

DEUTSCHE SCHULE
SANTIAGO

E. Flores A.

Reseña Histórica

de la

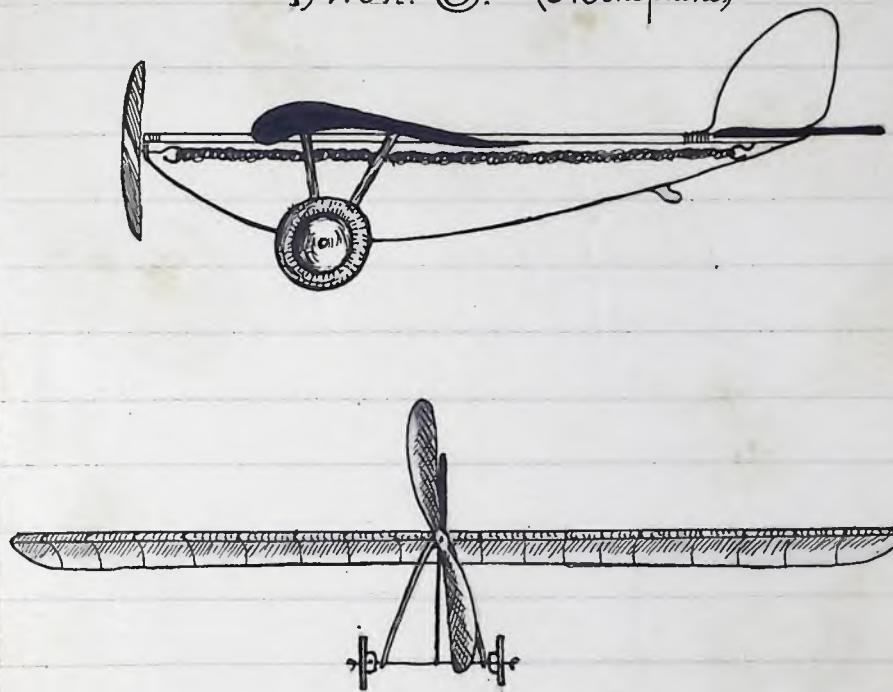
Aviación en Miniatura.

Fundador: Enrique Flores Alvarez.

Proyecto.

4 - XII - 1924.

Avión. ⑧F. - (24 Conoplano)



Fuselaje abierto. Hélice de madera de álamo. Ruedas de madera liviana. fren 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.

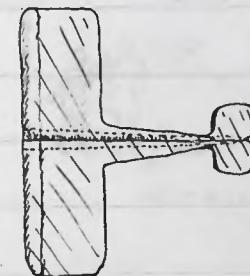
Reseña Histórica de la Aviación en Miniatura.

(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 aeroplano de papel para poder entretenerte. Apenas hubo obtenido papel y tijeras, comencé a construirlo. Me demoraría unos 5 minutos en el trabajo, pues aún no tenía mucha experiencia. Mucho fué lo que me entreteve con este primer pequeño planeador. Las primeras volaciones fueron coronadas todas por el éxito. Hasta tal extremo me entusiasmó este primer aparato, 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 Corriente de 1919 (1919) de mis aparatos (pilotados por E. Farnan)
Enrique Flores Alvarez



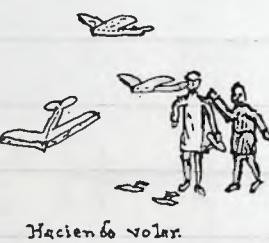
atravesó por primera vez la cordillera* de los Andes. Días después nuevos aviones repitieron esta hazaña.

El 6 de Diciembre de 1919 aconteció algo curioso: Nosotros, mis hermanos y yo teníamos la costumbre de hacer rendir sus "brevets" a los pilotos. Por ejemplo hacíamos volar un aeroplano y decíamos que iba pilotado por fulano de tal. Si aterriza sin capotear, entonces el vuelo era válido y el piloto recibía su "brevet." Sucedió pues

que ese día a las 7 de la tarde mi hermano mayor elevó un avión que iba pilotado por el aviador civil David Fuentes. Este piloto se iba a recibir ese día, pero no pudo pues la máquina se extravió. En vano se le

buscó, pero todo fue inútil. El 15 de Diciembre por una rara casualidad un avión pilotado por Cecil Grace aterrizó al lado de la máquina extraviada. Esta se encontraba completamente mojada y falta de timones de dirección.

Durante el año 1920 continuamos perfeccionando estas maquinitas de papel, tanto que ya comenzamos a efectuar



algunos raids. Estos se llevaban a efecto en el potrero que existe al lado de mi casa. Las distintas canchas de aterrizaje las marcábamos con círculos de piedra. En este año se llevó a efecto la primera travesía de la casa (cordillera de los Andes) en escuadrilla.

A medida que el tiempo pasaba, nosotros creíamos, y ya el entusiasmo por los aeroplanos de papel declinaba. Un buen día, en 1921, estando yo convaleciente de una enfermedad se me ocurrió hacer un aeroplano de madera y con elástico. Fue inútil hacerlo volar. Lo único que conseguí fue hacerlo correr por el suelo. A estos aeroplanos que no volaban, pero que se deslizaban por el suelo los llamamos "pingüinos." Fue entonces cuando formamos la Escuela de "Pingüinos," donde

los pilotos aprendían a manejar un

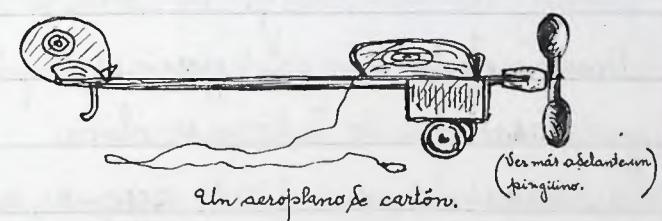
avión en tierra.

FONDO HISTÓRICO DOCUMENTAL

yo creé una plantilla consistente en un cartón recorrido con estos "pingüinos" hice

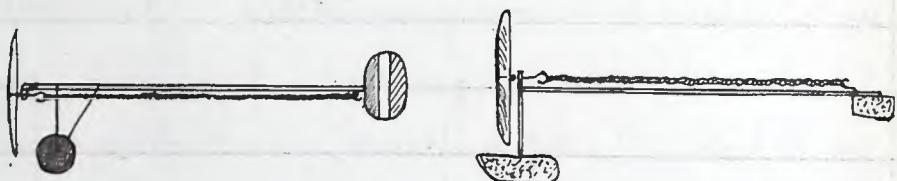
consistían estos en un cartón recorrido con estos "pingüinos" hice

Enrique Flores Alvarez



tado en forma de alas, fuselaje y cola. En el extremo anterior llevaba un pedazo de madera, que hacia 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 tirar.

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-glisser.

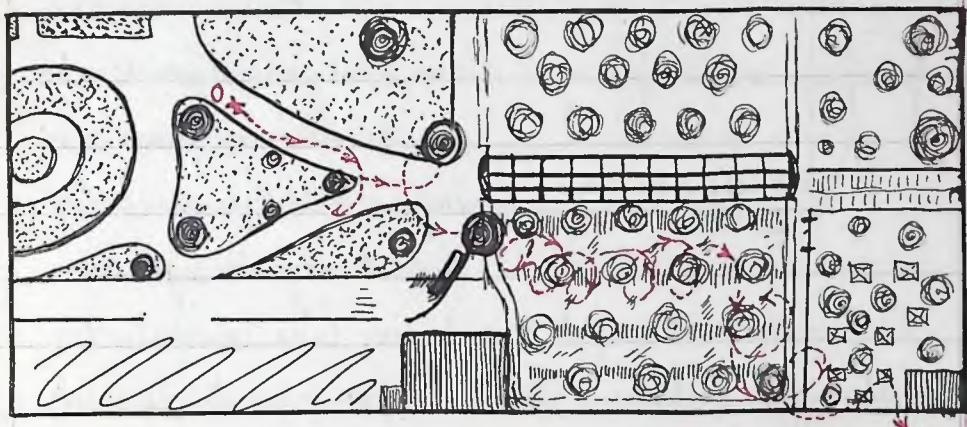


Un pingüino.

Un hidro-glisser.

Estos aviones - marinos dieron los resultados más halagadores. Pudieron avanzar en contra de la corriente. Para llevar a efectos 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 punto

culminante el 15 de Octubre de 1921, cuando el avión "Avro" 110 H.P. pilotado por el Tte. 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.

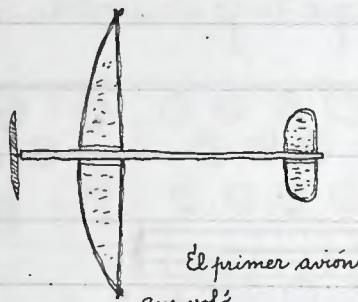
Hizo el recorrido faltando 20 minutos para las 12. Fueron testigos de este vuelo mi mamá, mi hermano menor, y un trabajador llamado Carlos Salby. El aeroplano que efectuó esta hazaña lo conservo aún en el Museo de Aviación en Miniatura.

En 1922, durante el Invierno hice un aeroplano que logró mantenerse un instante en el espacio.

FONDO HISTÓRICO DOCUMENTAL

Tecnología Aviación (que pudo volar, aunque no lo hizo)
Enrique Flores Alvarez

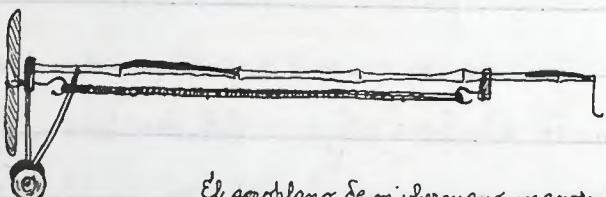
muy bien. Medía más o menos 22 centímetros. Como se puede ver en el dibujo adjunto este avión tenía las alas fijas al fuselaje. No tenía ni tren de aterrizaje ni timón de dirección.



El primer avión que voló.

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: perdía 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. Efectuó vuelos colosales para ese tiempo. Recorria aproximadamente 8 metros

de distancia. En este avión volaban fiariamente 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 en la lado de la casa, en 7 etapas.

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

Mi trabajo afano-

so 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, de mis aeroplanos de madera atra-

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 aterriza 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 fué 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), Lector Flores Williams, Blanca Flores Williams, Carlos Hepp, 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:

1º 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,

2º que la aviación con modelos en miniatura es coronel de aviación (A) Enrique Flores Alvarez

resuelve una infinidad de problemas relacionados con esta ciencia, y

3º que la mejor manera de grabar en la mente de los hombres una idea, es infundiéndosela desde pequeño,

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 entretenición 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.)