## Silvio Pettirossi en la Panama Pacific International Exposition

Como recordáramos, desde inicios de 1914, se preparaba en los Estados Unidos una gran Exposición Internacional de San Francisco, recibiendo también 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".***[17]

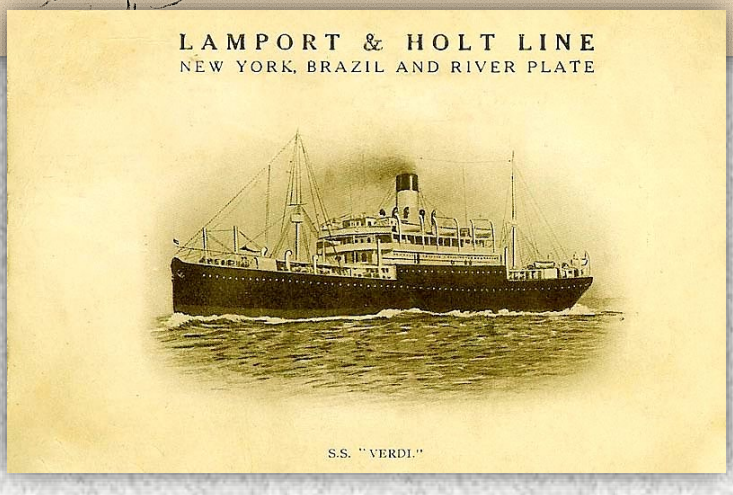
A inicios de 1915, Pettirossi no tarda en recibir una invitación para participar junto a su avión en esta ya famosa Feria Internacional, por lo que junto con su nuevo amor, Sarah, se embarcan en el vapor *S.S. Verdi* hacia los Estados Unidos a fin de participar en las celebraciones de San Francisco arribando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


LIST OR MANIFEST OF ALIEN PASSENGERS FOR THE UNITED

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. S.S. VERDI 2-8 sailing from La Plata 5-7 March 18th, 1915

| Family Name. | Given Name. | Yrs. Mos. | Sex. | Married or Single. | Calling or Occupation. | Read. | Write. | Nationality. (Country of which citizen or subject.) | Race or People. | Country. | City or Town. | The name and complete address of nearest relative or friend in country whence alien came. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Saenz Valiente | Guillermo | 20 | M.S. | Farmer | yes | yes | Argentine | Spanish | Argentine | Buenos Aires | | Bro. Castor Saenz Valiente 1051 Calle Charcas B'Aires |
| Pettirossi | Silvio | 27 | M.M. | Aviator | yes | yes | Paraguay | do | Paraguay | Asuncion | | Padre Antonio Pettirossi 25 Septiembre Asuncion |
| -do- | Sarah | 21 | F.M. | Housewife | yes | yes | " | do | do | do | | Father in Law do |
| Whitehead | Donald | 24 | M.S. | Wool Buyer | yes | yes | British | English | England | Bradford | | Father John Whitehead Brook House Apper Cey. Bradford |




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

---

[17] 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.

L'ITALIA, SAN FRANCISCO, CAL. GIOVEDI', 29 LUGLIO 1915

DI SAN FRANCISCO E DELLA COLONIA ITALIANA

TRENNA

ti in regola

ITALIA

L'ARRIVO DELL'AVIATORE ITALIANO SILVIO PETTIROSSI

Succedera' all'aviatore americano Art Smith nei suoi arditi voli all'Esposizione di San Francisco

L'aviatore italiano SILVIO PETTIROSSI

SOTTOSCRIZIONE DEL GIORNALE L'ITALIA

(Pro' Croce Rossa e famiglie dei combattenti)

Sottoscrizioni raccolte in Davenport, Cal., dal connazionale Clemente Ricetti e Luigi Franchi fra gli operai italiani di quella località:

| | |
|---|---|
| Clemente Ricetti | $ 2.00 |
| Luigi Franchi | 1.00 |
| Luigi Bernabeu | 1.50 |
| Antonio Gianti | 1.00 |
| Orlando Grasso | 0.50 |
| Andrea Bocaro | 0.50 |
| Ernesto Fedda | 0.50 |
| Felice Galetti | 0.50 |
| Pietro Rossa | 0.50 |
| Giuseppe Crocetti | 0.50 |
| Adolfo Crocetti | 0.50 |
| Francesco Pedrini | 1.00 |
| Tre stefanutto | 0.50 |
| Antonio Medina | 0.25 |
| Bortiera Girando | 0.25 |
| Tre Cel | 0.25 |
| Giovanni Cicero | 0.25 |
| Luigi Corfia | 0.50 |
| P. Pellecchia | 0.50 |
| Giulio Mai | 1.00 |
| Luigi Chiarelli | 1.00 |
| Giovanni Parisi | 1.00 |
| Luigi Brenna | 0.50 |
| Angelo Agnesi | 0.25 |
| Angelo Bellomini | 0.25 |
| Angelo Zazzarada | 0.25 |
| Pietro Arbezzani | 0.50 |
| Hotel d'Italia | 0.50 |
| Domenico Bonetto | 0.50 |
| Domenico Battistelli | 0.50 |
| Giuseppe Calcagno | 0.50 |
| Matteo Buonsignore | 0.50 |
| Gaetano Neri | 0.50 |
| Domenico Cavalli | 0.50 |
| Carlo Mazzanti | 0.50 |
| Carlo Cassella | 0.50 |
| Olimpio Rossetti | 0.50 |
| Olimpio Morelli | 0.50 |
| Luigi Vitale | 0.50 |
| Giovanni Piccini | 0.50 |
| Pietro Rossi | 0.50 |
| Luigi Bellone | 0.50 |
| Camillo Morelli | 0.50 |
| Giovanni Iacopi | 0.50 |
| Filippo Mad | 0.50 |
| Carlo Duchera | 0.50 |
| Michele Bernardo | 0.50 |
| Andrea Calcagno | 0.50 |
| Giovanni Parrini | 0.50 |
| Massimo Tardi | 0.50 |
| Antonio Marenco | 0.50 |
| Nicolai Fratelli | 0.50 |
| Matteo Buonsignore | 0.50 |
| Nazzareno Pessi | 0.50 |
| Andrea Battina | 0.50 |
| Riccardo Pedroni | 0.50 |
| Gustavo Nesti | 0.50 |
| Luigi Garibaldi | 0.50 |
| Agostino Gardinal | 0.50 |
| Pietro Rossi | 0.50 |
| Pietro Rosso | 0.50 |
| Adolfo Boffardi | 0.50 |
| Luigi Lombardi | 0.50 |
| Giovanni Giacosa | 0.50 |
| Pedro Gatti | 0.25 |
| Ernesto Ottaviano | 0.50 |
| Salvatore Botella | 0.25 |
| Bortiera Pradella | 0.50 |

Sottoscrizione a favore della Croce Rossa Italiana

Resto cassa prec. $527.50
Raccolti dalla "Voce del Popolo" " 17.50

In Cassa a oggi 28 Luglio $ 544.43
Spedito a Roma it. Lire 37,980,00 pari a $ 7,600.00
Fondo Famiglie dei Combattenti ... 2,284.43

Totale complessivo delle somme raccolte a oggi... $9,884.43

I Maccheroni patriottici e sovversivi

Chi avrebbe mai creduto che i maccheroni potessero diventare un simbolo patriottico e farsi strumento di una dimostrazione sovversiva?

Eppure così è avvenuto a Buenos Ires, dove la notizia della dichiarazione di guerra dell'Italia all'Austria secondo stata sparsa dai manifestini lanciati da un aeroplano francese che volò sopra tutto il Belgio [illegible] lasciando piovere da per tutto la buona notizia sulle popolazioni assetate dai tedeschi, ma non [illegible]

PANAMA-PACIFIC INTERNATIONAL EXPOSITION SAN FRANCISCO
MEDAL OF AWARD
MCMXV

*Diario L'Italia, San Francisco California Jueves 29 de julio de 1915*
*Algunos medios locales de la prensa , levantan la noticia del arribo del célebre aviador a Norteamérica, indicando su participación aérea en reemplazo del piloto Art Smith en la Exposición de San Francisco.*

*Sobre el recorte de diario, figura el anverso de la medalla recordatoria otorgada a Silvio Pettirossi por su notable participación en la Exposición Universal de San Francisco*

***Fotografía de Sara Usher de Pettirossi junto a su joven aviador en San Francisco.***

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)*

***Sobre la fotografía, el reverso de la medalla recordatoria otorgada a Silvio Pettirossi por su participación en la Panama-Pacific International Exposition o también referida Exposición Universal de San Francisco.***

***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**"*.

L'ITALIA, SAN FRANCISCO, CAL. MERCOLEDI', 11 AGOSTO 1915

# CRONACA DELLA CITTA' DI SAN FRANCISCO E DELLA COLONIA ITALIANA

## BOLLETTINO DEL GIORNO

**Calendario — Previsioni meteorologiche — La marea, la pesca e le saccie proibite — Stato Civile Italiano.**

OGGI Mercoledì, 11 Agosto S. Radegonda.

IL SOLE sorge alle 5.18 e tramonta alle 7.12.

LUNA NUOVA 10 Agosto alle 2.43 ant

PRIMO QUARTO DI LUNA, 17 agosto, alle 6.08 ant.

**PREVISIONI PER OGGI**

In San Francisco, Oakland e vicinanze, tempo nuvoloso al mattino, bel tempo durante il giorno, con moderato vento dall'ovest. Il termometro segnò ieri in San Francisco un massimo di 70 ed un minimo di 54 gradi. In New York si ebbe ieri un massimo di 84 ed un minimo di 66 gradi.

**ALTA E BASSA MAREA**

MERCOLEDI', 11 agosto, alta marea: ore 12.47 ant. (piedi 4.5); ore 11.36 pom. (piedi 5.1); bassa marea: ore 5.44 ant. (piedi 0.3); ore 5.38 pom. (piedi 2.5).

GIOVEDI', 12 agosto, alta marea: ore 1.33 ant. (piedi 4.9); bassa marea: ore 6.29 ant. (piedi 0.1); ore 6.22 pom. (piedi 2.5).

**PEI CACCIATORI E PESCATORI**

Durante il mese di agosto e permessa la caccia del cervo nei distretti 2, 4 e 6, che comprendono le contee di Colusa, Glenn, Mendocino, Lake, Napa, Sonoma, Yolo, Marin, Solano, San Joaquin, Madera, Tulare, Kern, Kings, Fresno, Merced, Stanislaus; e permessa nella seconda metà del mese in tutte le altre contee. E' permessa durante tutto il mese e fino alla fine dell'anno in tutto lo Stato la caccia delle lepri. E' aperta la caccia dei colombi nei distretti 1 e 2, che comprendono le contee di Del Norte, Humboldt, Siskiyou, Modoc, Lassen, Shasta, Trinity, Tehama, Alpine, Mono, Plumas, Amador, Butte, Sutter, Sierra, Nevada, Placer, El Dorado, Yuba, Calaveras, Sacramento, Fuelumne, Mariposa, e nei distretti 2 e 4, comprendenti le contee di Colusa, Glenn, Mendocino, Lake, Napa, Sonoma, Yolo, Marin, Solano, Contra Costa, Alameda San Francisco, San Mateo, Santa Clara, San Benito, Santa Cruz, Monterey, San Luis Obispo, non più di 20 al giorno.

In questo mese e permessa la pesca di tutti i pesci, ad eccezione del salmone dei fiumi Eel e Mad e dei fiumi e torrenti dei distretti 5 e 6, che comprendono le contee di Contra Costa, Alameda, San Francisco, San Mateo, Santa Clara, San Benito, Santa Cruz, Monterey, San Luis Obispo, Ventura, Los Angeles, Orange, San Diego, Inyo, Imperial, Riverside, Santa Barbara, San

## SOTTOSCRIZIONE DEL GIORNALE L'ITALIA

**(Pro' Croce Rossa e famiglie dei combattenti)**

**Raccolte dal connazionale Cosimo Giovannini, di Dos Palos, Cal., fra gli italiani del Santa Rita Ranch:**

| | |
|---|---|
| Cosimo Giovannini | $ 5.00 |
| A. Bertolozzi | 2.00 |
| Vincenzo Pierini | 1.00 |
| Giorgio Giomi | 1.00 |
| Guido Baldocchi | 2.00 |
| Guido Nannini | 1.00 |
| Nello Ceccarelli | 1.00 |
| Giuseppe Manfredi | 1.00 |
| Angelo Bertozzi | 2.00 |
| E. Silicani | 1.00 |
| Giuseppe Mei | 1.00 |
| Antonio Emma | 1.00 |
| Luigi Fasano | 1.00 |
| Vincenzo Celano | 0.50 |
| Michele Ciuffo | 0.50 |
| Antonio Riccomini | 2.00 |
| Leonardo Demodena | 0.50 |
| Domenico Romanani | 1.00 |
| Domenico Patrisi | 1.00 |
| O. Martolini | 0.50 |
| Antonio Scarpitto | 0.50 |
| | $ 26.50 |

**Raccolte dal Signor Giuseppe Pellasero all'Hotel Richelieu di San Francisco:**

| | |
|---|---|
| Giuseppe Pellasero | $ 5.00 |
| Luigi Ferrari | 1.00 |
| F. W. Wong | 0.50 |
| Minnie Wilson | 0.50 |
| Giovanni Bagnasco | 0.50 |
| F. W. | 0.50 |
| Louise O'Molley | 0.50 |
| Sedie Wittermeyer | 1.00 |
| Margherite E. | 0.25 |
| Elsie Colbert | 0.50 |
| Florence Moor | 0.50 |
| Gertrude Galbhan | 0.50 |
| Anita Kearn | 0.50 |
| Augusta Olson | 0.50 |
| Pietro Vanoli | 1.00 |
| Kittie Davey | 0.50 |
| Joe Martinez | 1.00 |
| Paolo Parbiani | 0.50 |
| Giovanni Cofasso | 0.50 |
| Jack Selleck | 0.50 |
| Jannie Casson | 0.50 |
| Emma Wilson | 0.50 |
| James Sharck | 0.50 |
| A. Carland | 0.25 |
| H. Johnson | 1.00 |
| Attilio Zona | 0.50 |
| | $ 20.50 |

**Raccolte dal connazionale**

## SILVIO PETTIROSSI COMPIE IL SUO PRIMO VOLO SUSCITANDO ENTUSIASMO

**Silvio Pettirossi, l'aviatore intrepido che ha volato ieri all'Esposizione suscitando delirio, sul suo magnifico monoplano.**



Silvio Pettirossi ha trionfato ieri sollevando un delirio di entusiasmo tra una immensa e svariata folla che gremiva le adiacenze dell'aerodromo, che formicolava per le vie dell'Esposizione, che lo osservava da cento e cento posti diversi, ansioso di vedere chi cosa sapeva e po-

che si era salutato scrivendo allorchè si staccava elegantemente dal suolo....

Ma il ronzio del motore è tornato a udirsi e l'aeroplano ha ripreso il suo bel volo di uccello fantastico. E la folla ha applaudito e gridato ancora una volta, come se si fosse de-

## NOTE ELETTORALI

**La candidatura del Sindaco Rolph e' certa - Quale sara' il suo programma.**

Diamo la buona notizia, notizia che sarà certamente appresa con piacere da quanti hanno a cuore gli interessi della città, da quanti ammirano la onestà civica integrata colla attività e colla onestà del carattere e dei propositi: il Sindaco Rolph si porterà candidato alla rielezione a Sindaco della nostra città, città che essa ha rappresentato dignitosamente e brillantemente per quattro anni, epoche in questo ultimo periodo di tempo posteriore alla inaugurazione della Esposizione internazionale.

Tutti gli ostacoli che per parecchio tempo sembrarono dovessero oblliare l'eminente Magistrato a ritirarsi dalla vita pubblica sono stati sorpassati e nessuno evvi omai più che dubiti della entrata in lizza di James Rolph, quale candidato a Sindaco di San Francisco per un altro quadriennio.

Come già altre volte ebbimo a dire gravi motivi inducevano il Sindaco a rifiutarsi di prendere in considerazione benigna gli inviti e le preghiere dei moltissimi amici ed ammiratori che lo pregavano continuamente perchè volesse porre la sua candidatura alla rielezione a Sindaco. Primo di tutto gli affari.

E' cosa saputa e risaputa che l'ufficio di Sindaco è costato al Rolph gravissimi sacrifici pecuniari. Prima di ascendere al Sindacato James Rolph si occupava moltissimo dei suoi affari nella Ditta Rolph & Hind, una vecchia e prospera Ditta dalla quale il Sindaco e il suo socio di affari ritraevano grassi guadagni.

Quando Rolph ascese al seggio di primo magistrato della città egli sentì il dovere di dedicarsi completamente agli affari della città e per far ciò egli trascurò gli affari proprî con grave displacere dei suoi soci che dalla lontananza del Rolph dalla ditta

cano poi coloro che credono in buona fede che lo Schmitz sia stato una vittima dei suoi nemici e questi compatteranno in suo nome una battaglia assai fervida. Molti poi non possono dimenticare che per anni ed anni Schmitz fu l'idolo del Partito Unionista e il popolo, lo si sa, raramente batte completamente per sempre i suoi idoli. Viene il giorno in cui la devozione per loro rinasce.

## IL SUCCESSO DELLA ESPOSIZIONE

La grande Esposizione Internazionale che San Francisco ha offerto alla meraviglia ed all'ammirazione di tutto il mondo civile procede magnificamente sulla via del più luminoso successo. Non solo moralmente ma anche materialmente il successo di questa colossale impresa voluta ed organizzata dal magnifico spirito civico di questa grande città si avvia verso un successo sicuro.

L'opinione generale pubblica anche dal lato finanziario la nostra Esposizione, contrariamente a ciò che è accaduto per le Esposizioni del passato, avrà un buon successo finanziario. Come si sa quasi tutte le grandi Esposizioni tanto di America che di Europa hanno costituito, dal lato finanziario, un fiasco più o meno grosso. Quasi tutte sono terminate con un deficit gravissimo. Un pericolo di tal genere non esiste affatto per l'Esposizione di San Francisco.

Per persuaderci di ciò basta dare un occhiata agli specchietti che illustrano il numero delle persone che hanno visitato la grande Mostra in questi suoi primi sei mesi di vita.

Nella giornata di ieri la cifra delle persone entrate nella Esposizione arrivava raggiunta la colossale cifra di 10 milioni; una cifra sbalorditiva e davvero mirabolante se si pensi che i primi tre mesi di vita dell'Esposizione furono turbati dalle condizioni climatiche più anormali che si fossero avute in California da parecchi anni a questa parte.

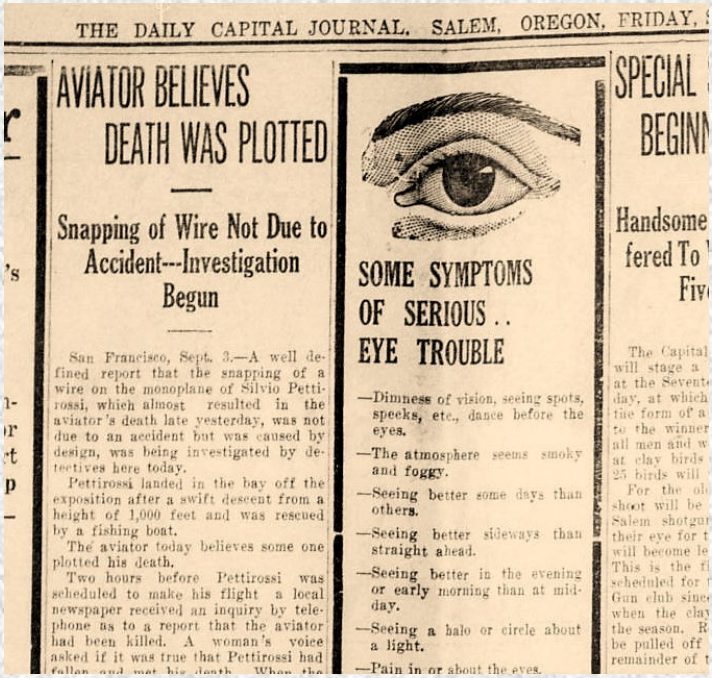
I direttori della Esposizione nutrono fiducia che, così continuando le cose, la Esposizione di San Francisco riuscirà a battere il record di quella di San Louis nel 1904, in questo modo

*"Silvio Pettirossi el aviador intrépido que ha volado ayer en la Exposición suscitando delirio, sobre su magnífico monoplano".* *(Fuente: Diario L'Italia, San Francisco, California. Miércoles 11 de agosto de 1915)*

La insinuación en algunos documentos gráficos, que Pettirossi habría despertado fuertes celos y envidias con la realización de estas performances acrobáticas, generando una serie de sabotajes a su avión, trascendió internacionalmente.

En una de las actuaciones aéreas, sufrió 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 algún notorio deterioro, razón por la cual resolvió volver a la Argentina.



THE DAILY CAPITAL JOURNAL, SALEM, OREGON, FRIDAY,

## AVIATOR BELIEVES DEATH WAS PLOTTED

### Snapping of Wire Not Due to Accident---Investigation Begun

San Francisco, Sept. 3.—A well defined report that the snapping of a wire on the monoplane of Silvio Pettirossi, which almost resulted in the aviator's death late yesterday, was not due to an accident but was caused by design, was being investigated by detectives here today.

Pettirossi landed in the bay off the exposition after a swift descent from a height of 1,000 feet and was rescued by a fishing boat.

The aviator today believes some one plotted his death.

Two hours before Pettirossi was scheduled to make his flight a local newspaper received an inquiry by telephone as to a report that the aviator had been killed. A woman's voice asked if it was true that Pettirossi had



## SOME SYMPTOMS OF SERIOUS .. EYE TROUBLE

—Dimness of vision, seeing spots, specks, etc., dance before the eyes.

—The atmosphere seems smoky and foggy.

—Seeing better some days than others.

—Seeing better sideways than straight ahead.

—Seeing better in the evening or early morning than at midday.

—Seeing a halo or circle about a light.

—Pain in or about the eyes.

## SPECIAL BEGINN

Handsome fered To Fiv

The Capital will stage a at the Sevent day, at which the form of a to the winner all men and w at clay birds 25 birds will For the ol shoot will be Salem shotgun their eye for t will become le This is the fi scheduled for Gun club sine when the clay the season. R be pulled off remainder of t

***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.***

## EN AMÉRIQUE

Deux aviateurs, engagés pour faire des exhibitions à San-Francisco à l'occasion de l'Exposition, viennent de faire deux chutes, heureusement sans gravité. L'aviateur américain Charles Niles est tombé dans la baie d'une hauteur de cent mètres.

Le second aviateur, Silvio Pettirossi, s'est abattu de plus de trois cents mètres et a eu la chance de n'être blessé que très légèrement. Son accident a été nettement attribué à un acte criminel et la police s'occupe activement de rechercher le coupable.

***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."*[18]

***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)*

[18] 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 Pettirossi y del papel jugado por su joven señora en California.

## NUEVO PAJARO HUMANO VIENE A LA EXPO

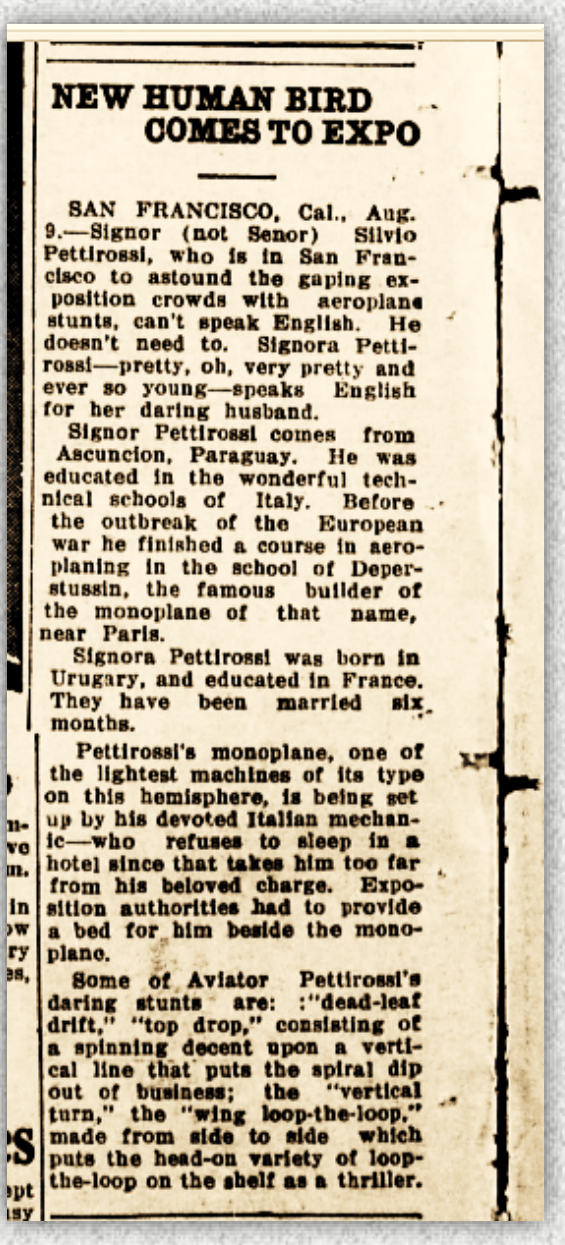
***San Francisco, Cal., Agosto 9.- Signor (no senor) Silvio Pettirossi, quien está en San Francisco asombrando a las multitudes de la Exposición con sus acrobacias en avión no puede hablar inglés. El no necesita hacerlo. La señora Pettirossi- bella, oh muy bella y siempre juvenil- habla inglés por su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

***Signor Pettirossi viene de Asunción, Paraguay. 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 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 reúsa 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 daring husband.

Signor Pettirossi comes from Ascuncion, 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 Deperstussin, the famous builder of the monoplane of that name, near Paris.

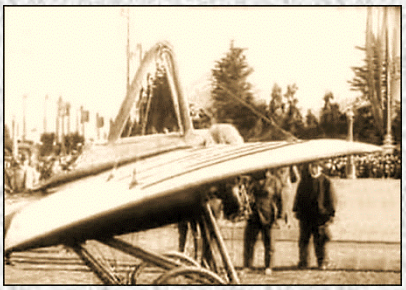
Signora Pettirossi was born in Urugary, and educated in France. They have been married six months.

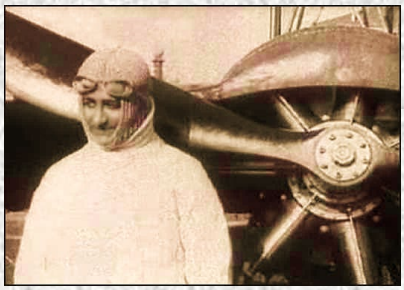
Pettirossi's monoplane, one of the lightest machines of its type on this hemisphere, is being set up by his devoted Italian mechanic—who refuses to sleep in a hotel since that takes him too far from his beloved charge. Exposition authorities had to provide a bed for him beside the monoplane.

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.

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.

(Capturas desde the Frank Vail's 1940 Documentary)





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

## Presumible participación de Pettirossi en la Primera Conferencia Panamericana de Aviación

Mucho se ha escrito y reiterado sobre la presencia de Silvio Pettirossi en la que fuera la primera conferencia panamericana de aviación, incluso hay diarios que comunicaron su presencia al cierre de esta en marzo de 1916, pero finalmente se encontró un testimonio claro de que aquello, muy a nuestro pesar, no fue como se ha mantenido en algunos trabajos que sólo se limitan a la transcripción de las notas periodísticas sin más contrastación de otra documentación.

Al consultar las interesantes *Memorias de la Legación de Chile en Uruguay y Paraguay*, correspondientes a 1915 y 1916, y que fueran publicadas en 1917, con la autorización del departamento de Relaciones Exteriores de Chile. Se encontró un breve pero preciso párrafo en su página 11, bajo el título *Informaciones Generales*, con el cual finalmente podemos en encontrar la respuesta a esta duda histórica.

*"Por intermedio de esta Legación, se obtuvo la oportuna designación oficial del señor Araya Lagos como delegado paraguayo a la Conferencia Panamericana Aeronáutica de Santiago.*

*Circunstancias fortuitas las privaron de la presencia del aviador Pettirossi, que habría completado la representación técnica profesional de la República amiga, en aquel torneo continental. El prematuro desaparecimiento del celebrado aviador, acaecido, con posterioridad, en Buenos Aires, motivó una manifestación de condolencia por parte de esta Legación, que fue cumplidamente agradecida por el Ministro de Relaciones Exteriores, señor Gondra[19]."*

## Fallece el valiente aviador y acróbata "Rey 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 además era su amigo personal.

[19] Manuel Gondra Pereira. Misma autoridad paraguaya, quien le había ayudado a Pettirossi en 1912, para que hiciera el curso de piloto en Francia.

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 un "invitado de honor".

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

Es así que los trabajos de revisión general del fuselaje, nuevas alas y en especial del motor, fueron hechos con especial atención.

No obstante que se trabajara 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 de Pettirossi, 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 con ello 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 encontraba su señora, Sara Usher junto a algunos amigos del aviador.

***Restos del avión accidentado.*** *Fuente Diario ABC Color*

Rescatado su cuerpo inerme, 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 la capital paraguaya 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 y amada Asunción.

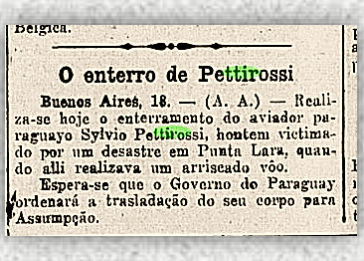
***Imponente manifestación de duelo por el trágico accidente fatal de Pettirossi en 1916.***

***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 Pettirossi.*** *(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 "Guaraní".*** *(Gentileza de los señores Antonio Luis Sapienza y Esteban Raczynski.)*

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



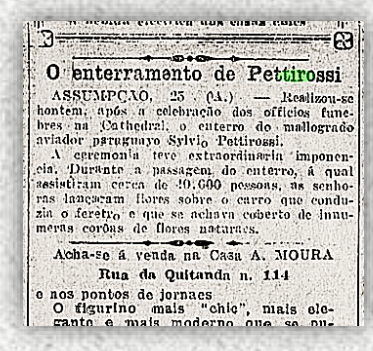
Belgica.

**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 arriscado vôo.

Espera-se que o Governo do 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 funebres na Cathedral, o enterro do malogrado aviador paraguayo Sylvio Pettirossi.

A ceremonia 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 corôas de flores naturaes.

Acha-se á venda na Casa A. MOURA
Rua da Quitanda n. 114
e nos pontos de jornaes
O figurino mais "chic", mais elegante e mais moderno que se pu-

*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 Silvio Pettirossi, Paraguyan aviator, met leath 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*

**LA MORTE DI SILVIO PETTIROSSI**

**I particolari sulla morte del giovane aviatore italiano**

Pubblicammo giorni or sono la prima notizia della morte avvenuta a La Plata, nel Sud America, del giovane aviatore italiano Silvio 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:

***

(Nostro Dispaccio Particolare)

BUENOS AYRES, 13 nov. — Silvio Pettirossi è morto, volando sulla città di La Plata, mentre provava un aeroplano 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.

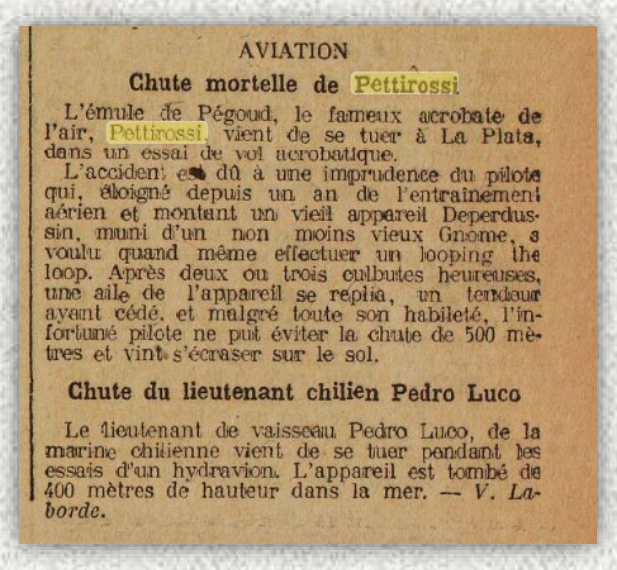
Pettirossi fu raccolto tutto sfracellato sotto l'apparecchio in frantumi. Era presente la sua signora, che svenne.

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

*L'Italia, martes 14 de noviembre de 1916*

Silvio Pettirossi, piloto volador, † en Punta Lara.

*Revista "Caras y caretas", Buenos Aires, Argentina*



AVIATION

**Chute mortelle de Pettirossi**

L'émule de Pégoud, le fameux acrobate de l'air, Pettirossi, vient de se tuer à La Plata, dans un essai de vol acrobatique.

L'accident est dû à une imprudence du pilote qui, éloigné depuis un an de l'entraînement aérien et montant un vieil appareil Deperdussin, muni d'un non moins vieux Gnome, a voulu quand même effectuer un looping the loop. Après deux ou trois culbutes heureuses, une aile de l'appareil se replia, un tendeur ayant cédé, et malgré toute son habileté, l'infortuné pilote ne put éviter la chute de 500 mètres et vint s'écraser sur le sol.

**Chute du lieutenant chilien Pedro Luco**

Le lieutenant de vaisseau Pedro Luco, de la marine chilienne vient de se tuer pendant les essais d'un hydravion. L'appareil est tombé de 400 mètres de hauteur dans la mer. — *V. Laborde.*

*L'Auto, lunes 27 de noviembre de 1916*

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 Guggiari, 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 Raczynski.)*

## Recuerdo y legado

***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, solemne lugar donde reposan además, los restos mortales de algunos de los héroes más destacados de la historia paraguaya.

En recuerdo de esta brillante y generosa figura de la aviación, la nación paraguaya y otros países han realizado varios y permanentes homenajes póstumos.[20]

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

**Norberto Traub Gainsborg**
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáutico de Chile

**Anexo 1**

*Presidencia de la República*
*Ministerio de Defensa Nacional*
*Decreto Nº* 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 Nº 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 Nº 3812/2007);

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

Que el extinto Teniente Silvio Pettirossi 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 Pettirossi, 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 Nº 2476/2007,

**POR TANTO, en ejercicio de sus atribuciones constitucionales,**

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DEL PARAGUAY**

**D E C R E T A:**

**Art. 1°.-** Reconócese al extinto Teniente Silvio Pettirossi, 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**

# Índice

**Capítulo I**
Teniente 1°Silvio Pettirossi, padre de la aviación paraguaya ..... **7**

**Capítulo II**
École de pilotage de Courcy-Bétheny ..... **11**
Prueba acrobática “LOOPING the LOOP” ..... **14**

**Capítulo III**
De vuelta a América ..... **18**
El retorno a los cielos de la Patria ..... **44**
Silvio Pettirossi en la Panama Pacific International Exposition ..... **47**
Presumible participación de Pettirossi en la Primera Conferencia Panamericana de Aviación ..... **57**
Fallece el valiente aviador y acróbata “Rey del aire” ..... **57**

**Capítulo IV**
Recuerdo y legado ..... **63**

**Apéndice**
Anexo 1 ..... **65**

**Referencias**
Bibliografía ..... **67**
Linkeografía ..... **67**

**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
- ***Le Figaro***, domingo 26 de julio de 1914
- Revista Ilustrada ***Zig-Zag***. Santiago de Chile, ediciones del 18 y 25 de julio de 1914
- 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.
- Revista ***Sucesos***. Santiago, julio 23 de 1914. Año XII. N°617.
- El Diario Ilustrado, Santiago. Ediciones varias de julio y agosto de 1914
- 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 Bascopé, 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.yvytu.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/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
https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k46282051/f1.item.r=pettirossi.zoom
**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**
**Tercera edición ampliada y corregida, limitada de 100 ejemplares: 20 de marzo de 2023**

**Segunda edición electrónica: 17 de octubre de 2021**
**Impreso por Feyser 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.

# PILLAN II

## PRONTO EN LOS CIELOS DEL MUNDO

**PILLAN II es un sistema integrado para la instrucción de vuelo militar, diseñado como una solución inteligente y rentable, cuyo núcleo es el piloto Alumno, con un avión moderno pensado para el futuro, con sistemas periféricos para el apoyo de la instrucción, integrando tecnología de punta para familiarizar al piloto-alumno con sistemas aeronáuticos más avanzados y mantener un registro de su progreso.**

**Sistema de Instrucción PILLAN II es:**

- **La Aeronave.**
- **Planificador de Misión.**
- **Simulador de Vuelo con tecnología de Realidad Mixta.**
- **Debriefing de Misión.**
- **Tracking en Vuelo**

**www.enaer.cl**

**ENAER**

**EMPRESA NACIONAL DE AERONÁUTICA DE CHILE**

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

Agradecemos especialmente a la Empresa Nacional de Aeronáutica e Chile (ENAER); 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; Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile; Embajada de la República de Paraguay en Chile; Agregaduría de Defensa Militar, Naval y Aeronáutica de Paraguay en 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 Mourâo del Brasil; Sergio Barriga Kreft; Paolo Valdés Gómez; Oscar Avendaño Godoy; el General de Brigada Aeronáutica Roberto José Idoyaga Benítez de la Fuerza Aérea Paraguaya, ex Agregado Aeronáutico a la Embajada del Paraguay en Chile; Coronel DCEM Sergio Cabral Ávalos del Ejército del Paraguay; Coronel DCEM Christian Villasanti Silvera de la Fuerza Aérea Paraguaya y el SOP. Inf. Señor Luis Rey Cuellos Ponce del Ejército del Paraguay, por sus oportunos y valiosos aportes para este nuevo trabajo, como también, y en particular al Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas" por el constante apoyo y tiempo 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"***
***en el grado de Comendador.***

**Norberto Pablo Traub Gainsborg**

Autor de dilatada y reconocida trayectoria tanto sobre historia aeronáutica chilena y latinoamericana, como en numismática conmemorativa y falerística, referenciada en algunos destacados sitios web, libros, revistas y otros muchos medios. Ha participado como destacado expositor en diferentes Congresos de Historia nacionales e internacionales, siendo autor de varias publicaciones, entre ellas “Alas de Chile” 1910-1999; “El Servicio Religioso de la Fuerza Aérea de Chile”; “Alberto Santos Dumont – Una centenaria historia de aviación y amistad”; “Arturo Merino Benítez, vida y obra del arquitecto de la institucionalidad aérea nacional”; "Armando Cortínez Mujica, valor y tenacidad en la doble conquista del macizo andino"; “Margot Duhalde Sotomayor, de Río Bueno a los cielos del mundo”; de una decena de investigaciones biográficas contenidas en la serie “Héroes de la Paz” y coautor de la “Historia de la Federación Aérea de Chile, 70 años al servicio del país”. Es Director de las revistas “Aerohistoria” y “Skua” del IIHACH.

Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y de la Corporación del Patrimonio Histórico Aeronáutico y Espacial de Chile. Investigador Ad-Honorem del Centro de Estudios Estratégicos y Aeroespaciales de la Fuerza Aérea de Chile; Curador de Falerística de la Corporación de Conservación y Difusión del Patrimonio Histórico Militar de Chile; Miembro de Número del Instituto O’Higginiano de Chile; Director Honorario del Instituto de Investigaciones Históricas “José Miguel Carrera”; Miembro Correspondiente del Instituto Nacional Newberiano de Argentina; Miembro Correspondiente de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay; Miembro Correspondiente del Instituto Dominicano de Historia Aeronáutica; Miembro Correspondiente del Instituto Balear de la Historia; Miembro de Número del Instituto Nacional Newberiano de Argentina Delegación de Colombia; Miembro Correspondiente de la Academia de Historia Aeronáutica de Bolivia; Académico de Honor y Miembro Correspondiente de las Academias “Santos Dumont” y “Jorge Chávez Dartnell” de Argentina; miembro de Pro-Signum en los Estados Unidos de Norteamérica; Miembro del Círculo de Coroneles de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile, del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas” y del Círculo Coleccionistas de Medallas de Chile.

Ha sido presidente del Comité de Ética del Interactive Advertising Bureau (IAB – Chile). Durante el 2015, le correspondió asumir el cargo honorario de Presidente Pro Tempore de la Federación Internacional de Entidades Históricas Aeronáuticas y Espaciales (FIDEHAE).

Distinguido por la Fuerza Aérea de Chile con la condecoración “General Diego Aracena Aguilar” por servicios distinguidos; Cruz “Virgo Lauretana” del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; Orden al Mérito Newberiano del Instituto Nacional Newberiano de la República Argentina; Medalla “Al Mérito Santos Dumont” de Brasil; Medalla del Centenario de la Aviación Militar de México; Medalla del Bicentenario del Instituto Belgraniano; el distintivo de Piloto Civil Honoris Causa de la Argentina; la Gran Cruz “Al Mérito a la Confraternidad Militar” del Ejército Argentino, la Medalla de Honor en conmemoración al Centenario de la Aviación Militar Paraguaya y recientemente, la Orden del Mérito Aeronáutico de Brasil en el grado de Comendador”.

# 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.*