

Jorge Chávez

Dartnell

1887-1910



¡Arriba, más arriba...!

Muy poco tiempo duró el vuelo de su avión en los aires alpinos pero logró pasar la cordillera. Lamentablemente, el viento revolcó al Bleriot y el heroico aviador resultó mortalmente herido. Logró la hazaña y su nombre quedó impregnado en las páginas de la historia.

- ◆ Un peruano que nació en París
- ◆ Un rico deportista
- ◆ Mecánico, electricista y corredor de autos
- ◆ Obtiene su primer récord mundial
- ◆ Adquiere un Bleriot y se prepara para la gran competencia
- ◆ Realiza un vuelo de prueba
- ◆ El vuelo a la gloria
- ◆ Jorge Chávez en Lima
- ◆ La aviación en el Perú
- ◆ Mención aparte: Pedro Paulet
- ◆ La acción heroica de José Abelardo Quiñones Gonzales

◆ Un peruano que nació en París

Nació el 13 de junio de 1887 en la ciudad de París, capital de Francia. Sus padres fueron don Manuel Chávez Moreyra y doña María Rosa Dartnell y Guisse. Estos habían emigrado a Europa después de la Guerra del Pacífico y deseosos de que su hijo mantuviera la nacionalidad peruana como ellos, lo inscribieron en el consulado del Perú en París.

◆ Un rico deportista

Desde muy niño fue aficionado a los deportes y al atletismo, actividades que llegó a compartir con otro hermano. Al morir su padre, los hermanos Chávez Dartnell heredaron una considerable fortuna, suficiente para llevar una vida llena de comodidades y dedicarse a las cosas que más les gustaban.

◆ Mecánico, electricista y corredor de autos

Fue alumno de la escuela Violet de Electricidad y de Mecánica Industrial de París. Luego, ingresó en la Escuela de Aviación fundada por Henir y Maurice Farman, empresarios que se habían iniciado en la construcción de diversos tipos de aviones.

Cuando alcanzó la mayoría de edad, que por entonces era a los 21 años, cumplió uno de sus caros anhelos, ser corredor de autos, pero se entusiasmó mucho cuando, en los primeros años de 1910, Luis Bleriot logró la hazaña de cruzar los aires del Canal de la Mancha y conectar vía aérea los países de Francia e Inglaterra.

Por tal motivo, para conocer mejor los secretos de los aviones, hizo estudios sobre mecánica y motores en la empresa de Louis Paulham.

◆ Obtiene su primer récord mundial

En julio de 1910, Jorge Chávez terminó el contrato que lo ligaba a la firma Farman y aceptó la propuesta de la empresa Bleriot.

El breveté número 32

En febrero de 1910 ingresó en la escuela Farman y, con un avión de dicha marca, el 28 de febrero de 1910, en Reims, logró mantener su avión en el aire durante 1 hora y 42 minutos.

A los 23 años de edad obtuvo el breveté de aviador número 32.

Después participó en las competencias de aviación realizadas en las ciudades de Niza, Lyon, Reims, Rouen y Tours, donde alcanzó a cubrir una distancia de 147 km. En Biarritz se clasificó en segundo lugar en una competencia de aviación que consistía en mantenerse el mayor número de horas en el aire, desplazarse a más velocidad y con acrobacia. En Rouen llegó a ocupar el primer lugar.



Jorge Chávez y su Bleriot XI.

El personaje y su tiempo

1887 (13 de junio)
Nace en París don
Jorge Chávez Dartnell.

1910 (Febrero)
Ingresa a la escuela
Farman.
(28 de febrero)
Con un avión Farman
hace su primer vuelo
en Reims.
(Julio)
Jorge Chávez
acepta la propuesta
de Bleriot y se
desliga de Farman.
(3 de agosto)
A bordo de un
Bleriot obtiene
su primer récord
mundial de altura.
(18 de agosto)
Se inscribe en
el raid Brigue-Milán.
(Setiembre)
Compra su Bleriot XI.
(6 de setiembre)
Con su monoplano
Bleriot XI obtiene
otro récord
mundial de altura.
(19 de setiembre)
Hace un vuelo
de prueba encima
de los Alpes.
(23 de setiembre)
Pasa los Alpes
pero se accidenta
al aterrizar.
(27 de setiembre)
Muere en el
hospital San Biaggio.

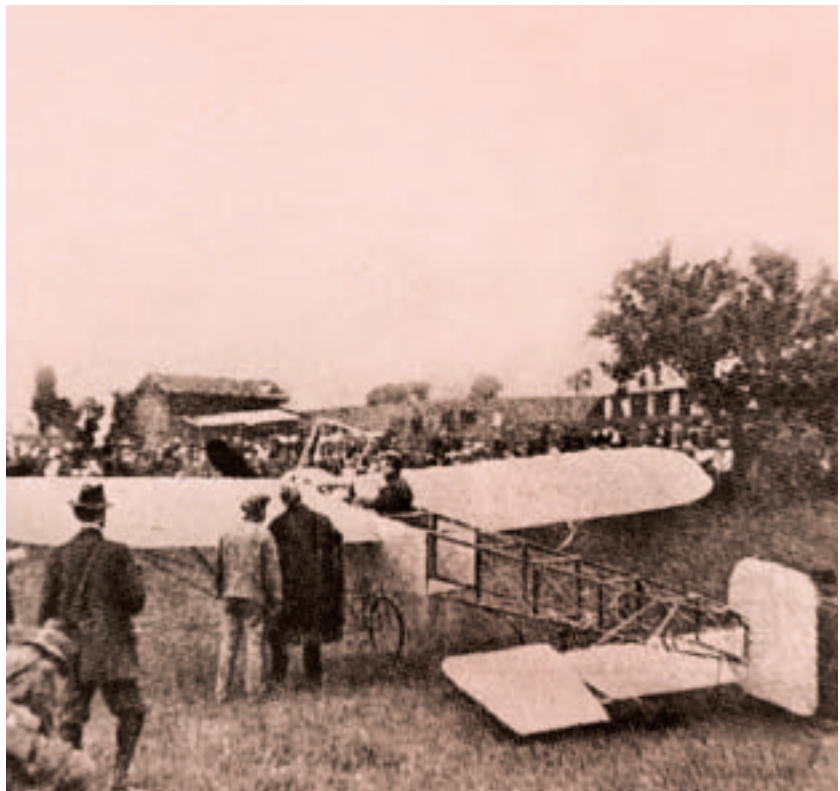
El 3 de agosto de 1910, a bordo de un Bleriot, voló en los balnearios de Bournemouth y Blackpool, desplazándose en el aire en una distancia de 1 755 m, lo que fue considerado como un récord mundial. Por supuesto, fue vencedor de la competencia.

El 18 de agosto de 1910 se inscribió en el raid Brigue-Milán, la travesía de los Alpes, que había sido convocada por el diario londinense Daily Mail, con un premio de 50 mil francos al ganador. Se inscribieron 17 aviadores más.

◆ Adquiere un Bleriot y se prepara para la gran competencia

En el mes de setiembre compró el Bleriot XI, equipado con un motor rotativo Gnome "Omega", de 7 cilindros y una potencia de 50 HP.

El 6 de setiembre de 1910, con su monoplano Bleriot XI superó su récord anterior, obteniendo en los cielos de Issy la distancia de 2 680 m.



Las competencias aeronáuticas en los primeros años del siglo XX eran muy populares, aunque muy riesgosas.

◆ Realiza un vuelo de prueba

El 19 de setiembre decide hacer un vuelo de prueba para atravesar los Alpes. A pesar de que las condiciones no son favorables, parte de Brigüe elevándose en espiral para ganar altura.

Luego, se dirige hacia el nevado Aletsch, lo supera y va hacia Ospizio, a una altura de 2 mil metros, surca el Tunnetsch y se dirige sobre el Simplón.

Un fuerte viento hace dar un salto de la nave de 50 m y un remolino le hace perder el control de la nave a Jorge Chávez. Pero, empleando toda su fuerza de voluntad, controla la situación, logra salir del torbellino y a toda máquina llega a Brigüe.

◆ El vuelo a la gloria

El 23 de setiembre de 1910, a las 11 am, realiza un viaje de 2 horas por el cuello del Simplón y regresa a tierra. Cree que es el momento de atravesar los Alpes y, ayudado por su mánager y mecánico Arturo Duray, prepara el viaje. Decide hacer la travesía de los Alpes. Coloca su monoplano Belriot XI-I en la partida a las 13,28 horas, acelera el motor y levanta vuelo en la ciudad suiza de Brigüe. Se dirige hacia el glaciar Altesch. Pasa a unos 300 metros del Simplón.

Vencido dicho paso, se dirige hacia Ospizio, a una altura de mil metros. A los 51 minutos, avista la ciudad italiana de Domodósola y dirige su nave hacia dicha ciudad. Vuela sobre el Monscera, pero al darse cuenta de que fuertes vientos amenazan al avión, enfila hacia el valle del Gondo y superando el pico Pioltone por fin va a Domodósola para aterrizar.

Pero cuando se encuentra a sólo a 20 m de altura se rompen las cuerdas de piano que sujetaban las alas del avión y el aparato se precipita a tierra.

El golpe es terrible y Jorge Chávez, que había logrado cruzar los Alpes, queda con las dos piernas fracturadas. Así lo llevan al hospital San Biaggio. Su agonía dura tres días y antes de morir exclama: "Arriba... más arriba todavía". Fallece el 27 de setiembre de 1910.

◆ Jorge Chávez en Lima

Sus restos fueron traídos a Lima luego de 47 años, en setiembre de 1957, y descansan en la base aérea de Las Palmas.

En su homenaje, se ha erigido un monumento en la plaza que lleva su nombre, en Lima.



Jorge Chávez acariciando las cuerdas de su avión, las que más tarde se romperían por la fuerza del viento alpino.

◆ La aviación en el Perú

En 1840, el colombiano José María Flores se eleva con un globo aerostático por los cielos de Lima.

En 1878, el teniente coronel Pedro Ruiz Gallo hace una nave propulsada por un motor de 5 HP, pero sin resultado positivo.

En 1895, el ingeniero Pedro Paulet Mostajo construye el primer motor turbo-impulsor con 200 libras de empuje y combustible de gasolina con piróxido de nitrógeno, llamándolo "Girándula Motriz" y que fue instalado en su avión-cohete, llamado "Auto Bólido" o "Avión Torpedo". Por ese proyecto, es reconocido como precursor de la navegación aeroespacial.

En 1910 se funda el Aéreo Club Peruano.

El 2 de diciembre de 1915 el capitán Juan E. O'Connor realiza las maniobras militares en un avión Bleriot XI, parecido al que tenía Jorge Chávez.

En 1922 el norteamericano Elmer Faucett funda la compañía de transporte comercial "Faucett", la que empieza a operar con sus propios aviones de pasajeros y carga en 1928.

El 27 de noviembre de 1923 el presidente Augusto B. Leguía inaugura la Escuela de Aviación Militar Jorge Chávez, en Las Palmas.

A fines del año 1928 don Carlos Martínez de Pinillos, con su avión "Perú", recorre varios países de Sudamérica.

Entre 1935 y 1949 el mayor general FAP Armando Revoredo Iglesias une varias ciudades de Sudamérica al mando de su escuadrilla "Los Zorros".

El 23 de julio de 1941, durante el conflicto con el Ecuador, se inmola por la patria el capitán FAP José Quiñones Gonzales, quien, alcanzado por las balas enemigas, no piensa en salvarse sino enfila su nave hacia la batería enemiga, destruyéndola; convirtiéndose así en héroe nacional y máximo exponente de la aviación militar.





Ala desprendida del Bleirot XI, caído aparatosamente. Al fondo, los contrafuertes de los Alpes (foto "El Comercio").



Entierro de los restos mortales de Jorge Chávez.

Mención aparte: Pedro Paulet

Entre los pioneros de la aviación peruana merece una mención aparte el científico Pedro Paulet (1874-1945), quien nació en Arequipa y estudió en la Universidad de San Agustín (ciencias y letras) y en La Sorbona, París (química aplicada). Optó por el título de ingeniero químico. Luego, ingresó al cuerpo diplomático peruano y fue nombrado cónsul en Amberes (1903).

En 1905 estuvo en Lima dirigiendo la Escuela de Artes y Oficios, recién inaugurada. Regresó a Europa en 1921 y ejerció el consulado en Dresde, en Amsterdam, Oslo, Rotterdam y en Yokohama, Asia. Retornó a Lima en 1935 y fue profesor en la Pontificia Universidad Católica del Perú en la Facultad de Ciencias Económicas. En 1941 fue designado como consejero comercial en la embajada peruana de Argentina. Por lo tanto, las actividades de Paulet fueron múltiples. Pero su contribución más notable fue en el campo de las ciencias. Paulet es considerado, junto a Goddard (EEUU) y Tsiolkovski (Rusia), precursor de la Era Espacial. En efecto, Paulet diseñó un cohete bipropulsor en el cual el oxidante y el hidrocarburo se mezclaban en una cámara de combustión, similar al principio que rige los modernos cohetes espaciales. Él lo denominó "avión-torpedo", destinado a navegar por el espacio extraterrestre. Murió siendo diplomático del Perú en Argentina.

La acción heroica de José Abelardo Quiñones Gonzales

Los ecuatorianos, entre 1936 y 1941, se habían apoderado de las islas de Matapalo y Noblecilla, meseta de El Caucho, Rancho Chico, Carabanas, La Bomba, Palo Negro, etc., que comprendía un área territorial de 13 480 km². Indudablemente, era una franca agresión a la soberanía del Perú, ya que esos sitios, isleños y continentales, eran históricamente suyos.

El gobierno de Manuel Prado protestó ante ese hecho. Como los esfuerzos diplomáticos fueron en vano, no hubo otra salida sino organizar a las tropas peruanas para defender la soberanía nacional. Se encargó de tal acción militar al Agrupamiento del Norte, al mando del general Eloy G. Ureta (1892-1965), en 1941. Varios fueron los enfrentamientos y las escaramuzas militares en la frontera entre las tropas peruanas y ecuatorianas, pero la más importante fue la batalla de Zarumilla del 23 de julio de 1941, donde la pericia y la valentía de los peruanos se impuso, consumándose la victoria el 31 de julio.

Desde ese momento, el avance de las tropas peruanas se hizo incontenible, las que no cesaron hasta invadir la provincia de El Oro, ocupando Santa Rosa, Arenillas, Machala y Pasaje, sus pueblos más importantes.

Esas acciones bélicas se realizaron gracias a una estrecha coordinación entre el ejército y la fuerza aérea.

Durante el ataque aéreo se produjo un hecho digno de resaltar. Fue un acto heroico realizado por el joven aviador peruano José Abelardo Quiñones Gonzales (1914-1941). Quiñones Gonzales era piloto de uno de los cuatro aviones que, formando una escuadrilla, tenía la misión de atacar posiciones enemigas en Quebrada Seca, el 23 de julio de 1941. Cuando la escuadrilla emprendió vuelo, el avión de Quiñones iba de "alero", por el lado derecho de la escuadrilla.

Los aviadores de la escuadrilla descubrieron el objetivo, que era la artillería enemiga que estaba obstaculizando el avance de la infantería peruana. La escuadrilla peruana se acercó para barrer la artillería enemiga, cuando en eso el avión que piloteaba Quiñones fue alcanzado por los disparos de una batería antiaérea ecuatoriana. Su avión empezó a incendiarse y perder rápidamente altura; se precipitaba a tierra.

El joven aviador pudo haber saltado y salvarse usando su paracaídas; pero prefirió seguir maniobrando hasta enfilar su avión incendiado hacia la artillería enemiga. Consiguió que su avión en llamas llegase al objetivo, destruyendo las instalaciones ecuatorianas y dejando el camino libre para que avancen las tropas peruanas. Pero José Abelardo Quiñones Gonzales murió en ese heroico acto; se inmoló por la patria. Por esa ofrenda heroica de su vida, José Abelardo Quiñones Gonzales es considerado el héroe máximo de la aviación militar del Perú.



José Abelardo Quiñones murió
heroicamente a los veintisiete años de edad.