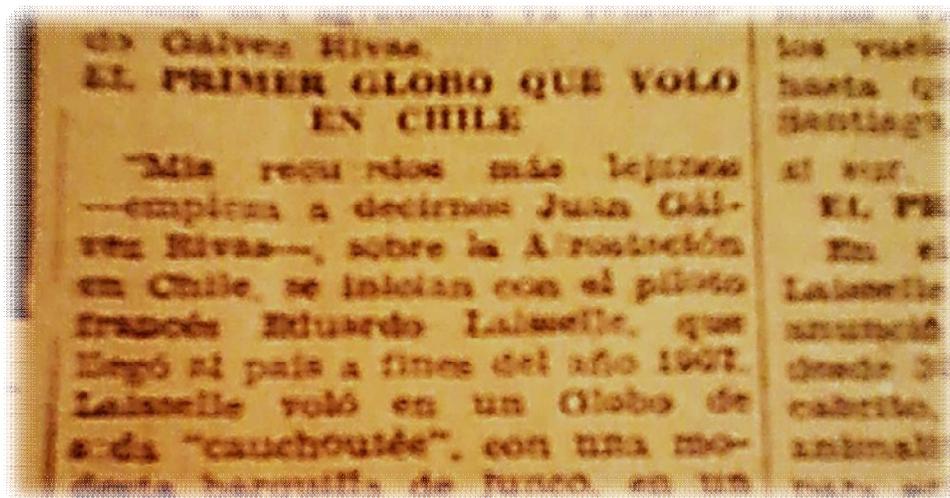




LOS PRIMEROS VUELOS DE GLOBO EN CHILE Y SU ESCASO DESARROLLO POSTERIOR

Norberto Traub Gainsborg
ntraub@historiaaeronauticadechile.cl

El Primer vuelo de un globo en Chile



Hace ya algún tiempo atrás, mientras buscaba información referida a unas actividades aéreas de 1944, me topé con una curiosa entrevista al señor Juan Gálvez Rivas, (redactor noticioso, aeronauta miembro del primer curso de aerostatos realizado en Chile y miembro del directorio del Aero Club de Chile) publicada en el diario santiaguino El Mercurio, en su edición del 3 de marzo de 1944. Bajo un llamativo título, se leía: "EL PRIMER GLOBO QUE VOLÓ EN CHILE". Debo confesar que pese a que buscaba otra información, me llamó la atención y que me quedé leyendo su singular contenido, en el que se hacía mención a un vuelo realizado por un "globonauta francés" en la ciudad de Santiago.



El relato decía textual: *"mis recuerdos más lejanos - empieza a decirnos Juan Gálvez Rivas-, sobre la Aerostación en Chile, se inician con el piloto francés Eduardo Laiselle, que llegó al país a fines del año 1907. Laiselle voló en un Globo de tela "cauchoutée", con una modesta barquilla de junco, en un sitio eriazo, al lado de la Estación Central. Más exacto, donde están hoy las calles San Alfonso y Manuel Montt. El representante de Laiselle era un Sr. Pinaud, dueño del Casino que había en el Portal Fernández Concha quien cobró la entrada al espectáculo, reuniendo el dinero en un sombrero. Se juntaron alrededor de \$120, pero de esa época (24 peniques). El Globo se infló (no había gas en ese tiempo) con humo de leña verde y el vuelo fue un éxito, pues el Globo cayó en el Callejón de Las hermanas. Varias veces se repitieron los vuelos y siempre con éxito, hasta que agotada la plaza en Santiago, Laiselle hizo una gira al sur."*

Fue interesante encontrar este relato, del que efectivamente pude verificar algunos datos desde otras fuentes. Primero que Laiselle, no era ni el primer Globonauta en Chile, menos era francés, ni tampoco había llegado a Chile en 1907 como señalaba, el no desconocido autor del relato.



Experiencias pioneras en Chile

Los primeros registros de vuelo de globos realizado en Chile, se remontan a febrero de 1786, cuando a propósito del arribo a la entonces Villa de Nuestra Señora de la Concepción de la expedición de Jean François de Galaup, Conde de la Pérouse, los franceses elevan un gran globo aerostático de papel no tripulado (del modelo Montgolfier), entre fuegos artificiales, bailes y festejos realizados en la playa, como medio de retribuir la recepción brindada por el entonces Gobernador don Ambrosio O'Higgins y pobladores de aquellas tierras.

El manejo de este tipo de material pionero para esos días, obedecía a parte del equipo científico, que esta expedición transportaba para realizar una serie de estudios de vientos alisios.

Luego, durante el siglo 19, los globos de aire caliente fueron bastante utilizados para funciones decorativas y de festejo, es así que pequeños aparatos de papel eran elevados comúnmente en Fiestas Patrias, Te Deum, Noche Buena y otras manifestaciones populares. Al respecto, hay una referencia que data de 1830 y que señala *"... se los vendía a 11 pesos y 4 reales, por lo que de todos modos era una entretención costosa"*.

Pero, contrariamente a lo que pudiera suponerse tras este temprano comienzo, la ocasional aerostación en Chile no logró desarrollarse al igual que en otros países sudamericanos, como si lo fue en la Argentina.

No obstante, entre los escasos aeronautas que actuaron en la capital del país, destacan durante este período, un norteamericano que llegó hacia abril o mayo de 1839 (año de euforia nacional, tras la brillante victoria nacional lograda en los campos de Yungay), señala al respecto el historiador Barros Arana; que existió un joven aeronauta chileno de nombre olvidado, que según la crónica habría actuado bajo las indicaciones del anterior.



Otro antecedente publicado por el autor trasandino Vicente Bonvissuto (1), señala que en junio de 1841 un argentino habría volado en globo en plena "Alameda de las Delicias" efectuando además la osadía de lanzarse en paracaídas sobre Santiago.

"Un porteño llamado José María Flores, realizó vuelos en globo en Chile, Perú y Colombia, entre los años 1840 y 1844".

Añade más adelante que el aeronauta argentino estudió en la École des Aéroliers de París fundada por Napoleón desde adonde habría traído el globo a Buenos Aires en 1838. Efectivamente según lo investigado, este aviador natural de Rosario y afincado en Buenos Aires por aquella época, llamado Jacinto José María Flores, fue el autor de varios vuelos en Perú (septiembre de 1840), Ecuador (diciembre de 1842 y enero de 1843), Colombia (junio de 1843) y El Salvador y Guatemala (Enero de 1848), pero lamentablemente no me fue posible encontrar publicación alguna de esa época, en que se registrara dicha participación (2)

Más tarde vendría el aeronauta norteamericano William Paullin en septiembre de 1841, del cual se sabe que realizó ascensiones en otras naciones americanas tales como Cuba, Haití, Puerto Rico y México.

Es importante señalar que Paullin volvió a su país tras seis años de viaje por América del Sur y Central, tras lo cual le cupo más tarde, un destacado papel como observador de artillería empleando globos durante la Guerra Civil de esa nación. Esta importante actuación por los cielos de América, hizo seguramente que Mr. Paullin se hiciera aficionado a la fotografía, llegando a ser un reconocido autor pionero de muchas tomas aéreas.

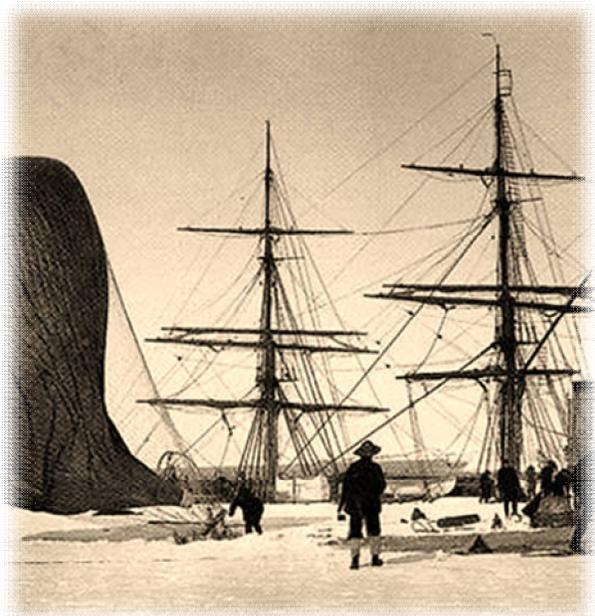
Algunos años más tarde, figuran registros de la llegada a Chile del francés Louis Vernert, quién se elevó sobre Santiago el 18 de septiembre de 1857, como parte de las festividades patrias de aquel año y finalmente, antes de terminar este siglo 19, oiremos hablar de otro personaje de origen norteamericano, llamado Eduardo Laiscelle, y quien dejará una profunda huella por estas tierras.



“GRAN ASCENSION AEROSTATICA. —
El 18 del corriente, en la calle Angosta de
Santiago. Entrada, un peso”. (Publicado en
“El Mercurio” del 17 de septiembre de
1857).

A inicios del siglo veinte, se registran algunos esporádicos vuelos, quizás tres de los más significativos, sean la primera ascensión en globo cautivo sobre el Territorio Antártico, realizado el 4 de febrero de 1902.

Los otros, son los espectáculos realizado desde junio de 1909 hasta 1915, por un aeronauta colombiano quien realizó varias funciones con destino a la “beneficencia social” y el último quizás corresponda a la primera ascensión en globo de una mujer chilena, evento que se llevó a cabo el 8 de diciembre de 1910.



El primero es el importante hecho realizado como parte de las actividades de investigación científica que llevaron a cabo los miembros de la expedición "Discovery" (1901-1904), encabezada por el oficial naval británico Robert F. Scott, en el sector del Mar de Ross.

Uno de sus tripulantes más recordados en Chile fue el teniente de reserva, Ernest Henry Shackleton.

El 4 de febrero de 1902, se registró la primera ascensión en globo por parte de la expedición "Discovery" encabezada por el oficial británico Robert F. Scott, en el sector del Mar de Ross.

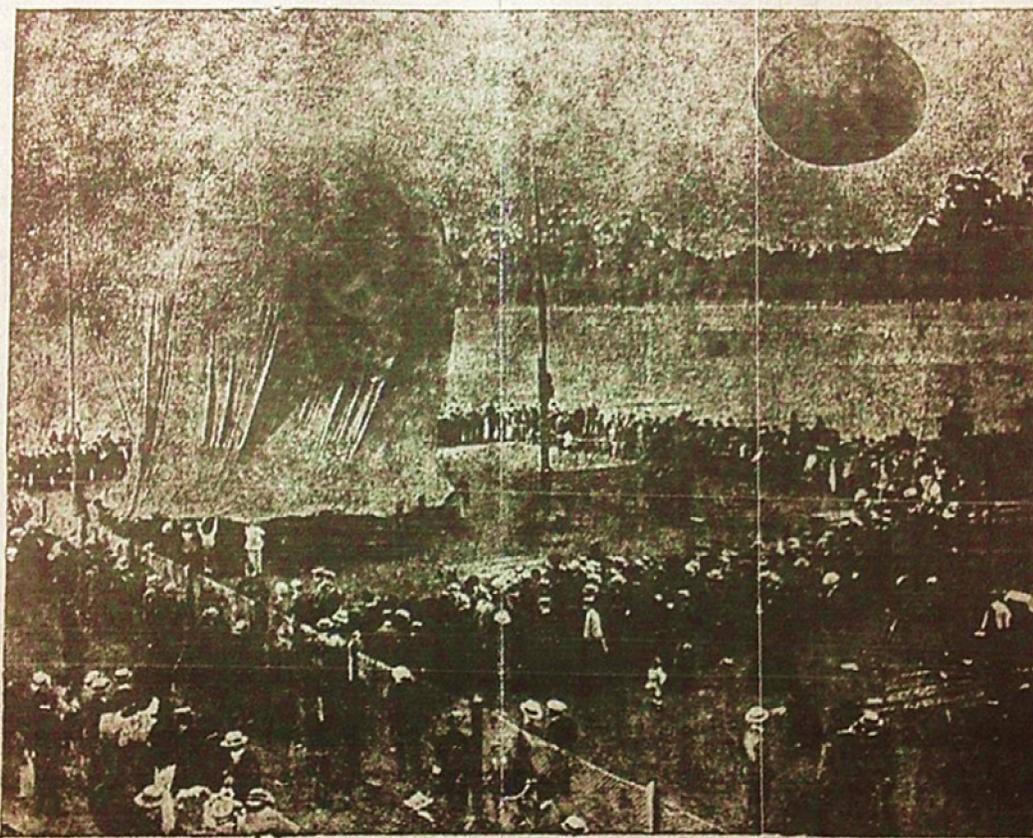
Desde junio de 1909, El Diario Ilustrado, registra la llegada de un valiente piloto colombiano llamado Domingo Valencia, quien se hacía acompañar a veces de un compañero de aventuras apodado "Juan del Aire", el que realizaba pruebas de acrobacia desde un trapecio que colgaba de la barquilla del aerostato y otras veces se lanzaba desde una considerable altura lanzándose al vacío con un paracaídas.

Meses después, en octubre de 1910, se anunció un atrevido espectáculo que se realizaría a las 10 de la mañana en la Quinta Normal, donde se haría además de la ascensión del globo un salto en paracaídas con la finalidad de juntar fondos para "Desempeñar unas máquinas de coser" pertenecientes a un grupo de señoras de escasos recursos.



"EL DIARIO ILUSTRADO".—DOMINGO 30 DE OCTUBRE DE 1910

La ascensión aerostática de hoy



A las 10 de la mañana de hoy se efectuará en la Quinta Normal la atrevida ascensión en globo ofrecida por el aeronauta señor Domingo Valencia á favor de los fondos para desempeñar las máquinas de coser. Se ha anunciado que irá con el señor Valencia su compañero Juan del Aire, quien descenderá desde 800 metros de altura en un paracaidas. La mayor parte de las entradas se vendieron desde ayer por intervención del Comité de Señoras encargadas de este beneficio.

Grupo de J

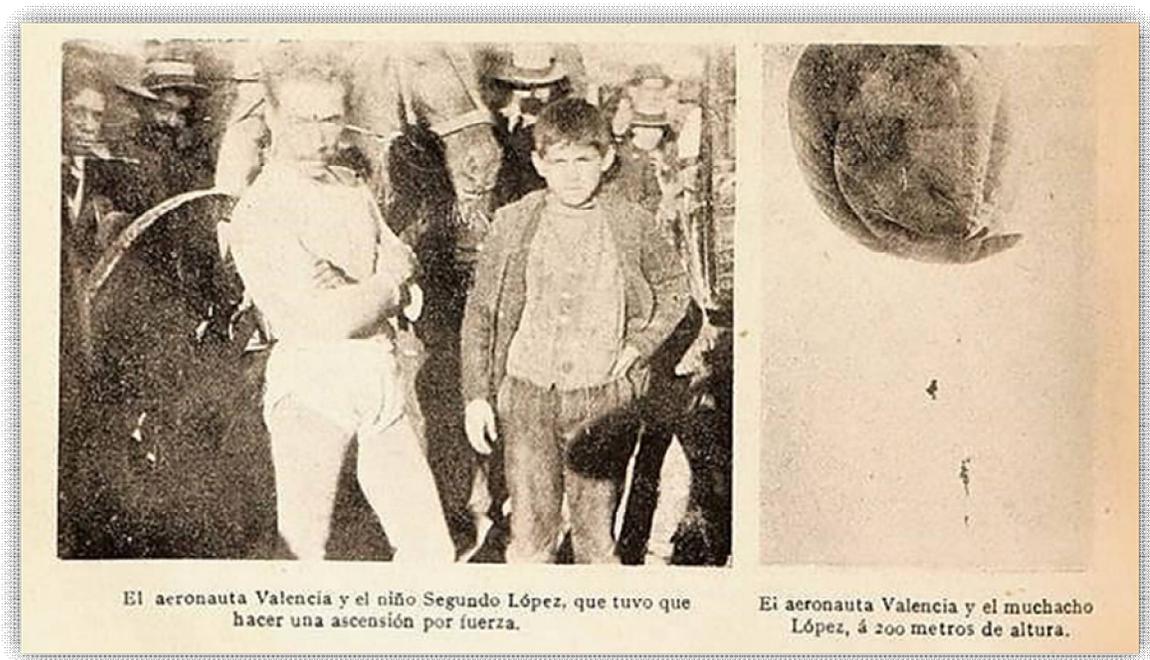
iente de la
bierno brasil
urosa simpá
¿Es eso, oc
a Argentina
triotas, el p
Brasillo-uru
del sur? Nad
ha hecho no
el Brasil ha
activa polít
vales y de
tendrá bien
probablemen
su tonelaje
de la Argen
poco infierio

Valencia y su compañero acróbata bautizado "Juan del Aire"

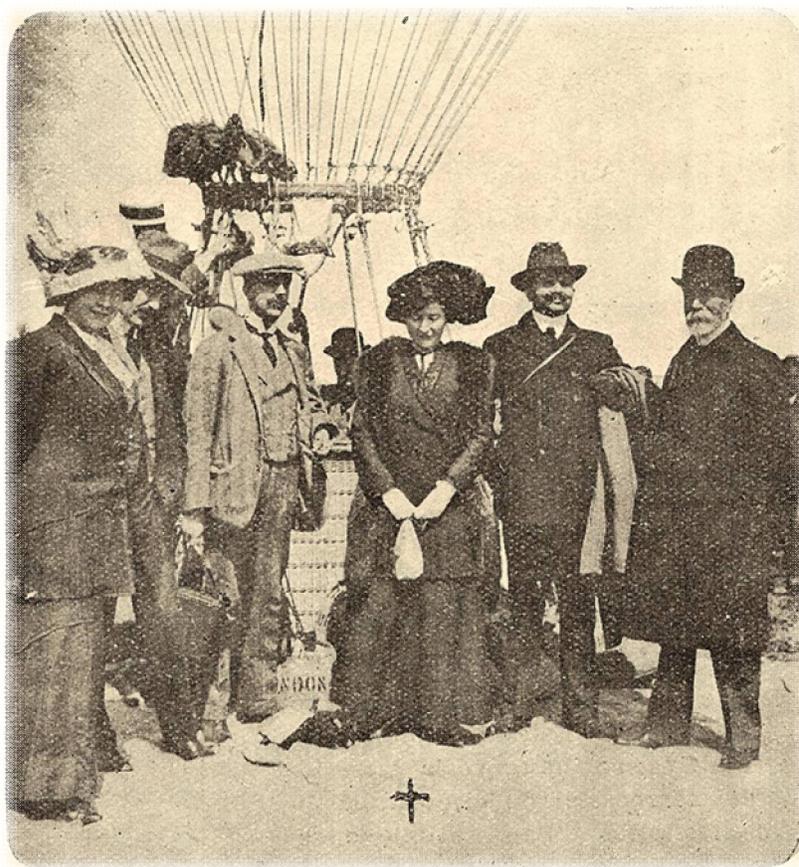


Valencia realizó durante años varios espectáculos en Santiago, Viña del Mar y en algunas otras ciudades, pero más que nada se le recuerda asociado a una particular anécdota que tuvo la historia de los globos en Chile, y que se relata así: *“Un buen día, en uno de sus vuelos y cuando el globo ya iba como a 100 metros de altura, el público empezó a gritar desafortadamente a Valencia, indicándole al mismo tiempo que un niño iba colgado del cable (guiderropa) que llevan todos los Globos bajo la barquilla. Valencia creyó que las manifestaciones del público eran en su homenaje y sacaba medio cuerpo fuera para agradecerles, pero de repente observa el cable y ve al muchacho que va colgado”.*

Obviamente el piloto le gritó al joven para que no se soltara antes de enrollar el cable hasta poder tomarlo y subirlo a la barquilla. Pues bien, la historia si recuerda el nombre de ese muchacho como Segundo López, el “Primer Pavo” que tuvo la aerostación en Chile.



Revista Sucesos. 10 de marzo de 1910



Fotografía tomada con ocasión de la ascensión en globo del señor Mateo Clark, su hija Inés y el señor Hernán Gana en el esférico del señor Norton Griffithi. Esta sería la fotografía de la primera mujer en subir y elevarse en un globo en Chile. (1910)

El segundo caso relevante en la historia de los esféricos en Chile a inicios del siglo veinte, corresponde al vuelo del día 8 de diciembre de 1910. Su importancia radica en que en este vuelo habría participado una joven chilena llamada Inés Clark, quien voló junto a su padre don Mateo Clark y otro señor individualizado como Hernán Gana.



El aparato era un globo aerostático propiedad de un señor Norton Griffithi (posiblemente sea Griffith). Aunque se sospecha que puede haber habido mujeres que hayan volado en el aeróstato de Laiscelle (3) ya a fines del siglo XIX, doña Inés tiene el mérito de haber sido registrada fotográficamente como la primera mujer elevada en Chile como pasajero y protagonista de la experiencia.

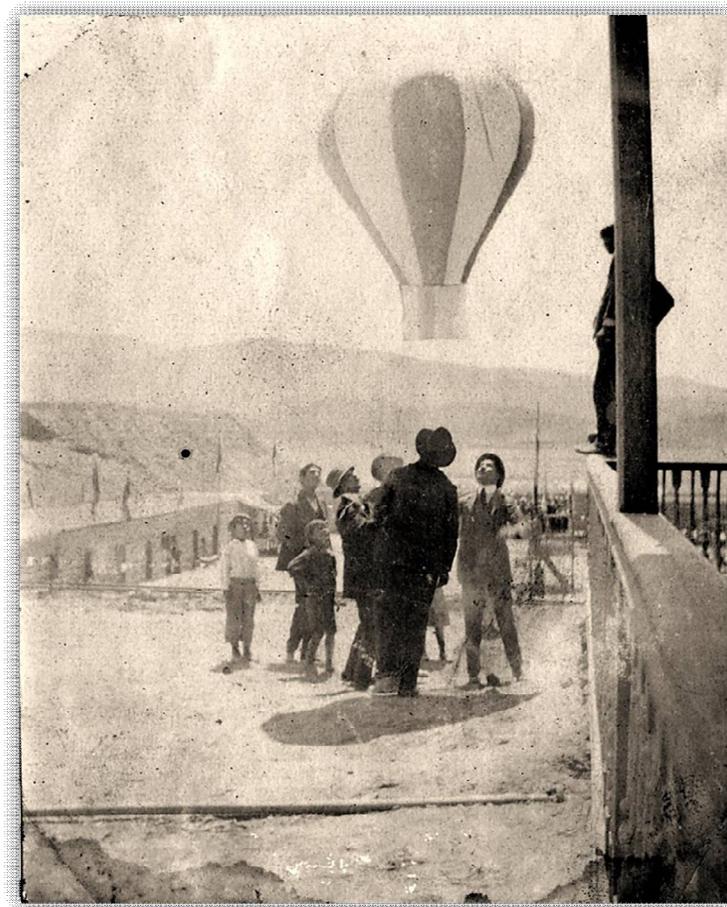


Imagen inédita facilitada para esta investigación, por el distinguido investigador aeronáutico, don Alberto Fernández Donoso. Adquirido hace varios años atrás en una feria de Copiapó. La imagen es típica de alguna de las oficinas salitreras de la zona y seguramente corresponde a una de las muchas celebraciones realizadas para las fiestas del Centenario Nacional en 1910. Pueden observarse además del atractivo globo de papel, las muchas banderas chilenas que coronan el frontis de la construcción trasera.



Durante mayo de 1912, realizó el aviador francés Marcel Paillette, una serie de vuelos en los cielos de Viña del Mar y posteriormente otros en Santiago. Este impactante espectáculo que brindaba el célebre piloto, ya había cautivado anteriormente al pueblo argentino realizando no sólo vuelos de exhibición sino que imponiendo records sudamericanos de distancia en su ya famoso biplano Farman, reunió en cada Meeting, una gran cantidad de público y constituyó sin lugar a dudas, todo un éxito social.

Era un hermoso día jueves 16 de ese mes, cuando el piloto había ofrecido vencer un record de altura en Chile además de llevar pasajeros en alguno de sus vuelos. La elegida para realizar esta segunda promesa, sería la distinguida señorita Frances Joste.

Antes de efectuar los vuelos, el francés estudió la atmósfera buscando la orientación de los vientos y corrientes. Para cumplir con estas importantes tareas se usó un interesante instrumento, el que consistió en un inestimable y atractivo "Globo de papel".



Izquierda: **Elevando un globo de papel para poder apreciar la velocidad del viento**
Derecha: **Volante usado para difundir el espectáculo aéreo de Marcel Paillette**

Otra referencia destacable encontrada en este período de búsqueda, fue la oferta al gobierno de Chile para la compra de un dirigible, que hiciera el señor Beltrán Tisné, distinguido empresario de la época dueño de un taller motriz, que se relacionó mucho con las representaciones automotrices galas y dejó ver su interés por la aeronáutica, al llegar a ser uno de los importantes “mecenas e inversor” de la carrera que hiciera el aviador chileno, don Luis Alberto Acevedo (primer mártir de la aviación civil).



Publicación de "El Diario Ilustrado.- Jueves 3 de noviembre de 1910

Las experiencias de Eduardo Laiscelle

Eduardo Laiselle o Laiscelle (4), algunas veces identificado como ciudadano francés, era en verdad originario de Boston, U.S.A. Llegó a nuestro país como parte del espectáculo del Gran Circo CARLO, en donde además de realizar algunas riesgosas pruebas de gimnasia a través de un arco de fuego, ofrecía un impactante acto de trapecismo colgado desde un globo cautivo. Radicado en Chile desde 1877, se enrola el 9 de septiembre de 1880 como sargento 2º de la cuarta Compañía del Batallón Movilizado de voluntarios "Quillota" del ejército chileno participando en algunas importantes campañas de la Guerra del Pacífico entre 1880 y abril de 1881, fecha de disolución de su unidad.

En 1880, Laiscelle logra concertar una entrevista con el Ministro de Guerra Domingo Santa María, quien al año siguiente sería Presidente de Chile. En esta ocasión, los antecedentes señalan que le expuso la idea de usar un globo cautivo para emplearlo en la observación aérea, tal como se venía haciendo en otros conflictos europeos, pero lamentablemente la oferta no logró captar el interés de la autoridad.



Otro antecedente de ese mismo año señala, la existencia de una carta fechada 9 de diciembre de 1880, que le dirigiera el veterano militar alemán radicado en Chile, don Carlos Antonio Le-Fort (nacido en Hamburgo en 1814, arribó al país en 1842 radicándose en Puchuncaví), al entonces Coronel de Ejército, don José Velásquez Borquez, Comandante General de la Artillería en Campaña y quien también era natural de Puchuncaví, sugiriéndole el uso de globos cautivos para dirigir el tiro de las piezas de artillería. Se puede presumir que Le Fort conocía del empleo de los globos y seguramente sabía del trabajo de Laiscelle en estos menesteres, pues era también de la zona de Quillota. Lamentablemente no se pudo encontrar respuesta a esta carta.

Existe también una referencia que delata un aspecto muy humano de Laiscelle, y que estimo será importante de destacar, pues sin ser él chileno de nacimiento, combatió en dos guerras, entregando lo mejor de sí. Prueba de ello son los reportes indicando, ascensos y reconocimientos que recibió durante el primer conflicto. A esto se agrega el espectáculo que ofreció en la Quinta Normal el 21 de septiembre de 1879, en homenaje a los caídos en el Combate de Iquique y a favor de las viudas y huérfanos de la corbeta Esmeralda, rebautizando en la ocasión su globo con el nombre del emblemático barco.

Al cabo de unos meses de esta presentación, un barbero franco-chileno Louis Bazignan, le sale al paso con un globo apodado "Vencedor", estableciéndose una rápida rivalidad entre ambos aeronautas, la que habría de culminar el 18 de enero de 1880, con un torneo de altura realizado en la Quinta Normal de Santiago y que daría según la crónica como vencedor a Laiscelle.

Más tarde volverá a ofrecer sus servicios al Ejército congresista, en donde ingresa como Teniente del Batallón Movilizado "Taltal", insistiendo en la utilización de su globo en tareas de observación aérea durante la guerra civil chilena de 1891.



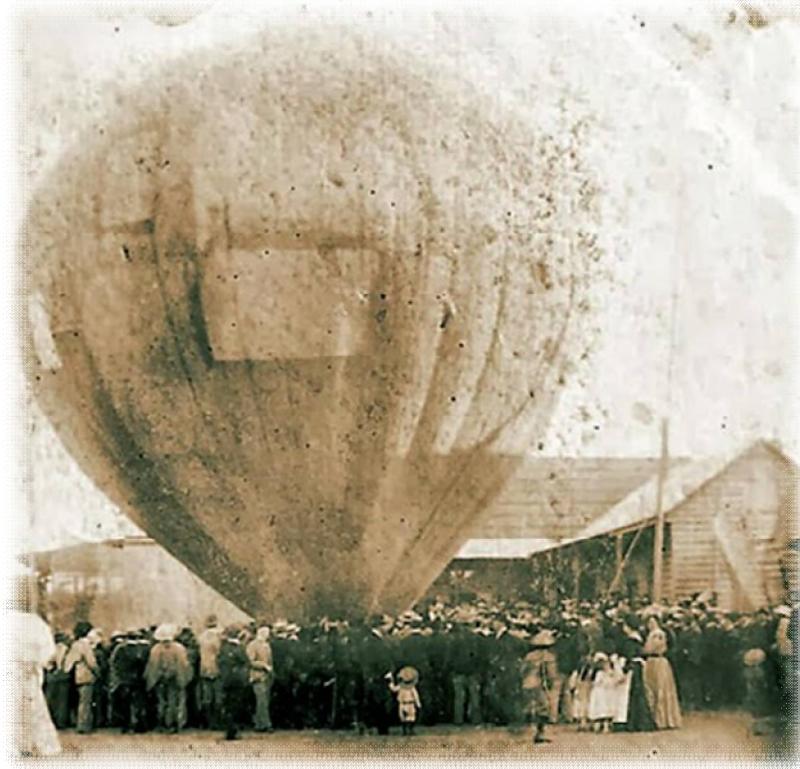
Otros registros de 1897, lo sitúan realizando prácticas en la ciudad de Limache, en la zona central de nuestro país.

“Hoy pruebas aeronáuticas en Lima-
che”.— (Publicado en EL MERCURIO
del 22 de marzo de 1897).

En mayo de 1901, registra actividad sobre suelo cochabambino, realizando allí el segundo vuelo en Globo efectuado en Bolivia.

A su regreso a Chile en ese mismo año, y con la ayuda del entonces Teniente Coronel don Enrique Phillips, comandante de una unidad de infantería en la Guarnición de Chillán, habría realizado hasta 1903 una breve y reducida instrucción sobre el manejo de aerostatos y sus usos al interior del cuartel.

Otros antecedentes encontrados en el Diario El Austral de Osorno, lo advierten como el autor de algo más de doscientas ascensiones hasta que lamentablemente fallece el 8 de julio 1929, cuando su globo “Esmeralda” cae inesperadamente durante una demostración en Chillán. Con ello, pasaba ser uno de los primeros y recordados mártires de la aerostación nacional.



Globo "Esmeralda" ex Jeanne d'Arc, de Eduardo Laiscelle.

Fuente imagen: diario "El Austral" de Osorno. Domingo 7 de julio de 2013.

El inicio de la aerostación en Chile, como práctica deportiva aeronáutica

Los primeros antecedentes de formar una rama de aerostación en Chile se inician en enero de 1914, cuando en el Boletín N°2 del Aero Club de Chile, se publica oficialmente los **"Reglamentos de manifestaciones deportivas y records del Aero Club de Chile"**.

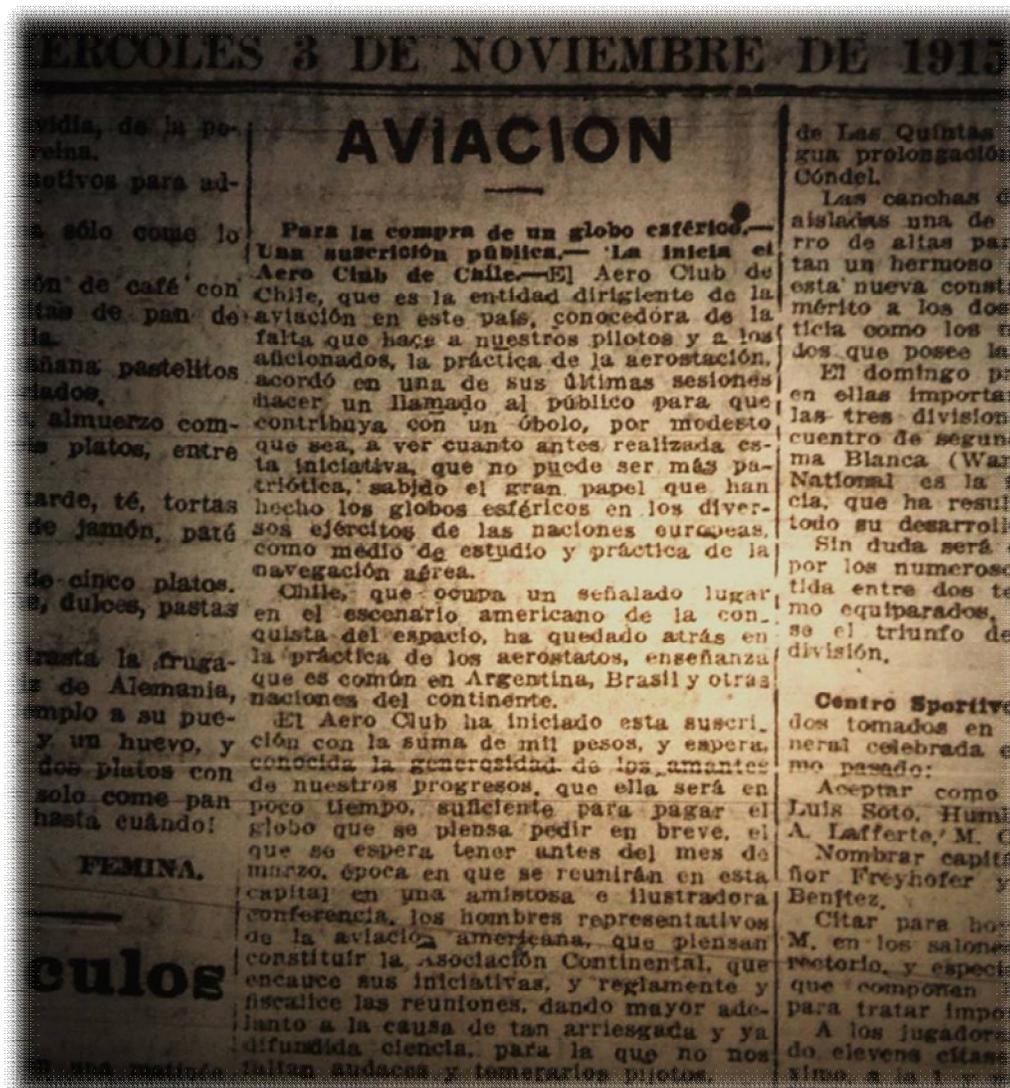
En sus disposiciones generales se indica: "Artículo Transitorio,- Por no existir actualmente en Chile manifestaciones deportivas con globos libres y dirigibles, el Aero Club de Chile se limita a reglamentar por ahora las clases C, D y E de los Estatutos de la F. A. I., reservándose el derecho de reglamentar las demás clases cuando los estime oportuno."



En su artículo primero se añadía que..."Todos los reglamentos y prescripciones de la F.A.I. sobre los deportes aeronáuticos son aceptados por el presente artículo con fuerza ley y forman parte integrante de los Estatutos y reglamentos deportivos del Aero Club de Chile."

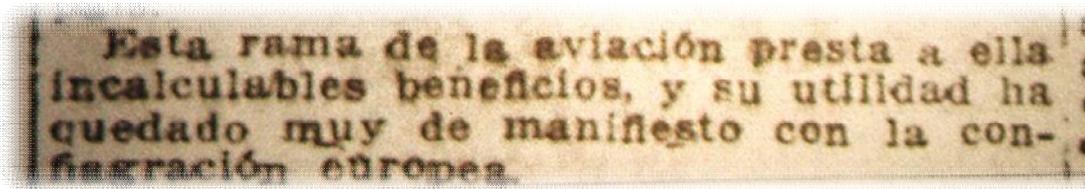
Luego en su artículo tercero, el que se refería a la entrega de licencias, estipulaba que la institución..."*dará licencias para manifestaciones deportivas a personas o corporaciones que se comprometan a respetar sus reglamentos y acepten cargar con todas las consecuencias que puedan resultar de este compromiso*". Los brevets debían solicitarse por escrito y una vez entregados quedarían en el registro oficial del Club. Los Resultados de las inscripciones de licencias o records serían comunicados inmediatamente a la F.A.I. Además se especificaba que las exhibiciones públicas que tenían como fin el lucro, no serían consideradas como manifestaciones deportivas, pero en el caso de mediar beneficios, estos serían para beneficiar al deporte aeronáutico.

Con este objetivo en mente, se dio inicio a la idea de realizar una colecta pública que permitiera adquirir el primer material aeronáutico del Aero Club de Chile.



Recorte del diario El Mercurio, donde se anuncia una colecta pública para la compra de un globo

El 3 de noviembre de 1915, se anunciaba por la prensa, que durante los próximos días serían repartidas las listas de la suscripción pública, que el Aero Club de Chile había abierto para la compra de un Globo, con el que cual se iniciaría el aprendizaje e instrucción para la práctica de la aerostación en el país.



Otra sustantiva opinión que aportaba el Diario El Mercurio, días más tarde, hacía referencia a *“los incalculables beneficios, y su utilidad ha quedado muy de manifiesto con la conflagración europea”* que la aerostación traería a esta *“rama de la aviación”*.

A mediados del mismo mes, la prensa capitalina cubría el recorrido que por la ciudad, hacían el recién arribado piloto de aerostatos Carlos Borcosque y otros miembros del Aero Club, para buscar posibles campos de aterrizaje para los Globos, además de hacer pruebas para comprobar la densidad del gas de la capital, a fin de tener antes de que la suscripción popular tomara incremento, listos todos los preliminares, pues como se expresaba en la nota: *“pues de antemano se cree dado el noble objetivo que se persigue con este llamado, que el público, tan amante de nuestros progresos, corresponderá con creces a llenar las listas de erogaciones”*.

El papel de Borcosque en el país fue seguido con mucho entusiasmo por la prensa santiaguina, más el entusiasmo por adquirir un globo para los cielos nacionales, no llegó a buen término por diferentes razones, quizás la mayor de todas, habrá sido que la aviación a motor cautivaba el interés de esos días y los esfuerzos económicos particulares y populares finalmente se orientaron hacia estas otras rutas.

La aerostación no tuvo un real incentivo hasta marzo de 1916, cuando la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana y su singular desarrollo ocuparan los titulares de los periódicos. Aquí se compartían noticias variadas sobre los actores de los cielos panamericanos ocupando páginas y titulares, que interiorizaban al público con sus objetivos, logros y trayectorias aeronáuticas.



Recorte del diario El Mercurio, donde se señala en uno de sus titulares la intervención de Carlos Borcosque al mando del Globo trasandino "Teniente Origone". Esta corresponde a la primera ascensión en globo registrada por el chileno, en los cielos de Santiago.

Será tal el éxito y la injerencia de Borcosque en la aerostación argentina, que el Aero Club Argentino (ACA) llegará a condicionar en 1916, el obsequio de un globo al Aero Club, organismo que no poseía a la fecha algún esférico, a que la instrucción en Chile de éstas artes estuviera a cargo del joven piloto. Una vez aceptada esta honrosa y muy acertada condición, Borcosque se entregaría a la tarea de instrucción de los primeros aeronautas nacionales.

Este primer globo obsequiado por el Aero Club trasandino, fue un ejemplar de 1.800 metros cúbicos llamado "Teniente Origone" y fue entregado a fines del mes de junio de 1916 (5). Al poco tiempo se sumaba un nuevo esférico para ser utilizado con hidrógeno de 300 metros cúbicos bautizado como "Cóndor", el que sería obsequio de don Ernani Mazzoleni, piloto instructor italiano de aerostatos radicado en Argentina y que venía junto a la delegación argentina que operaba el material aerostático (6).

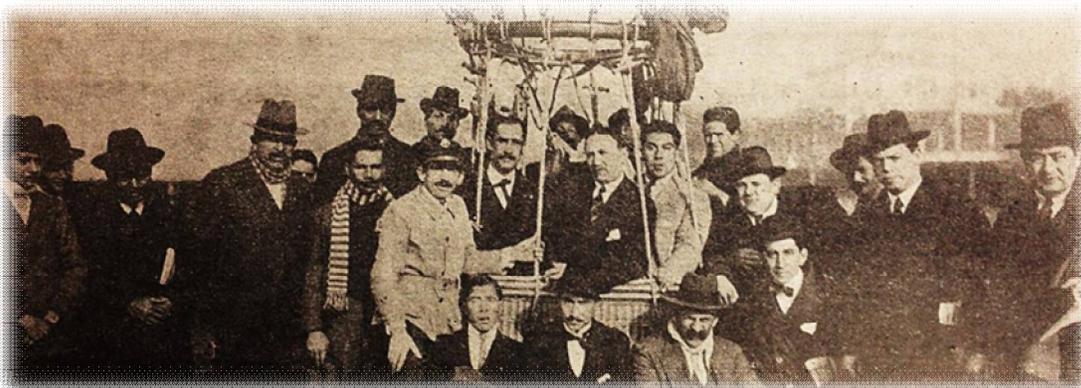


Con ambos flamantes globos operativos, se instaló inicialmente el Parque aerostático a pocas cuadras de la fábrica de gas de San Borja, el que más tarde se trasladó al Club Hípico. Todo esto ocurría durante los primeros meses del año 1917, cuando las actividades de aerostación nacionales daban luces de iniciarse, y para cumplir cabalmente con ello, el Aero Club de Chile debió encargarse al mecánico alemán Carlos Junker en compañía de su señora, para que se ocuparan del "Parque de Globos". El especialista alemán había instalado un taller destinado a diversos trabajos previos como lo eran la reparación y confección de la malla especial que utilizaba el Globo "Teniente Origone" además de lo necesario para la barquilla. Para estos menesteres tan particulares, había solicitado el auxilio de su señora, la que finalizó especializándose en el ajuste de los nudos que componían la malla, la preparación de los sacos de lastre, la confección de cuerdas de desgarré y otros tantos trabajos que por lo delicado convenían ser elaborados por "manos femeninas".

Todo listo se dio inicio el 29 de abril de 1917, al primer curso al cabo en el cual once personas recibieron su título de pilotos aeronautas, entre ellos Augusto Perrey, Roberto Walker Valdivieso, Marcos Davidson, Armando Venegas, Hernán Zañartu Cavero, Juan Gálvez Rivas, Lisandro Santelices Escalante, David Fuentes Sosa, Armando Band Farías, Amadeo Cento Molina, Julio del C. Alvarado.

Junto con ello, el Aero Club le ofreció al gobierno becas para aviadores militares y para dos alumnos extranjeros, lo que permitió la incorporación del capitán Arturo Urrutia, del teniente boliviano Bernardino Bilbao Rioja y del teniente ecuatoriano Pedro Traversari Infante. (ver anexo 1)

Resulta muy relevante de señalar, que pese a la exigua experiencia de los aeronautas chilenos y escaso material para volar existente en el "Parque de Globos del Aero Club de Chile", la corporación nacional manifestó un característico espíritu solidario involucrando entusiasta y desinteresadamente a varios oficiales extranjeros para participar de los cursos que se dictarían.



Grupo de algunos participantes en los cursos de Aerostación que realizara el Aero Club de Chile.

De izquierda a derecha, se logran identificar a los siguientes personajes: (dentro de la barquilla) los señores Lisandro Santelices, Armando Venegas y el Teniente boliviano don Bernardino Bilbao; abajo, al centro exterior de la barquilla, don Juan Gálvez; al costado izquierdo de la canasta con su característica gorra, el mecánico especialista don Carlos Junker; al costado derecho y apoyado en la misma, don Juan A. Maluenda; al extremo derecho de la foto, don David Fuentes

El cronista y autor de algunos de los más importantes registros histórico aeronáuticos de Chile, don Enrique Flores destaca en una de sus obras, la ascensión que realizaran don Amadeo Cento y el Teniente Pedro Traversari del Ecuador. La primera de ellas señala la odisea de un aeronauta perdido: *"...quien después de elevarse desde San Bernardo, a las 13.00 hrs., descendió una hora y media más tarde en la ensenada de las Vacadas, en el fundo Huelquén de Paine, en un lugar inaccesible a los automóviles en que viajaba la comisión controladora del Aero Club.*

No se tuvieron noticias sobre Cento durante toda la noche del 28 de julio, produciéndose la consiguiente alarma entre sus amigos. Mientras tanto, el aeronauta, que se había visto obligado a efectuar un rápido descenso, pues se internaba en la cordillera de los Andes, tocó tierra en un lugar completamente desamparado. Procedió a desarmar el globo y, guiado por un ovejero, llegó a medianoche a las casas del mayordomo del fundo, donde fue hospedado". La otra



reseña que nos brinda el autor, trata del brillante desempeño que cumpliera en Chile, el Piloto Aviador ecuatoriano, don Pedro Traversari Infante, quien realizando su prueba de examen el día 29 de septiembre de 1918, llegó a 3.200 metros, máxima de altura lograda durante el desarrollo del curso.

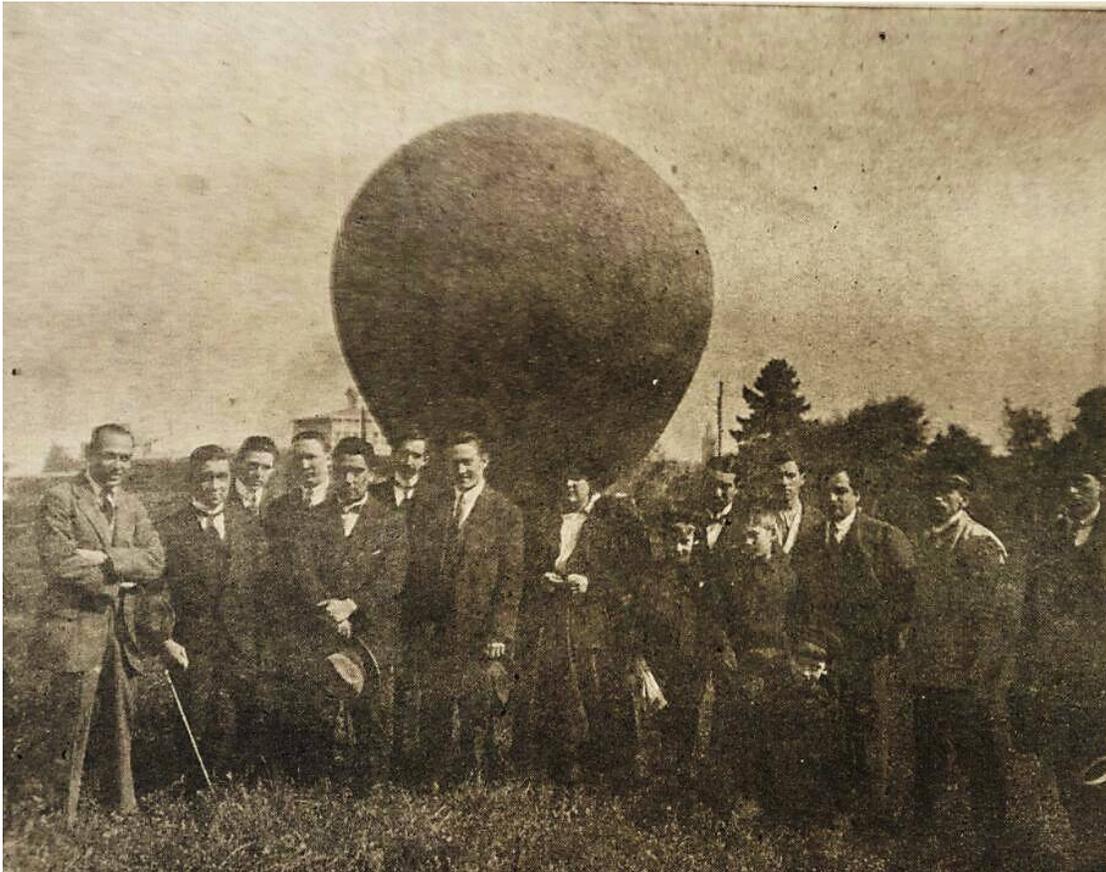
El segundo curso, realizado durante 1918, contó con Augusto Perrey como instructor y los alumnos fueron Salvador Sanfuentes, Emilio Karstulovic Povieff, Juan Agustín Maluenda Vidaurre, el teniente Darío Aguirre, Víctor Arredondo, el teniente ecuatoriano Alberto Suarez y los tenientes bolivianos Alfonso Crespo y Ernesto Arévalo.

AERO CLUB DE CHILE

Bajo la presidencia del vice-presidente, coronel don Pedro P. Dartnell, y con asistencia de los directores señores Augusto Perrey, Carlos F. Boreosque, Armando Band, Eduardo Bresciani, Juan Gálvez y Armando Venegas, secretario general, celebró sesión el directorio de esta institución. Excusó su inasistencia el presidente, don Jorge Matte.

Se dió cuenta de las comunicaciones recibidas de los señores Ministros de Bolivia y Ecuador, en que agradecen y aceptan, en nombre de los Gobiernos que representan, el ofrecimiento del Aero Club para que los oficiales del ejército que cursan actualmente aviación en Chile puedan seguir la instrucción de aerostación en las mismas condiciones que los socios del club.

Nota publicada en junio de 1918 dando cuenta del agradecimiento oficial de Bolivia y Ecuador para que algunos de sus oficiales en Chile, participen del segundo curso de aerostación que se realizaría.



El instructor del curso de aerostación, Augusto Perrey, rodeado de algunos alumnos y admiradores de este deporte, en los terrenos de la Compañía de Gas de Santiago.

El entusiasmo por la aerostación deportiva alcanzó su grado máximo en Chile entre los años 1917 y 1918, decayendo finalmente por falta de medios para su práctica.

A modo de epílogo, el historiador aeronáutico don Enrique Flores Álvarez señala en su obra *Historia Aeronáutica de Chile*: *"El glorioso e histórico globo "Teniente Origone" terminó su vida en un lamentable descenso hecho por Emilio Karstulovic al interior de Paine, en que se picó la envoltura sin posibilidad de reparación."*



Registro gráfico de una fiesta aerostática realizada en el mes de septiembre de 1917, conmemorando las Fiestas Patrias de la nación.

La travesía de los Andes en globo.

Si bien fue como resultado directo de la invitación que cursara en 1915 el Aero Club de Chile a sus homólogos americanos para realizar en Chile la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana, que se realizó una de las más trascendentales y ambiciosas hazañas aéreas de aquellos tiempos: "El cruce de la Cordillera de los Andes en globo"; también es cierto que la idea no era nueva.

En el interesante libro titulado "**Más liviano que el aire**" de Nelson Montes-Bradley se pueden apreciar los primeros antecedentes que encontrara acerca de las primeras intenciones de cruzar la cordillera en Globo. Aquí se indica que el ingeniero Jorge Newbery habría escrito el 22 de septiembre de 1910, sendas notas a sus amigos Pedro Luro, Manuel Carlés y Montes de Oca señalándoles su intención de efectuar un eventual cruce. *"Mañana parto para Chile con la consabida intención de volver en globo, siempre, como es natural, que el gas que*



se fabrique allí sea de suficiente poder ascensional, que me permita dar un pique hasta la altura de las más altas cumbres”

Las intenciones encuentran real asidero cuando muchos conocemos del ansiado sueño de Newbery por traspasar el macizo andino por el aire. Pero los estudios realizados por el gran aviador y la incapacidad de conseguir un buen “Gas de Ulla” aparentemente lo desalentarían hasta encontrar en el avión, la nueva esperanza de unir ambas naciones a través de su amado cielo.

Otro interesante hecho que confirma el firme propósito de Newbery por intentar cruzar la cordillera, se confirma con la noticia que publicara “El Diario Ilustrado”, del viernes 14 de octubre de 1910, cuando bajo el título AEROSTACIÓN - El paso de los Andes en Globo, se informa la intención de Newbery por cruzar la cordillera en globo junto al chileno, don Alejandro Yánquez Cerda, Guardiamarina de Primera Clase, quien ya había adquirido alguna experiencia previa en globos, cuando visitó Argentina durante mayo de ese mismo año. Además se indica en la nota, que lo único que impide la realizar la empresa, es por el momento la calidad del gas, asunto que remediarán importándolo al extranjero, y que en cuanto arribe iniciarán los planes de la travesía en el esférico “Eduardo Newbery”.

Sabemos finalmente que el interés de Newbery por cruzar el macizo andino permaneció firme, pero su intención por realizar la travesía en globo cambió por su nuevo amor por los aviones, mismos que a la postre y muy lamentablemente, serían sus mortajas. Los lectores recordarán que a la fecha de estas intenciones, noviembre de 1910, otro gran logro aeronáutico ciertamente equiparable, era realizado por el gran Jorge Chávez, quien al cruzar los Alpes europeos, lamentablemente murió víctima de su arrojo. Es así que la proeza del aviador peruano, deja tras de sí, el legado de una aviación valiente y de conectividad, incentivando con ello a otros.



El sueño realizado en 1916.

Tras la muerte de Newbery en 1914 y algunos otros intentos fallidos, las primeras noticias referidas a la "intención declarada" de realizar una travesía de los Andes en globo, aparecen publicadas en la prensa de enero de 1916. *"Está en vías de llevarse a término la iniciativa del piloto Eduardo Bradley, de atravesar en globo la cordillera de Los Andes. El Aero Club argentino facilitará el esférico Eduardo Newbery, de 2.300 metros cúbicos de capacidad, así como los aparatos registradores y las observaciones sobre los vientos practicadas anteriormente en la cordillera.*

El piloto Bradley y los que han de ser sus acompañantes, aviadores Zuloaga y Crespo (7), ponen de su parte todo su entusiasmo y la decisión inquebrantable de cumplir sus propósitos.

Para completar el conjunto faltan todavía algunos medios que han de proporcionar las autoridades nacionales, tales como la preparación y conducción del hidrógeno, que será fabricado especialmente, pues su utilización es prenda segura del éxito, según afirma el iniciador de la tentativa.

Según se ha informado, la prueba tendrá su punto de partida en Chile, y la travesía de la cordillera se verificará sobre los picos más altos. Bradley confía en que la dirección de las corrientes aéreas lo transportará a tierra argentina en poco tiempo."



El Capitán Ángel María Zuloaga junto al Ingeniero Eduardo Bradley fotografiados junto al Doctor Sosa Carreras en uno de sus vuelos previos al cruce de los Andes. 1916

Durante el mes de marzo, realizaron una decena de ascensiones para dar con la mezcla exacta que debía impulsar el globo hacia la triunfal travesía que venían a cumplir. En una de estas jornadas, la del día 19, se elevó Zuloaga junto al Secretario del Aero Club de Chile, don Armando Venegas de la Guarda y el argentino Carlos Dose.

Partieron desde el Club Hípico subiendo lentamente hasta unos 5.000 metros de altitud en dirección a la cordillera para aterrizar en el Cajón del Maipo. Esta experiencia serviría para alentar y agregar nuevos bríos a los aeronautas en su cometido y brindar confianza en el éxito de los valientes aeronautas allende la cordillera.



Por la tarde del día 29 de marzo, se realizaba otra de las reiteradas prácticas para el concretar el eventual cruce. Desde la Compañía de Gas, el "Teniente Origone" tripulado por el Capitán Zuloaga y su acompañante Carlos Dose Obligado, probaban diferentes mezclas de Gas con Hidrógeno. Al llegar a los mil metros de altitud, el Capitán Zuloaga descorchó una botella de Champagne como manera de bautizar y alentar al joven acompañante en esta nueva y también auspiciosa jornada.

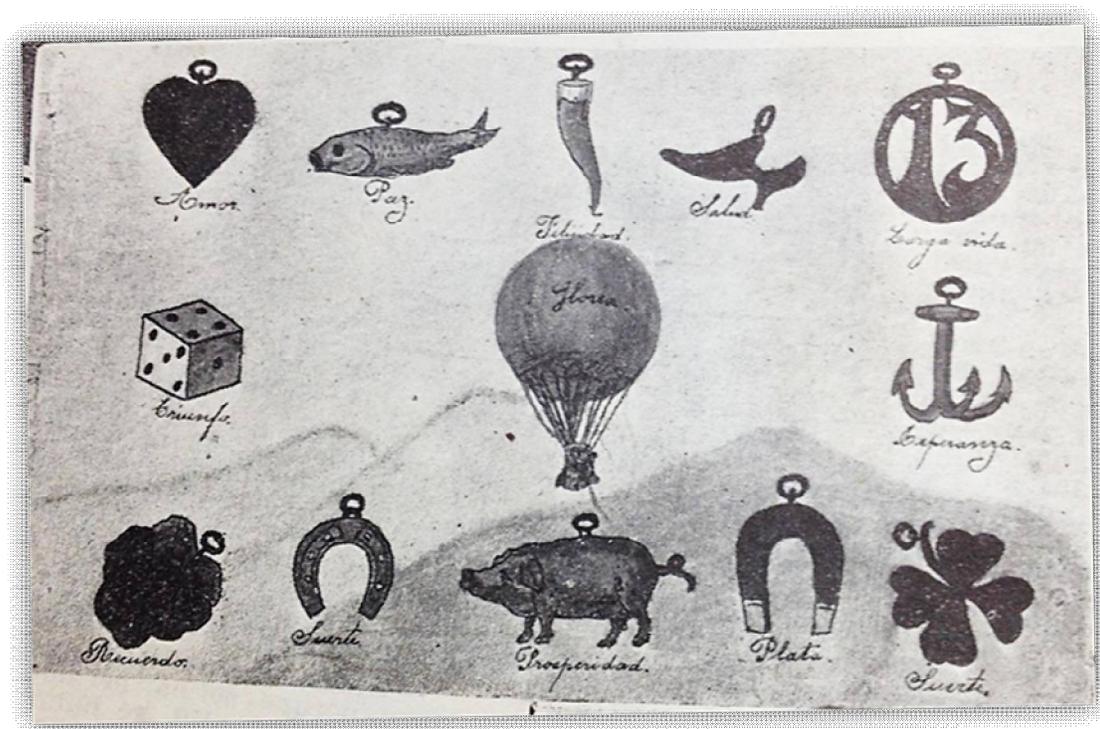
Dado la serie de intentos por dar con la clave para la mezcla exacta de gas e hidrógeno, las noticias en Argentina se iban interpretando como fracasos, más en Chile, los ánimos y la ayuda no decaían dando luces de esperanza a los entusiastas argentinos. Bradley establecía por esos días una nueva fecha límite para la travesía, esta sería el viernes 26 de mayo.



Zuloaga y Bradley probando los equipos de aire comprimido para la travesía en altura.



Vendrían más fracasos, donde la meteorología y otros imprevistos aplazaban la fecha una y otra vez, deteriorando los ánimos de los trasandinos, a esto se sumaban las obligaciones laborales y familiares en su país, pero el entusiasmo y empuje brindado por los anfitriones de cada jornada, alentaba sólo a un camino: el éxito y la gloria!



Una curiosa y significativa tarjeta postal contra los “chunchos y los jettatores, obsequiada por una distinguida señora chilena a los aeronautas argentinos

Es así, que finalmente llegó el gran día, un 24 de junio de 1916, cuando en el globo “Eduardo Newbery” preparado por el aeronauta italiano Ernani Masoleni, el ingeniero chileno, Marcos Davidson e inflado con gas del alumbrado “seco” en la Fábrica de Gas de San Borja, Bradley y Zuloaga realizaron la travesía de la Cordillera de los Andes, alcanzando una altura de 8.100 metros, donde llegó a registrarse una temperatura cercana a los 32 grados bajo cero.



DEPORTES



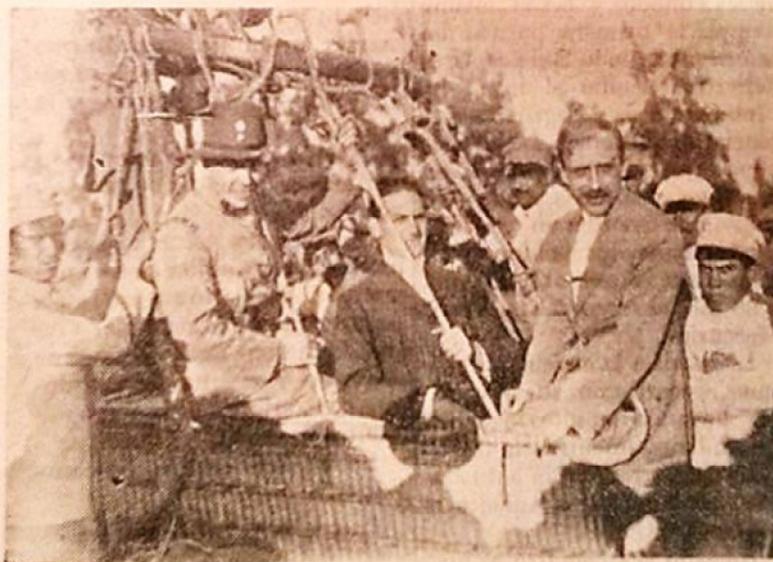
Redactado por deportistas
y para deportistas.



No publicamos informaciones
relacionadas con la hípica

AÑO II. Santiago, Sábado 29 de Julio de 1916. N.º 8.

Los héroes del día



Sr. ZULOAGA

Sr. BRADLEY

Vista tomada antes de emprender uno de sus vuelos de ensayo, que fueron el prólogo de la gran jornada.

Amigo lector. No facilite Ud. la Revista. — Todos los deportistas deben contribuir con su cuota a su sostentamiento.

Precio 20 Cts.



Actores y aeronautas relevantes para la aerostación nacional

Carlos Francisco Borcosque Sánchez (1894 - 1965)

Aviador, periodista y cineasta. Sus orígenes se remontan al ingeniero polaco, Cristóbal Borcosky que arribó a nuestro país a comienzos del siglo XVIII. Un hijo suyo, se llenó de gloria integrando las huestes del ejército Libertador de los Andes, reconocimiento por el cual más tarde verá castellanizado su apellido por el de "Borcosque" por indicación del entonces Director Supremo de Chile, Capitán General don Ramón Freire en 1826.

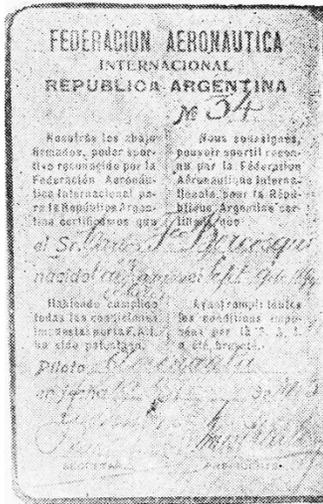
Carlos Francisco Borcosque Sánchez, nació en la porteña ciudad de Valparaíso en 1894. A los 12 años de edad deberá acompañar a su madre a Buenos Aires, en donde se radicarán por el período de nueve años. Allí completará sus estudios y se introducirá a través de las letras, en el mundo de la aviación.

La primera actividad aeronáutica del chileno, se inicia en la Argentina de 1910, cuando el entusiasta joven de 14 años, se interesa en escribir algunos cuentos policiales los que enviará al diario La Argentina, donde serán publicados. Sin conocer la edad del autor, el periódico le encarga realizar algunas crónicas urbanas, donde el joven se encantará pronto con los espectáculos aéreos que se iniciaran en la capital.

Es en este contexto, donde nota tras nota, suministrará material para el diario y una importante revista gráfica de la época: Caras y Caretas y algunas otras como Fray Mocho, PBT y El Hogar. Aquí se alternarían primeros las ascensiones de los globos y luego los aviones que exhibieran la seguidilla de aviadores europeos que visitaran Buenos Aires. Fue tal su interés por estas prácticas, que obnubilado por los aparatos voladores, obtiene el 9 de diciembre de 1912, el brevet N°60 de Piloto Aviador, otorgado por la Federación Aeronáutica Internacional, filial de la República Argentina.



Más tarde, desde 1913 no dejará de insistir también en la práctica de los globos, por lo que en septiembre de 1915 obtendrá el brevet N°34 de Piloto Aeronauta.



Brevets de Pilote Aeronauta y aviador otorgados a Carlos F. Borcosque

De regreso a la Patria



Carlos Francisco Borcosque

El Mercurio, 2 de noviembre de 1915 "El aviador Borcosque. - Llegó anoche a esta ciudad- Desde anoche está de nuevo entre nosotros el joven aviador y piloto de globos, señor Carlos Francisco Borcosque.



En la Estación Alameda fue recibido por una delegación del Aero Club de Chile, miembros de algunas instituciones deportivas y por un grupo de amigos y personas de su familia. Junto con él, llegó también de Buenos Aires su señora madre.

El señor Borcosque ha estado ausente de la patria durante 9 años radicado en la capital de la República Argentina, donde logró hacerse estimar por su caballerosidad, su entusiasmo y contracción al trabajo.

A pesar de su juventud, pues sólo cuenta con 20 años de edad, logró destacarse en los círculos aeronáuticos del vecino país, donde consiguió, obtener su "brevet" de piloto aviador, piloteando un biplano Farman, y recientemente otro título que ambicionaba tener: piloto de globos, después de haber tomado parte en numerosas excursiones aéreas diurnas y nocturnas ya como pasajero o como conductor del esférico."

Más adelante en entrevista al señor Borcosque este menciona que "piensa dedicar todo su cariño a la aviación, ofreciendo su concurso para impulsar el progreso de la aeronáutica en nuestro país, mediante los conocimientos que posee".

A un par de días, el señor Borcosque visitó las oficinas del Aero Club de Chile, manifestando su agradecimiento por todas las atenciones recibidas en Argentina y su interés por practicar junto a algunos miembros del Aero Club nacional, algunos estudios a fin de preparar y activar los trabajos en que se encontraba empeñada esa institución para introducir la aerostación en Chile.

Con fecha 7 de noviembre de 1915, es aceptado unánimemente como miembro activo del Aero Club de Chile.



Armando Venegas de la Guarda (1886 - 1976)



Armando Venegas de la Guarda. Pionero Globonauta chileno y primer Director Secretario del Aero Club de Chile. Quizás sea uno de los más entusiastas y conocidos aeronautas de nuestra historia aeronáutica junto a Carlos Borcosque.

Se inició en el mundo de los globos en la Argentina de 1910, cuando junto a Ernesto y Jorge Newbery realizó su primera ascensión. En abril de 1913, es uno de los fundadores del Aero Club de Chile, ocupando por muchos el distinguido cargo de Secretario. En abril de 1917, recibe el brevet de Aeronauta N^o4 otorgado por el Aero Club de Chile.





Junto a Augusto Perrey, fue uno de los instructores del segundo curso de vuelo en globo. Secundado por Carlos Junker, el mecánico alemán que llegó a Chile después de haber trabajado en la fábrica Zeppelin y a quien se le confió el cuidado del parque aeronáutico compuesto por el par de globos, rompió un record de altura en globo en 1917, hazaña por la cual recibirá una medalla de oro y tiempo más tarde, Francia le otorgará el grado de Caballero de la Orden Nacional de la Legión de Honor.

El recuerdo de vuelo que lo convierte en piloto se recuerda en El Mercurio de Santiago, del día lunes 25 de junio de 1917, cuando aparece publicado:

***"AEROSTACIÓN.-** Las ascensiones aerostáticas de ayer.- Se titula un nuevo piloto.- Mensajes de saludos enviados desde el globo. Como lo dijimos en nuestra edición anterior, ayer se efectuaron dos ascensiones de las fijadas para el curso de Aerostación abierta por el Aero Club de Chile.*

El esférico "Teniente Origone" preparado por el señor Carlos Yunquer, llevando en alto las banderas de Chile y Argentina y el gallardete "azul y blanco" del nuevo piloto, estaba listo en el Club Hípico a las 09.34 horas."

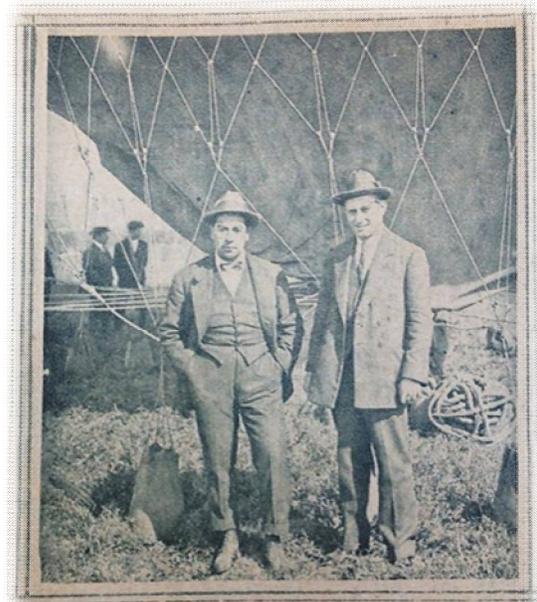
Funcionario de Ferrocarriles del Estado. Director de Sport y Actualidades. Dirigió en los "años aeronáuticos" la importante revista "Los Sports", cuyas páginas siempre estuvieron abiertas a los aviadores. Fue miembro de la famosa organización francesa, "Vieilles Tigres", que reúne importantes pioneros de la aviación mundial.

Con el correr de los años fue Presidente de otra corporación aeronáutica nacional, el Círculo de Precursores de la Aviación Chilena, y además un gran colaborador para la creación y concreción de un Museo de Aeronáutica Nacional donde se atesoraran los objetos y documentos de tantos pioneros.



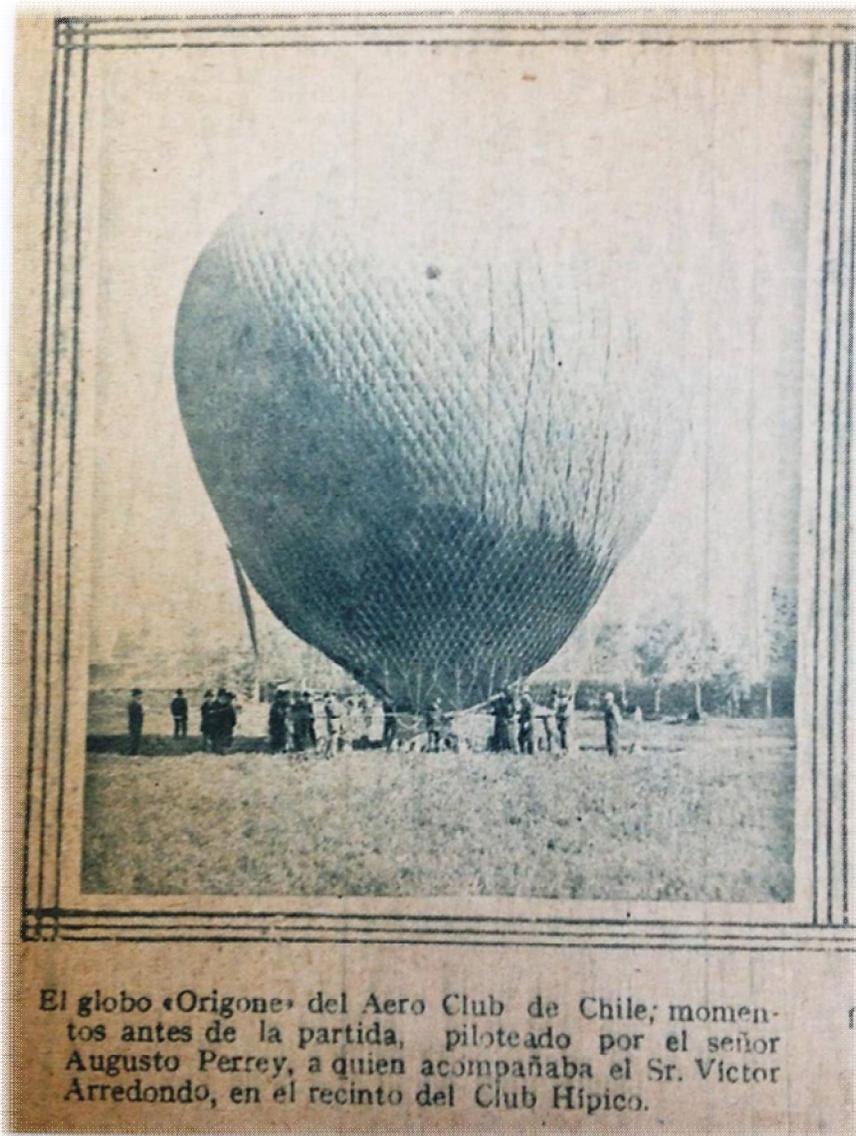
Augusto Perrey

Augusto Perrey, distinguido periodista y entusiasta aeronauta, quien ejerció como uno de los instructores del segundo curso de vuelo en globo junto a Borcosque.



Los Sres. Augusto Perrey y Victor Arredondo que efectuaron el domingo último una ascensión aerostática en el globo «Origones», desde el Club Hípico.

Durante la Primera Conferencia Panamericana de 1916, se desempeñó como miembro de la Comisión de Estatutos para la Federación Aérea Americana. Fue además autor del logotipo usado durante esta importante reunión panamericana. A fines del mes de abril de 1917, inicia su segundo vuelo solo que necesitaba para cumplir con una de las pruebas que imponía el obtener la licencia de aeronauta. Con ello obtendría el Brevet del Aero Club de Chile N°1.



Durante el mes de julio de 1917, se coronaban pilotos aeronautas otros tres destacados miembros del Aero Club de Chile, los señores Hernán Zañartu Cavero, Juan Gálvez Rivas y Lisandro Santelices Escalante.



Es interesante leer la siguiente transcripción, pues las pruebas para optar al ansiado título, se efectuaban en coincidencia con la ceremonia conmemorativa de la Batalla de La Concepción, fecha en la cual se realiza en Chile, el juramento a la Bandera. *"...preparado el globo Teniente Origone, al amanecer, en una de las pistas del Club Hípico, por el señor Carlos Yunque, quedó listo poco antes de las 11 de la mañana. Momentos después ocupaban la barquilla el piloto instructor del curso de aerostación, seños Carlos Fco. Borcosque y los alumnos señores Juan Gálvez Rivas y Lisandro Santelices. Es de justicia dejar constancia de la excelente calidad del gas suministrado ayer, que permitió partir al globo con tres personas a bordo.*

*A las 11.10 se dio la orden de cargar, elevándose el esférico en perfectas condiciones, impulsado muy lentamente por una nueva brisa que se llevaba hacia el sur. Pero pronto el viento cambió y el globo comenzó a cruzar diagonalmente la capital, ofreciéndose a los ojos de los viajeros aéreos un maravilloso espectáculo. A esa hora jurábase la bandera en el Parque Cousiño, desde arriba los aeronautas lanzaban **hurras** al espacio, celebrando la emocionante ceremonia.*

El Origone atravesó la metrópolis por su parte más populosa, alejándose de ella por sobre el Santa Lucía y luego el San Cristóbal. De allí el globo tomó más al poniente iniciándose el descenso que fue correctísimo, a fin de poder aprovechar la tarde para los brevets que iban a darse. A las 13.30 el aerostato se posaba suavemente en el fundo Lo Aránguiz, cerca del camino El Salto. La ascensión duró 2 horas con 10 minutos haciéndose 1.450 metros de altura".

A continuación agregaba la nota a propósito de las pruebas para la obtención de los brevets: *"El globo era cedido en seguida al señor Hernán Zañartu, quien debía partir solo para rendir su brevet de aeronauta. A las 13.48 el entusiasta sportmen comenzaba su ascensión, alejándose siempre en dirección noreste, cruzando unos cerros, y yendo a aterrizar, después de descender, a 1.900 metros, en el fundo El Guanaco, del señor Ricardo Chereau a las 14.20 horas."*



Hernán Zañartu Cavero



Zañartu era un joven y muy distinguido miembro del Aero Club de Chile, quien tempranamente se sumó al primer curso de aerostatos, obteniendo el Brevet N°5 de Piloto Aeronauta, el 9 de julio de 1917.

Un casual y desgraciado accidente automovilístico ocurrido el 20 de octubre de 1917, le quitó la vida.

Juan Gálvez Rivas



Gálvez Rivas, fue redactor noticioso de Sports y Actualidades, luego de El Mercurio, aeronauta perteneciente al primer curso de aerostatos realizado en Chile y miembro del directorio del Aero Club de Chile.

Obtuvo el brevet de Aeronauta N°6 del Aero Club de Chile y la prueba final de su curso de piloto se recuerda así en la prensa de la época:

"...Allí entonces ocupó la barquilla igualmente para rendir su brevet, el señor Juan Gálvez Rivas, de la redacción de "El Mercurio".

El entusiasta amigo de los sports quería así agregar un lauro más a su hoja de éxitos, y lo consiguió ampliamente y en forma muy honrosa."



Lisandro Santelices Escalante

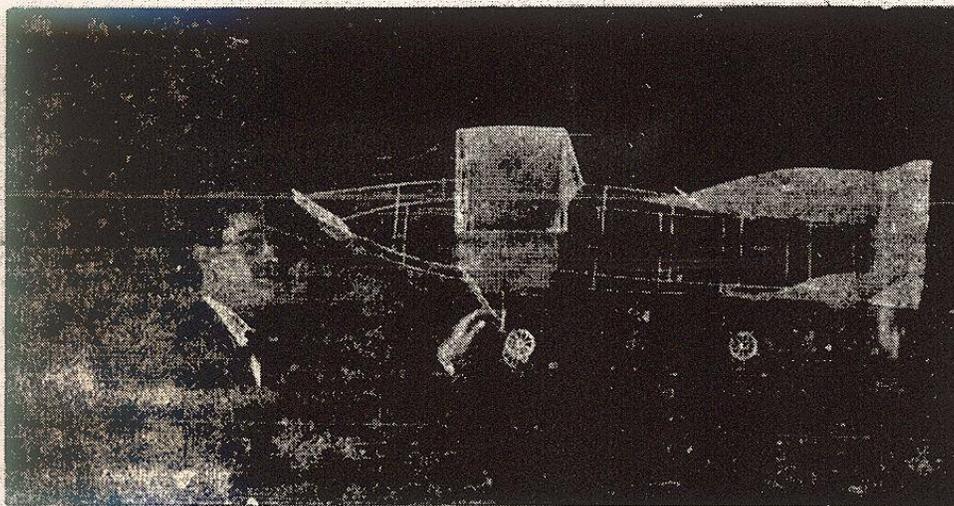


Santelices fue un distinguido abogado de la Universidad de Chile que para 1913 trabajaba en el Diario Ilustrado, pionero en tratar materias de derecho aeronáutico, periodista, entusiasta inventor y partícipe del primer curso de aerostatos realizado en Chile y Tesorero del directorio del Aero Club de Chile.

Fue un entusiasta "diseñador" de una aeronave que para 1910 bautizó como "Centenario". Partió con su particular diseño a través de una serie de estudios que leía en las pocas revistas europeas que mencionaban las pioneras actividades de algunos aviadores europeos. Luego construyó una maqueta que pretendía realizar, misma que fue publicada en una entrevista del Diario Ilustrado de junio de 1910.



Un modelo serio de aeroplano nacional



(Foto 167)

El señor Santelices, explicando las condiciones de su proyectada máquina voladora, que tendrá cuando sea construida en grande las dimensiones siguientes: 10 metros de anchura por 13 de largo, sesenta metros cuadrados de sustentación, dos hélices de dos metros y un motor de 60 H. P.

El avión no llegó a ser construido pero con ello dio muestras claras de su profundo interés en el progreso de la naciente aviación nacional.

Quizás una de las tareas en el periodismo que más lo haya marcado con respecto a la aviación, sea el cubrir la noticia del Primer vuelo en aeroplano efectuado en Chile, el domingo 21 de agosto de 1910. ...” *Habíamos visto, por fin, volar á un más pesado que el aire. Eran las 3.45 de la tarde, hora memorable para los que buscan los menores detalles en los grandes sucesos*”. Luego agregaba al final de su larga y detallada crónica: “...nos retiramos del campo de experiencias, regocijados con haber visto el primer vuelo efectuado en nuestro país, y más aún, con ofrecer á nuestros lectores una información que constituye un éxito para *El Diario Ilustrado*”, que puede ofrecer hoy en sus páginas la única fotografía del primer vuelo en aeroplano efectuado en Chile.

Lisandro Santelices E.”



Este destacado hombre y profesional, fue también pieza clave para la creación del Aero Club de Chile. *“Invitados por don Lisandro Santelices se reunieron el 29 de Marzo de 1913, en su oficina, el invitante, y los señores Eduardo Molina Lavín, Armando Venegas e Ignacio Jilberto. El señor Santelices expuso que el objeto de la reunión era estudiar el modo de constituir entre los redactores de aviación de los diferentes diarios y otras personas una sociedad a fin de trabajar por el progreso de la aviación, sociedad que podría llamarse **“Los amigos de la Aviación”**”*. En esta oportunidad, Armando Venegas agregó que era necesario trabajar por difundir la aviación en el país como una corporación reconocida como tal por la Federación Aérea Internacional, o sea de carácter deportiva y científica, como lo eran la mayoría de las instituciones de esta clase (8). Así se describen los verdaderos propósitos del Aero Club.

Durante la Primera Conferencia Panamericana de Aviación fue Secretario de la Comisión Jurídica y presentó un gran trabajo de investigación titulado Principios Fundamentales sobre la “Legislación Aérea Americana”.

El 9 de julio de 1917 recibía el ansiado brevet de Aeronauta N°7 del Aero Club de Chile tras una jornada que se recuerda y relata en El Mercurio del día 10 de julio de la siguiente forma: *“...y por último, a las 16.48 el señor Lisandro Santelices, también alumno del curso, se elevaba de ese sitio, cuando ya el sol comenzaba a declinar.*

Su ascensión fue igualmente feliz, descendiendo en Santa Elena de Huechuraba, de don Samuel Salas, a las seis de la tarde, habiendo alcanzado 1.550 metros de altura. Allí terminó la serie de ascensiones, siendo desmontado el globo para traerlo a Santiago.”



Otro destacado personaje y entusiasta piloto aeronauta del Aero Club de Chile fue don **Juan Agustín Maluenda Vidaurre**.



Juan Maluenda, fundador del Instituto Comercial Football Club, fue también Cronista deportivo, aeronauta entusiasta y partícipe del primer curso de aerostatos realizado en Chile y Tesorero del directorio del Aero Club de Chile.

Durante la Primera Conferencia Aeronáutica actuó como Comisario Sportivo de las pruebas realizadas en los Concursos Aeronáuticos de Viña del Mar y Santiago.

En septiembre de 1918 obtuvo el brevet de Aeronauta N°15 del Aero Club de Chile.



Conclusiones

El valor de la siguiente investigación, ha sido el dilucidar y agregar algunos datos relevantes que rectifiquen o desmitifiquen algunas creencias que mayormente estarían dadas por la precariedad de registros y fuentes que hablan del vuelo de los aerostatos en Chile.

Si bien el uso de globos en Chile parte tres años después de que se elevara el primer vuelo comprobado de un globo en el siglo 18, y luego continuará una seguidilla de otros acontecimientos en los que se registrarán otros vuelos, el interés, uso y práctica en ellos, no surge en la realidad antes que a mediados de 1916, pues la mayoría de las experiencias efectuadas en este tipo de aparatos, fueron realizadas a partir de la exitosa y trascendental travesía que efectuaran los argentinos Eduardo Bradley y el capitán Ángel María Zuloaga, al cruzar la cordillera de los Andes. Desde este importante momento, es que Chile comenzará con la práctica de esta disciplina, y de manera muy generosa, el Aero Club de Chile impartirá clases a chilenos y extranjeros por igual, interpretando con ello el sentido de amistad y conectividad que tiene la Aeronáutica en general.



- 1 Augusto Perrey, 29 de abril de 1917.
- 2 Roberto Walker V., 29 de abril de 1917.
- 3 Marcos Dávinson, 7 de junio de 1917.
- 4 Armando Venegas de la G., 24 de junio de 1917.
- 5 Hernán Zañartu C., 9 de julio de 1917.
- 6 Juan Gálvez Rivas, 9 de julio de 1917.
- 7 Lisandro Santelices, 9 de julio de 1917.
- 8 David Fuentes S., 9 de julio de 1917.
- 9 Armando Band F., 9 de julio de 1917.
- 10 Amadeo Cento, 28 de julio de 1917.
- 11 Julio Alvarado, 28 de julio de 1917.
- 12 Pedro Traversari, 29 de septiembre de 1918.
- 13 Bernardino Bilbao, 29 de septiembre de 1918.
- 14 Alberto Suárez, 29 de septiembre de 1918.
- 15 Juan A. Maluenda, 29 de septiembre de 1918.
- 16 Emilio Kartulovic, 29 de septiembre de 1918.

ANEXO 1.

**16 primeras licencias o brevets
de Pilotos Aeronautas otorgadas
por el Aero Club de Chile**



Notas.

- (1) Vicente Bonvissuto, señala en su obra "Los Parapioneros, Quienes y Cómo", que en las Memorias del general Iriarte relata en sus "Memorias" (Tomo VII, pág. 295), la elevación de un globo sobre la Alameda de Santiago de Chile, en junio de 1841, ante una multitud impresionante.
- (2) El artículo escrito en: <http://matacafe.co/1843-globo-flores>, titulado "Popayán, aeronauta en 1843 "Primera ascensión en Colombia" del autor con seudónimo: "maumana", señala en un atractivo artículo, mucha información que usa Bonvissuto, en la crónica incluye algunos documentos contemporáneos a los hechos, más no aporta más datos sino sólo confirma el mes en el que habría estado el aviador por Chile.
- (3) Artículo del autor Cristián Salazar Naudon. "Los primeros globos aerostáticos que conquistaron el cielo de Santiago" publicado en el Boletín I I HACH N°9/2014
- (4) Figura en Listas de Revista de Comisario de la Guerra del Pacífico como "Eduardo Laiscelle". Fuente Archivo histórico del Ejército de Chile
- (5) Donado al Aero Club de Chile por resolución del 28 de junio de 1916
- (6) Ernani Mazzoleno fue el constructor del globo "Teniente Origone" confeccionado en tela "cauchutada" el 17 de diciembre de 1915.
- (7) Julio Crespo Vivot, quien sería el copiloto original previsto para una ascensión planificada en Argentina para abril de 1915. Él era un entusiasta aeronauta que ya había acompañado a Bradley en su cruce del Río de la Plata.
- (8) Información recabada del Boletín del Aero Club de Chile, Año I, N°1, enero de 1914



Bibliografía:

- Historia de la aviación en Chile. Tomo I.** Enrique Flores Álvarez. 1933
- Historia Aeronáutica de Chile.** Enrique Flores Álvarez. 1950
- Carlos F. Borcosque.** Periodista, aviador y cineasta de dos países hermanos. Trabajo de investigación presentado por don Oscar Luis Rodríguez, del Instituto Argentino de Historia Aeronáutica durante el Segundo Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial. Editorial Andújar, Santiago de Chile. 1996
- Boletín 12 del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.** Santiago de Chile, julio de 2013
- Boletín Informativo N°9 del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.** 2014
- Boletín Informativo N°9 del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.** 2015
- Auto y Aero,** Revista técnica y deportiva. Santiago de Chile. Abril de 1914
- Deportes.** N°8- Año II. Santiago, sábado 29 de julio de 1916
- Boletines del Aero Club de Chile,** 1913 y 1914.
- Diario El Mercurio.** Santiago de Chile. Ediciones varias de 1914, 1915, 1916, 1917, 1930, 1944 y 1954.
- Diario El Mercurio.** Valparaíso, Chile. Ediciones varias de 1914, 1915, y 1916.
- Diario "El Austral"** de Osorno, Chile. Domingo, 7 de julio de 2013
- El Diario Ilustrado.** Santiago de Chile, 26 de junio de 1916
- El Diario Ilustrado.** Santiago de Chile, junio a diciembre de 1916
- El Diario Ilustrado.** Santiago de Chile, 26 de junio de 1916
- Parque Aerostático de Belgrano,** Eloy Martín. 2014
- Entre las Alas y el Plomo, La gestación de la prensa moderna en Chile.** Carlos Ossandón B. y Eduardo Santa Cruz A. Lom Ediciones /Universidad Arcis, julio de 2001
- Recuerdos de casi un siglo,** Armando Venegas de la Guarda. Editorial del Pacífico, 1976
- Más liviano que el aire.** Nelson Montes-Bradley. XLibris Corporation, U.S.A. 2007



Diary of the Discovery Expedition. Wilson, Edward A. (1975). London: Blandford Press. ISBN 0-7137-0431-4.

Pequeña Historia Antártica. Armando Braun Menéndez. Editorial Francisco de Aguirre. Biblioteca Cruz del Sur. 1974

Aeronautas sin rumbo en cielos de Chile. Revista Zig-Zag. 29/8/1940

Historia de la Fuerza Aérea de Chile, Tomo I. Comandancia en Jefe. Santiago, 1999

La Noche Buena en la Alameda. Descripción de una tradición en tiempos de modernización. Santiago de Chile, segunda mitad del siglo XIX. Elisa Silva Guzmán. HISTORIA N° 45, vol. I, enero-junio 2012: 199-246. ISSN 0073-2435
<http://urbatorium.blogspot.cl/2013/10/los-primeros-globos-aerostaticos-que.html>

Archivo fotográfico del señor Juan Carlos Santelices Puelma y Tito Muñoz Reyes. Apuntes personales y/o registros gráficos de los investigadores aeronáuticos, señores Alberto Fernández Donoso, Álvaro Sequera Duarte, Erwin Cubillos Salazar y Sergio Barriga Kreft gentilmente facilitados para esta investigación.