

FONDO HISTORICO DOCUMENTAL
Coronel de Avisación (A)
Enrique Flores Alvarez

Reseña Histórica

de la

Asociación en Miniatura.

Fundador: Enrique Flores Alvarez.

FONDO HISTÓRICO DOCUMENTAL

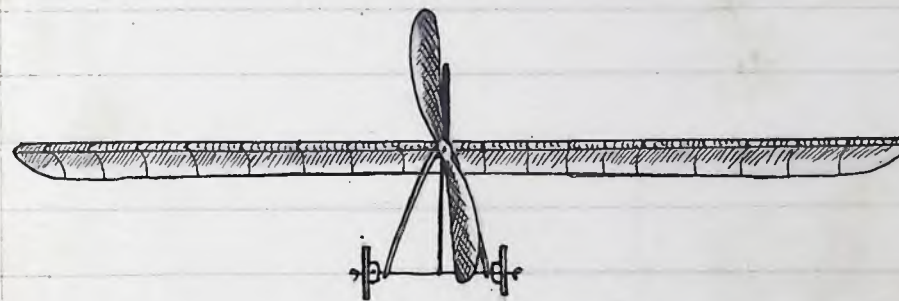
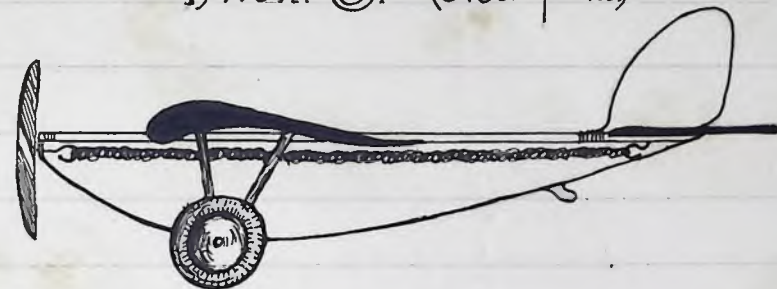
Coronel de Avisación (A)

Enrique Flores Alvarez

Proyecto.

4 - XII - 1924.

Divión. E. - (Monoplano)



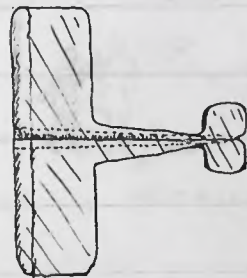
Fuselaje abierto. Hélice de madera de álamo. Ruedas de madera liviana. Tren de aterrizaje de bambú. Timón sencillo. Eje de la hélice, de alambre de acero. Alas móviles. Esta máquina lleva hélice sólo para mantener el vuelo hasta que una corriente favorable lo eleve.

Reseña Histórica de la Aviación en Miniatura.

(Relación detallada de mi vida dedicada a la aviación.)

7. - XII. - 1924.

Estaba en cama, enfermo y aburrido, cuando se me ocurrió una gran idea. En esos días la aviación era ya casi una realidad. Los aviadores militares chilenos habían efectuado varios raids de importancia. Esto era lo que más me importaba. Se me ocurrió hacer un aeroplanito de papel para poder entretenerme. Apenas hube obtenido papel y tijeras, comencé a construirlo. Me demoraría unos 5 minutos en el trabajo, pues aún no tenía mucha experiencia. Mu-

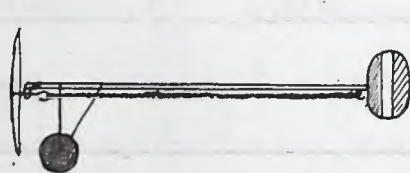


cho fue lo que me entretuve con este primer pequeño planeador. Las primeras volaciones fueron coronadas todas por el éxito. Hasta tal extremo me entusiasmé este primer aparatito, que no sólo tuve éste, sino que una escuadrilla completa compuesta de 12 aviones.

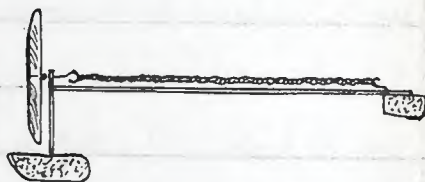
Pasaban los años, y estos planeadores iban mejorando. El
FONDO HISTÓRICO DOCUMENTAL
24 de febrero de 1949
Coronel de Aviación (A) Enrique Flores Alvarez
de mis aparatitos (pilotado por E. Farman.)

tado en forma de alas, fuselaje y cola. En el extremo anterior llevaba un pedazo de madera, que hacía las veces de motor, y una hélice. Bajo las alas tenía un tren de aterrizaje. Para hacerlos volar no había más, que amarrar un cordel en un extremo del ala y hacerlo jirar.

No es para descrito el entusiasmo que nos causaban estas máquinas. En Setiembre de 1921, le colocamos flotadores a un pingüino. Recibió el nombre de hidro-glisseur.



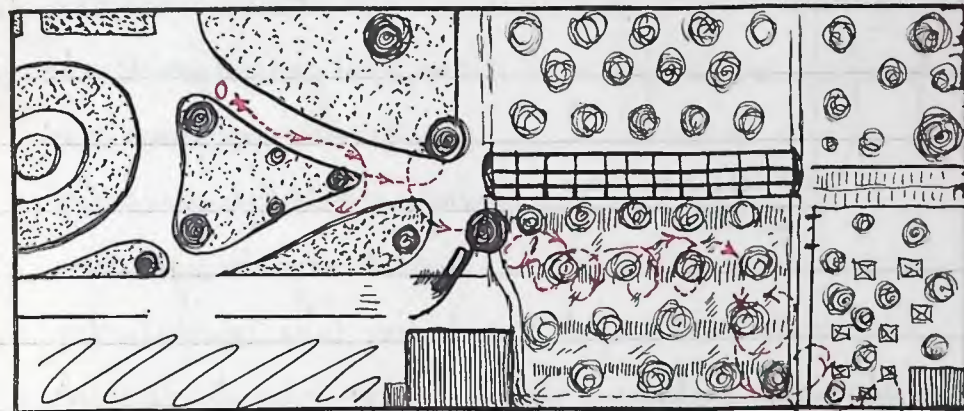
Un pingüino.



Un hidro-glisseur.

Estos aviones-marinos dieron los resultados más halagadores. Pudieron avanzar en contra de la corriente. Para llevar a efecto todos estos ejercicios empleamos la acequia que pasa al lado de la casa chica. Como no todos los días pasaba agua por la acequia, nos veíamos en la obligación de practicar la aviación en papel nuevamente. Fue así como esta rama de la aviación alcanzó su pun-

to culminante el 15 de Octubre de 1921, cuando el avión "Avro" 110 H.P. piloteado por el Cte. Amiot atravesó mi quinta de punta a punta. Aquí mostramos un plano del recorrido que hizo el avión.



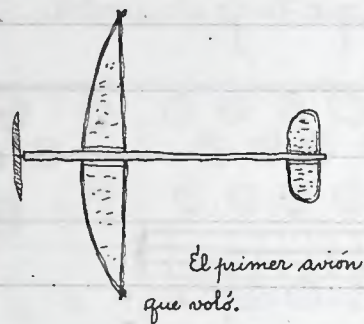
El pequeño avión partió de O y aterrizó en P.

Hizo el recorrido faltando 20 minutos para las 12. Fueron testigos de este vuelo mi mamá, mi hermano menor, y un trabajador llamado Carlos Galby. El aeroplano que efectuó esta hazaña lo conservo aún en el Museo de Aviación en Miniatura.

En 1922, durante el Invierno hice un aeroplano que logró mantenerse un instante en el espacio. Fue el primer avión que pudo volar, aunque no lo hizo.
FONDO HISTORICO DOCUMENTAL
Coronel de Aviación (R)
Enrique Flores Alvarez

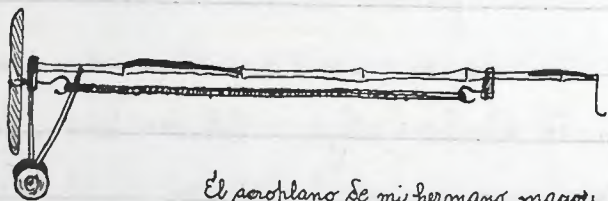
muy bien. Medía más o menos 22 centímetros.

Como se puede ver en el dibujo adjunto este avión tenía las alas fijas al fuselaje. No tenía ni tren de aterrizaje ni timón de dirección.



Por estos mismos días mi hermano mayor sacaba un hermoso aeroplano que logró mantenerse en el aire durante algunos segundos.

Era mucho más perfecto que el mío, pues tenía un tren de aterrizaje excelente. Pero tenía por supuesto sus defectos: poca velocidad y volaba sin dirección alguna.



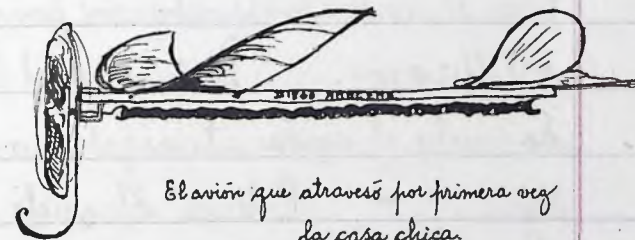
El aeroplano de mi hermano mayor.

En Setiembre de 1922 construí un avión más grande que el primero, pero de la misma forma. Efectué vuelos colosales para ese tiempo. Recorría aproximadamente 8 metros

de distancia. En este avión volaban diariamente Aracena, Barahona y Castro.

Debido a que tuve que salir de Santiago el 8 de Setiembre de ese año no pude hacer nuevos adelantos en aviación. Cuando volví a casa en los últimos días de Setiembre encontré que los aviones habían mejorado notablemente. Ya se había inventado el timón de dirección. Mi hermano mayor había hecho la travesía del potrero grande que existe al lado de la casa, en 7 etapas.

Tuve que trabajar bastante para poder sacar mejores aeroplanos que los que hasta entonces se habían construido.



El avión que atravesó por primera vez la casa chica.

Mi trabajo afanoso fue coronado por el éxito. El 8 de Noviembre de 1922, día en que el cap. Aracena llegaba victorioso a Santiago después de su magnífico vuelo por Argentina, Uruguay y Brasil, uno de mis aeroplanos de madera atravesó la casa chica.

FONDO HISTORICO DOCUMENTAL

Coronel de Aviación (A)

Enrique Flores Alvarez

vesó por primera vez la casa chica.

He aquí lo que la revista "Chile" (editada por mí) dice a propósito de esta gran hazaña:

« Desde Setiembre de 1922 hasta ahora se han estado construyendo aeroplanos con elástico. Estos han dado muy buenos resultados. El 8 de Noviembre, día en que llegó Aracena a Chile, el avión bautizado con el nombre de "Diego Aracena" se encontraba listo para emprender el vuelo a la cordillera de los Andes.

El piloto que manejaba la máquina era el experto capitán don Armando Castro. Dada la orden de partida, el avión se elevaba en demanda de los picachos cordilleranos. Después de 1 hora 10 minutos (11 s.) de vuelo el avión aterrizaba magistralmente en Mendoza. = Este es el vuelo más largo en altura, que se ha realizado con estos aeroplanos. Después de la travesía el capitán Castro fue muy felicitado por el Director de la Escuela señor Armando Urzúa y por el Director de esta revista señor Pedro Enrique Flores Alvarez. »

Como la aviación en miniatura comenzaba a ser una realidad, y era preciso organizarse, se reunieron en Cisterna, Avda. Brisas del Maipo N° 54, los pres. Maximiano, Enrique y Rodrigo Flores Alvarez (mis hermanos), Tector Flores Williams, Blanca Flores Williams, Carlos Flepp, y Erwin Steinert, y acordaron fundar un Aero-Club, que llevó por nombre « La Cisterna ». Como dato interesante soy a continuación una copia del acta de fundación de esta Liga Aeronáutica Nacional (L.A.N.) :

Acta de Fundación de la L.A.N.

Los infrascritos, reunidos en La Cisterna el 31 de Diciembre de 1922, y considerando:

1° que la Aeronáutica es uno de los mejores medios de comunicación, y que como tal impulsa el desarrollo de las industrias y el comercio, o sea la vida de las naciones, y al mismo tiempo es uno de los mejores medios de defensa de la nación,

2° que la aviación con modelos en miniatura es un elemento auxiliar de la Aeronáutica, pues

FONDO HISTORICO DOCUMENTAL
Coronel de Aviación (A)
Enrique Flores Alvarez

resuelve una infinidad de problemas relacionados con esta ciencia, y

3° que la mejor manera de grabar en la mente de los hombres una idea, es infundiéndosela de sesos pequeños,

acuerdan fundar una Asociación denominada la Liga Aeronáutica Nacional (L.A.N.) que tendrá por objeto contribuir al desarrollo del gusto por la aviación con modelos en miniatura, que, fuera de ser una entretenimiento sana y económica para la juventud, es un importante instrumento científico, proporcionando, como se dijo más arriba, la solución de muchos problemas relacionados con la navegación aérea.

(Firmado por los socios fundadores.)