



**Especial ficha histórica
Febrero/2014**

**Del Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile**

Más alas para difundir la historia

Hoy les enviamos el tercer número de una serie de trabajos realizados para ir conociendo algo más sobre la rica historia aeronáutica iberoamericana.

Para continuar con esta iniciativa, hemos querido seguir con otro de los interesantes aviadores sudamericanos, nos referimos al entusiasta pionero y acróbata aeronáutico paraguayo, don Silvio Pettirossi Pereira, quien con su destreza innata y la gracia de sus alas, recorriera varias naciones del continente incentivando el desarrollo de la aviación americana.



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

Con ocasión de cumplirse este mes 101 años, desde que Pettirossi realizara un 3 de enero de 1913 su primer vuelo sobre Reims en Francia, y días más tarde, el 11 del mes de febrero obtuviera su brevet de piloto, hemos querido recordar este gran amigo de la aviación otorgándole este tributo en el recuerdo.

**Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile**

Pettirossi, una figura grandemente conocida en muchos países de América, nació en la ciudad de Asunción el 16 de junio del año de 1887, en el seno de una familia acomodada. Sus padres fueron el ciudadano italiano residente en el Paraguay, Antimo Pettirossi y la distinguida dama paraguaya doña Rufina Pereira Roldán.

Con sólo 7 años de edad sus padres, preocupados de la mejor formación de sus hijos, lo inscribieron en un Colegio en Viterbo y luego en otro establecimiento Premilitar en la antigua ciudad de Spoleto en la provincia italiana de Perugia, recinto el cual estaría interno hasta 1901. Ya con catorce años regresa a su patria donde más tarde participaría como voluntario de la llamada Revolución Liberal de 1904, una guerra civil propiciada por las facciones de los cívicos y los radicales del 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 el rango de Alférez.

El destacado historiador aeronáutico paraguayo y miembro correspondiente de nuestra corporación en ese país, Licenciado Antonio Luis Sapienza Fracchia, señala en su libro **“La contribución italiana en la aviación paraguaya”** uno de los más importantes antecedentes que habrían haber despertado en Pettirossi los deseos por aprender las nuevas artes del vuelo: *“Las noticias publicadas en los periódicos de la época sobre los exitosos vuelos de los hermanos Wright, Santos Dumont, Henri Farman, Roland Garros, Louis Bleriot, 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 pionero argentino, Jorge Newbery, junto al cual pronto conocerá más sobre los fundamentos básicos del vuelo al mismo tiempo que este estimulara en el joven paraguayo, los deseos por viajar a Francia para concretar estudios aeronáuticos más profundos.

Tras esta imborrable experiencia, el motivado Pettirossi vuelve al Paraguay en 1912 con el fin de convencer a su padre que le ayudara a concretar sus motivados sueños.

El planteamiento de tan osadas ideas parece no convencer a su progenitor, por lo que el entusiasmo de Pettirossi esta vez se dirigirá para conseguir el apoyo de algunas amistades influyentes, los que serán actores determinantes para interceder ante el propio Presidente de la época, don Eduardo Schaerer Vera, quien le otorgará una beca de estudios presidencial, para realizar sus estudios de vuelo en Francia.

El propio Sapienza, asevera en sus investigaciones, que ante el entusiasmo y perseverancia mostrados por su hijo, Antimo Pettirossi cede en su negativa inicial y decide apoyar los esfuerzos del futuro aviador.



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

École de pilotage de Courcy-Bétheny

Ya admitido para el curso de pilotaje en la Escuela de Aviación de la fábrica de Armand Duperdussin en Courcy-Bétheny realizaría prácticas en el vecino aeródromo de Reims-Bétheny, Francia. Pettirossi quien ya contaba con el aprendizaje adquirido en Argentina, se entrega a su pasión completando sus estudios en tiempo récord, haciendo gala de asombrosa seguridad y precisión en el desarrollo de maniobras acrobáticas con su avión.

No mucho tiempo pasaría hasta que llegara el 11 de febrero de 1913, fecha en la cual este osado aviador ganaría su flamante brevet N°1228 de piloto otorgado por la Federación Aeronáutica Internacional. Tras este logro, se dice que enseguida solicitó la fiscalización técnica oficial para la famosa prueba de acrobacia recientemente conocida como "Looping the loop", el giro en vuelo vertical, y cuya marca entonces era de tan sólo 14 evoluciones. Pettirossi superó ésta en más del doble, y a partir de entonces, el piloto paraguayo alcanzó una indisputable fama de **Rey del cielo**.

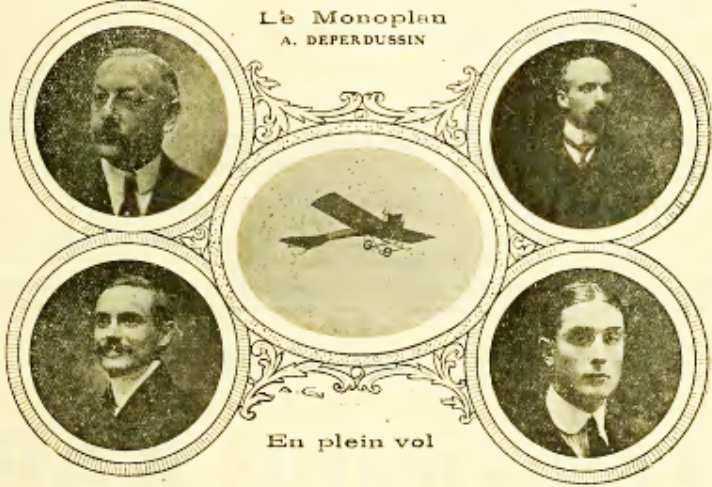
L'Aérophile du 15 Novembre 1910 111

AÉROPLANES A. DEPERDUSSIN

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

A. DEPERDUSSIN BÉCHEREAU, Ingénieur

Le Monoplan
A. DEPERDUSSIN



En plein vol

G. BUSSON, Pilote R. VIDART, Pilote

MONOPLAN TYPE 1911

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

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

Página con publicidad aeronáutica de la Casa de Armand Deperdussin, publicada en la revista L' Aéroophile (1) a fines de 1910



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



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



BULLETIN OFFICIEL DE L'AÉRO-CLUB DE FRANCE

SOCIÉTÉ RECONNUE D'UTILITÉ PUBLIQUE

Siège social : 85, rue François-I^{er}, Paris (VIII^e). — **Télégr. :** Aéroclub, Paris. — **Téléph. :** 666

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

Parc d'Aviation : Issy-les-Moulineaux.

CONVOICATIONS

Comité de direction. — Jeudi 6 mars 1913.

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

Assemblée générale annuelle

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

ORDRE DU JOUR

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

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

La Coupe d'Aviation maritime J. Schneider

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

La journée du 16 avril du Meeting d'Hydroaéroplanes sera réservée à cette épreuve, dont le règlement est dès à présent à la disposition des intéressés au secrétariat de la Commission d'Aviation de l'Aéro-Club de France, 85, rue François-I^{er}.

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

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

Commission d'Aviation du 11 Février 1913

Présidence de M. R. Soreau, président.

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

Brevets de pilote-aviateur. — La Commission a admis aux fins d'homologation les demandes de brevet de pilote-aviateur de MM. Diaz-Deitz, Gillet de 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" N° 1228.

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, 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", monoplaça, el que fue armado con un motor Gnôme giratorio de 7 cilindros y de 60 HP, al que bautizaría como "Paraguay".

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



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

Prueba acrobática "LOOPING the LOOP"

Ya en 1913, los aviadores europeos estaban progresando muy bien con sus aviones especialmente los monoplanos Bleriot 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 Bleriot se detuvo por un momento y luego se deslizó hacia atrás por una corta distancia antes de guiñada hacia un lado y el buceo de la nariz-primero hacia el suelo. Esta acción se convertiría luego en una maniobra estándar, conocida como el "Stall-turn".

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

Fue Célestin Adolphe Pégoud (2), piloto de pruebas de la firma Bleriot, quien decidiría tratar y se convertiría en uno de los primeros pilotos acrobáticos.

Este connotado piloto acróbata fue también, el primer aviador en saltar de un avión con un paracaídas, 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.

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



Es curioso enterarse, que la primera reacción de sus superiores fue arrestarlo por tomar riesgos innecesarios con el equipo, pero tras reconsiderarlo, finalmente lo ascendieron. Un interesante artículo publicado en 1913, en el Boletín oficial del Aero Club francés, L'Aerophile, describe en su primer párrafo lo siguiente:

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

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

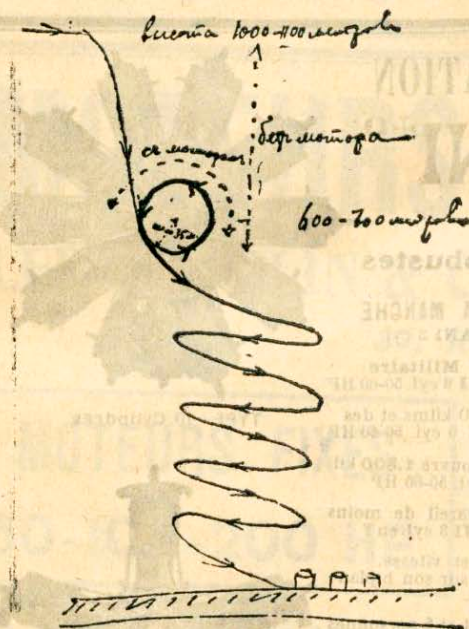


Le « looping the loop » en Russie. — Une audacieuse expérience de *looping the loop* a été effectuée au commencement de septembre avant celle de Pégoud à bord d'un monoplane *Nieuport* par un pilote russe, le lieutenant Nesterow, qui a fourni les détails suivants sur sa tentative :

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

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

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



Schema du *looping the loop* en aéroplane volé par le lieutenant Nesterow. Dessiné par l'aviateur lui-même.

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

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

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

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

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

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

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

— Le 10 août le chef pilote Rössler, accompagné de l'élève Stephan se rendait à bord d'un monoplane Grade, de l'aérodrome Mars, à Borck, au village Brick, à 10 kilomètres de distance pour y faire quelques emplettes. Au moment d'atterrir sur la route, à l'entrée du village, Rössler fit 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'effaissa 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 Eckenbrenner et Prinz, ont trouvé la mort le 4 septembre dans des circonstances particulièrement effroyables. Détachés à Brieg pour prendre part aux manœuvres de division ils essayaient un nouveau monoplane repliable, quand soudain, dans un virage, à quatre-vingts mètres d'altitude, on vit nettement une aile se séparer du corps de l'appareil. Celui-ci se retourna complètement pour venir s'écraser sur le sol avec les deux officiers, dont les corps furent dégragés 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.

— A Cologne, le 8 septembre, l'aviateur Paul Senge quitta l'aérodrome de Wanne pour effectuer un voyage aérien. Près de Grevenbroich, le monoplane capota et le pilote fut projeté sur le sol et très grièvement blessé.

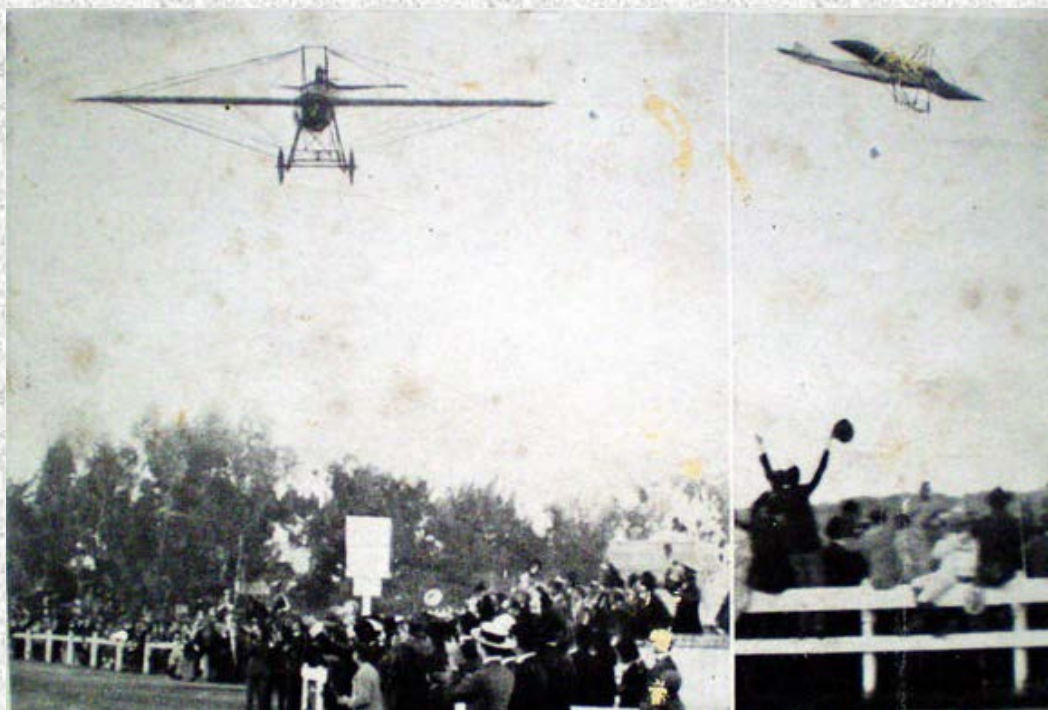
Respecto a esta prueba acrobática, escribiría Pettirossi tiempo después en la revista argentina Deportes:

"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 los evito". (3)

De vuelta a América

El 8 de marzo de 1914, Silvio Pettirossi Pereira viaja de regreso a Buenos Aires, en donde realiza una serie de exitosas presentaciones tras su arribo a fines de este mes. Varias de ellas tenían el objetivo de recaudar fondos para construir un monumento a su querido amigo y mentor aeronáutico, Jorge Alejandro Newbery, quien perdiera la vida en un trágico accidente en Mendoza, el 1 de marzo al realizar un nuevo ensayo de su eventual cruce del macizo andino hacia Chile.

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



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

Pettirossi evoluciona sobre el público asistente al Hipódromo bonaerense.

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



El aviador paraguayo Pettirossi quien ha perfeccionado las acrobacias aéreas de Adolphe Pégoud, en el Jockey Club de Rio de Janeiro listo para realizar uno de sus vuelos. 9 de mayo de 1914.

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

Pocos meses después, el 22 de agosto de este año el Ministro firmó el Aviso Nº 3986, con la determinación de la organización de una escuela de la aviación de la Marina. Al respecto se dice también que el Almirante Faria de Alencar habría ofrecido a Pettirossi la dirección de la próxima Escuela de Aviación Naval de Brasil, quien declinó este honor muy agradecido por el ofrecimiento. No se tienen datos fidedignos de esto último, pero si se sabe que las exhibiciones de Silvio Pettirossi fueron una gran motivación para la creación de la aviación naval brasileira.

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

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

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

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

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

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

Al mes siguiente pasaría a Chile, donde el diario El Mercurio de Chile de fecha 2 de julio, comunica con una nota la próxima visita de Pettirossi al país, junto con avisar de la llegada a Chile, del mecánico del aviador paraguayo, Maurice Beguet (4), quien irá armando el avión de Pettirossi en conjunto con el destacado mecánico francés avecindado en Chile, César Jean Copetta Brosio.

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

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

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

OLÍMPICOS

demócrata.—Hoy, a la sesión esta ansiosa el Club de la infancia de todos los

—La juventud del país reunió antenoche en el Club de la infancia el objeto de la reunión se procedió a la votación por unanimidad de los presentes:

Dr. Octavio Reyes Courbón, Carlos C. Demetrio Vergara D., Eduardo Zamora, Gustavo Westman y Emilio que la juventud de las provincias y prolon-

dió principio al que se había con-

Los números fueron especialmente los de Benguean y Leonor

El presidente cerró la sesión de los asambleístas de la tarde habían acompañado y al mismo tiempo con que el día siguiente elegido festejados, el que más de media no-

EL TIEMPO

provincias de Cuzco, nublado con viento

olado con viento fuerte, nublado. Nubes y Constitución, Chillán, nublado. Concepción,

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.

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

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

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

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

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

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

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

A las 4.10 se dió orden de largar y el Duperdussin se deslizo 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.

TRABAJO DE

Marcha que junio—visoria.

El delegado construcción, ingeniero, ha dado cuenta de la marcha de junio.

Marcha reinante en circunstancias, la poca satisfacción.

La faena, hábiles, perla, y fué continúa re con poca l tan dos la alcanzarse satisfactorio se necesita estracaderos trayendo el no logra te.

Con relación ha seguido los días há días de tra que han lle las canteras ha habido poder segu En el reo zado así un

La defensa de mar, se l de necesida su salud ext zas de las que ofrezca Los enro

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

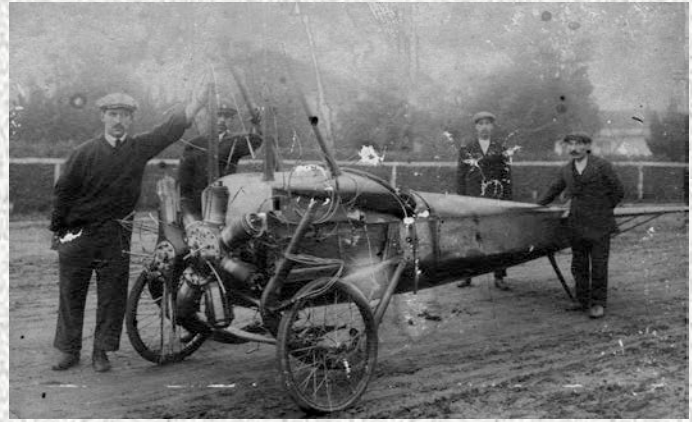


Foto izquierda: **Pettirossi conversa animadamente con el público y con el Capitán Manuel Avalos Prado, destacado piloto militar chileno y Director de la Escuela Aeronáutica Militar, a quien había conocido en Francia.**

Foto derecha: **Luego del accidente sufrido producto del barro que había en el terreno, la máquina es trasladada hasta los Talleres de los Hermanos Copetta.**

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

Hecho el cambio de hélice y arreglos generales, el avión estuvo nuevamente listo para despegar el sábado 18 de julio, para la que sería la segunda actuación del piloto paraguayo. Eran las cuatro de la tarde, ante un escaso pero escogido público que asistió al recinto del Club Hípico, hizo su primer y arriesgado vuelo en territorio chileno entre el entusiasmo y admiración generales. Despegó tras una carrera de 50 metros de manera impecable, tomó altura y efectuó su primer círculo sobre el Hipódromo, en un segundo círculo a 200 metros frente a las tribunas realiza el primer looping del día sobre la cola, causando delirante entusiasmo en el público. Luego realizó un segundo looping sobre el ala izquierda, prueba muy arriesgada y enteramente desconocida para los asistentes. Por último realizó un nuevo círculo a unos 20 metros de altura esta vez sobre las tribunas, deteniendo el motor y dejándose caer oscilando de una a otra ala como si hubiera perdido el manejo de su avión. Tras unos veinte minutos de espectáculo aterriza pasando a llevar una cuerda que separa la reja de las tribunas con la cancha de carreras, causando nuevamente daños menores al avión.

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

- ***“Se activan con rapidez los arreglos del Deperdussin del aviador Pettirossi a fin de tenerlo listo para la próxima exhibición anunciada para el sábado de esta semana”.***
- ***“Se gestionará la concesión del Parque Cousiño para que Pettirossi pueda hacer dos días de aviación en la semana: El sábado en el Club Hípico y el domingo en el Parque Cousiño a precios populares”.***
- ***“La próxima comida mensual de los socios del Aero Club de Chile se llevará a cabo el sábado 1º de agosto en el Hotel España. Esta comida será en honor de los aviadores***

Sr. Pettirossi y Luis O. Page, el primero actualmente entre nosotros y el otro próximo a llegar a esta ciudad. Las tarjetas están a disposición de los socios en la secretaría donde se pueden retirar de 11 a 12 M y de 6 a 7 PM."

- *"En esta semana se hará la recepción de los aeroplanos que el Gobierno del Paraguay adquirió para la Escuela Militar de Aviación de ese país."*



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

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

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

"Santiago, 10 de agosto de 1914.-

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

Buenos Aires. 12 de agosto de 1914.-

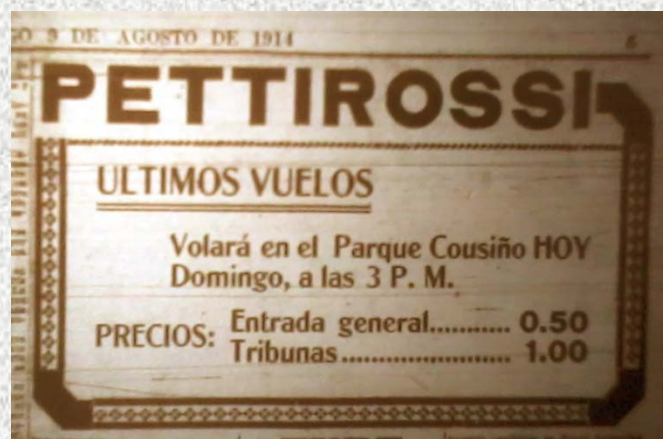
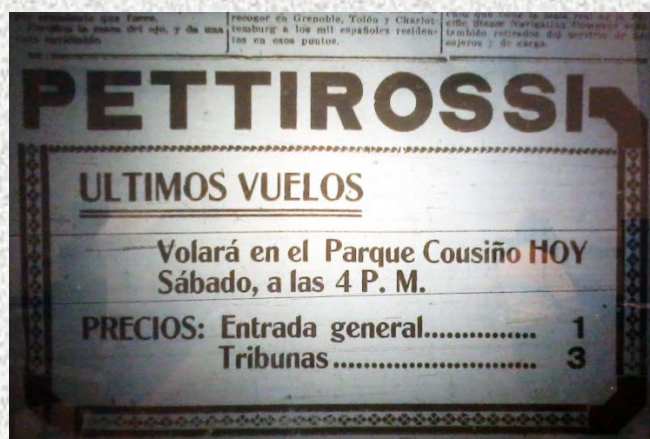
Señor Presidente del Aero Club de Chile. – Santiago.- En nombre de esta institución agradezco las expresiones de sentimiento que nos dirige ese Aero Club con motivo fallecimiento Presidente de la nación.- Ernesto Newbery. Presidente.-"



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

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

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



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

El producto de los fondos recaudados en el espectáculo realizado el día sábado, serán donados a la Cruz Roja Francesa por cuya difusión estuvo a cargo de la Colonia residente en Chile. (Recordemos que Alemania había declarado la guerra contra Francia días antes, el 3 de agosto de 1914.)

Tras un par de últimas actuaciones en Viña del Mar, Chile, Pettirossi regresa a Argentina esta vez utilizando el ferrocarril trasandino. Una vez en Buenos Aires vuelve a efectuar sus acostumbradas acrobacias durante algún tiempo. Sus actuaciones públicas son tan perfectas, que es invitado a realizar algunas de sus demostraciones aéreas para los alumnos de la Escuela de Aviación Militar de El Palomar. Algunos días más tarde, se embarca en el vapor “Formosa” junto a su mecánico y amigo, Maurice Béquet para el Paraguay.

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

Estando Pettirossi en el Paraguay, 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.

Silvio Pettirossi en la Panama Pacific International Exposition

Desde inicios de 1914, se preparaba en los Estados Unidos una gran Exposición Internacional, la que tuvo lugar desde el 20 de febrero al 4 de diciembre de 1915 recibiendo la denominación de “Congreso de la Exposición Universal de Panamá y el Pacífico” (**Panama Pacific International Exposition**) . Este encuentro tenía como finalidad ***“presentar una muestra completa de los adelantos alcanzados por la humanidad en la época presente, en todos los órdenes de la vida, material, moral e intelectualmente hablando; se ha puesto especial empeño en lograr alcancen la mayor importancia durante la celebración de la apertura del Canal de Panamá, que comprende un período de nueve meses y medio, los congresos, las convenciones y conferencias, así de carácter internacional como de organización individual, que hayan de ocuparse de cualquier materia de verdadero interés general”***. (5)

A casi a mediados 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, Sara, se embarcan hacia los Estados Unidos a fin de participar en las celebraciones de San Francisco arribando en el mes de junio.

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

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



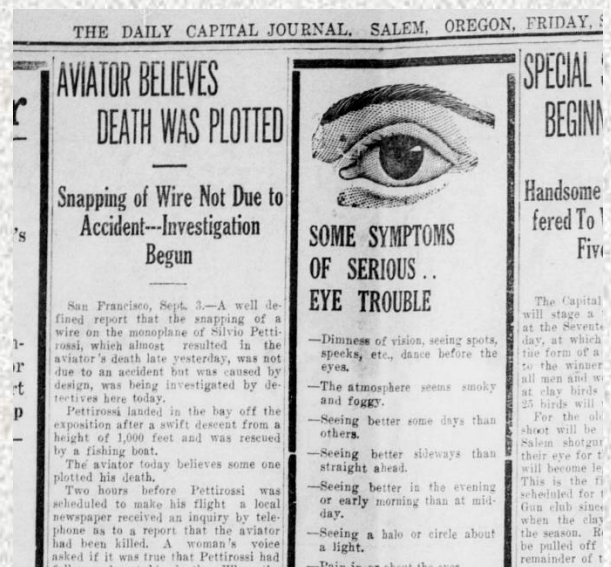
Sara Usher de Pettirossi junto a su joven aviador.



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

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

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



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

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

NUEVO HOMBRE PAJARO VIENE A LA EXPO

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

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

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

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

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

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

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



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

Disfrute del histórico documental haciendo **click** sobre el link de color azul en el lado izquierdo.

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

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

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

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

YOUNG
lara Kim-
yes have
t filmdom.
e class in
tomorrow
first story
t her eyes,

omes
fires kept
ment busy
The fires

Fallece el valiente aviador y acróbata del aire.

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

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

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

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



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

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

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



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

Fuente Diario ABC Color

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

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

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

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

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Notas

- (1). La Revista L'Aérophile inició su aparición en el mundo de la aviación a partir de 1893-4. Más tarde en asociación con la Union aérophile de France, se inicia a fines de 1898, como Boletín oficial del Aero Club de Francia.
- (2). La primera mascota oficial, que tuviera la Escuela de Aeronáutica Militar en Chile, fue un fiel perro al que bautizaron como "Pégoud" en honor al célebre aviador francés.
- (3). Declaración publicada en la Revista Argentina "Deportes" y reproducida en <http://www.abc.com.py/edicion-impres/politica/pintado-por-si-mismo-937783.html>
- (4). **Maurice Jules Beguet** (Otras veces señalado como **Béquet**), que acompañó a Pettirossi en calidad de mecánico, fue también piloto y recordman de hidroplanos en 1913. Nacido en el Havre, el 10 de mayo de 1890, y dedicado a la mecánica desde muy niño. Compañero del aviador Paillette en infinidad de Meetings de aviación en Francia, durante más de un año. Luego se contrató con el piloto inglés Nir Dickson a quien siguió en todas sus exhibiciones en Inglaterra.
- (5). Artículo de referencia: **Congreso de la Exposición Universal de Panamá y el Pacífico**. Ideas que fueron consideradas al formular el programa.- Las proporciones que alcanzarán.- Publicado el domingo 28 de junio de 1914 en diario El Mercurio de Santiago de Chile.

Bibliografía

La Contribución Italiana en la Aviación Paraguaya, Antonio Luis Sapienza Fracchia, Asunción. 2007.

Silvio Pettirossi, el Rey del Aire", Antonio Luis Sapienza Fracchia, Editorial El Lector S.A., Asunción. 2011

Revista Ilustrada Zig-Zag. Santiago de Chile, edición del 29 de marzo de 1913

Recuerdos de casi un siglo, Armando Venegas de la Guarda, Editorial del Pacífico. Talleres Gráficos Corporación Ltda. Santiago. 1976

Revistas L'Aérophile. Nº23-24. 1-15 de diciembre 1916

Diario El Mercurio de Santiago de Chile. Selección de los años 1910- 1914- 1915- 1916

Diario Tacoma Times, de fecha 9 de agosto de 1915

Diario The Daily Capital Journal de Salem, Oregon. Fechado el 3 de septiembre de 1915

Biografía del gran Silvio Pettirossi, Gastón Cornejo Bascopé, 2013

<http://www.abc.com.py/edicion-impres/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/>

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 Silvio Pettirossi

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

Noticias de agosto de 2010.

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

Biografía de Pyotr Nikolaevich Nesterov

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

The Origins of Aerobatic Flight

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

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

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

Apuntes varios del autor.

Especiales agradecimientos al Museo Nacional de Aeronáutica y del Espacio de Chile, quienes me facilitaron invaluables archivos fotográficos, a los señores Alberto Fernández Donoso; Ricardo Copetta Dagnino; Sergio Barriga Kreft de Chile; señora Guillemette De Buré de Francia; señor Cosme Degenar del Brasil y el SOP. Inf. Señor Luis Cuello, Ayudante Agregado a la Embajada del Paraguay en Chile por sus oportunos y valiosos aportes para este trabajo.



Rogándoles acusar recibo de la presente ficha histórica, los saluda atentamente

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Alberto Fernández Donoso

José Toribio Pantoja García

Norberto Traub Gainsborg

Claudio Cáceres Godoy

Anselmo Aguilar Urra

Jorge Lizana Cid

Julio Sarmiento Castillo

Presidente

Vicepresidente

Director - Secretario

Director - Tesorero

Director Pro Tesorero

Director

Director

Almirante Barroso 67 - Santiago de Chile

La correspondencia será recibida provisoriamente en calle Marchant Pereira 221, Of 31, Providencia - Santiago; mientras que los correos electrónicos seguirán siendo recibidos en nuestra casilla de e-mail (iihachile@gmail.com) o en la dirección electrónica de nuestro Director Secretario, señor Norberto Traub Gainsborg (ntraub@ttigroup.net).

Declaración de responsabilidad:

Las ideas y opiniones expresadas en este Boletín reflejan la opinión o conocimiento exclusivo de los autores y están elaboradas y basadas en un ambiente académico de libertad de expresión. Por ningún motivo reflejan la posición oficial del Gobierno de Chile o sus dependencias, el Ministerio de Defensa, la Fuerza Aérea de Chile u otros órganos por éste citados. El contenido de las notas o artículos ya ha sido revisado por sus autores.