

1912 - 2015

103 Años Aviación

en Venezuela

Ing. Alejandro Irausquín
Ingeniero Aeronáutico
IUPFAN '91

YV-X Aviación
Experimental Venezuela
AIR AUSQUIN Consultor



103 Años del primer vuelo de un avión en Venezuela 1912-2015.

Agradecimientos.

- ★ Ernest La Rue Jones (1883-1955) por la extraordinaria « Aeronautics ».
- ★ Grupo “Aviación Venezolana en Retrospectiva” – Sr. Fabián Capecchi.
- ★ Grupo “Aerocronika” – Sr. Martin Ustariz.
- ★ Fundación Museo del Transporte / Sociedad de Historiadores de la Aviación Latinoamericana (LAAHS.com) – Sr. Alfredo Schael.
- ★ Remembranzas de un Pasado - Sr. Gabriel Marullo.
- ★ Casa de la Cultura «Aldemaro Romero», San Diego – Sr. Roberto Pérez.
- ★ A todos aquellos que hacen vida en la aviación civil venezolana.
- ★ A mi esposa e hijos por su eterna paciencia.

103 Años del primer vuelo de un avión en Venezuela 1912-2015.

- I. Los precursores.
- II. Frank Edward Boland y la 'Boland Aeroplane & Motor Co.'
- III. Los vuelos de Frank E. Boland en Venezuela, 1912-1913.
- IV. Muerte y legado de Frank E. Boland.
- V. Las representaciones de los vuelos de Boland en Venezuela.
- VI. La aviación civil en Venezuela luego de la visita de Boland.

Anexos:

- A1. Aviones relacionados con los desarrollos de Boland.
- A2. Artículos completos sobre los aviones Boland y relacionados.
- A3. Cronología de la aventura aeronáutica de Frank Boland ('Aeronautics'/'Aircraft'/'Aero').

I. Los Precursores:

- ✦ 1868 Carlos Rivero Solar – El Naranjito, Edo. Falcón.
- ✦ 1883 Pedro Coll Font – Cumana, Edo. Sucre.
- ✦ 1883 Wenceslao Monserrate – Guayana, Edo. Bolívar.



Nació en 1826 en “El Naranjito”, cerca de Cabure, Edo. Falcón, y muere en 1904 en su pueblo natal.

Inventor nato, había ideado la manera de traer agua a su caserío, usándola para mover un trapiche, también desarrollado por él. También creó un sistema para descerezar café, ahorrando tiempo y personal.

Don Carlos Rivero Solar y su “Pájaro Serrano”

Un día domingo de 1868, aparece Don Carlos equipado con unas alas hechas de cuero de vaca y varas de madera, inspiradas en los gavilanes de la zona.

Acompañado de un grupo de parroquianos y un padrino, se dirigió al cerro “La Soledad”, desde donde se lanzó al abismo dando un grito, descendiendo con control por unos pocos segundos, para luego desplomarse y ‘aterrizar’ por fortuna sobre un árbol de Bucare. [1][2]

Carlos Rivero Solar “El Pájaro Serrano” Precursor de la Aviación



Descendientes de Carlos Rivero Solar

Nació en El Naranjito, Cabure, el 04 noviembre de 1826 en el municipio Petit, estado Falcón, situado al noroeste del país. Fueron sus padres la señora Juana María Manuela Solar de Rivero y el capitán español Pedro Francisco Rivero, quien en 1768 obtuvo con compras las tierras de los Cahures, en la serranía de Coro, donde se formó el caserío “El Naranjito”, lugar donde transcurrió su vida. Este insigne falconiano, Carlos Rivero Solar, contrajo matrimonio con la señora Rufina Urbina con quien procreó siete hijos: Juan de Dios, Lauro, Néstor, Alejandro, Juana, Rosa, Isabel María, Carlos y Mariquita Rivero. Don Carlos falleció en El Naranjito, a los 78 años de edad, el 13 de junio de 1904. Se encuentra enterrado en el cementerio viejo del pueblo de Cabure, estado Falcón. El día 26 de julio del presente año se está inaugurando la plaza en El Naranjito y develando el busto de este insigne personaje por personalidades de la Aviación Militar Venezolana conjuntamente que la Alcaldía Bolivariana del Municipio Petit. Cabe resaltar como inició lo que él pensó que era una hazaña, pero hoy se considera un hecho trascendental en nuestra historia y en el mundo.

Carlos Rivero Solar venía trabajando en forma silenciosa y casi podríamos decir misteriosa, en la construcción de dos grandes alas. Un sábado del año 1868 se regó la noticia de que al día siguiente Don Carlos imitaría el vuelo de los pájaros, más precisamente, el de los gavilanes, por ser el ave más conocida en la región; Don Rufino Montenegro tuvo una invitación con carácter de padrino. El motivo de aquella invitación deferencial ninguno de sus familiares hoy ha sabido explicarlo. Llegó el domingo. Desde tempranas horas los parroquianos situados frente a la casa de los Riveros, esperaban ansiosos la salida de Don Carlos. La espera era interminable, hasta cuando, por fin salió de su hogar el “pájaro serrano” rumbo hacia “Las Urupaguas”, Cerro La Soledad, montaña situada al noreste del caserío. Cuentan que Don Carlos pintando sus grandes alas, marchó en compañía de sus admiradores hasta el pie de la montaña. Al llegar a la cima Don Carlos se sujetó las alas y se lanzó al vacío rompiendo el silencio con un grito estridente a manera de atención. Por breves segundos descendió lenta y airosamente, pero perdió el dominio y se precipitó a tierra, yendo a caer en la copa de un bucare de donde fue bajado todo maltrecho y herido. Sin lugar a dudas unos de los precursores del vuelo en nuestro país es Carlos Rivero Solar.

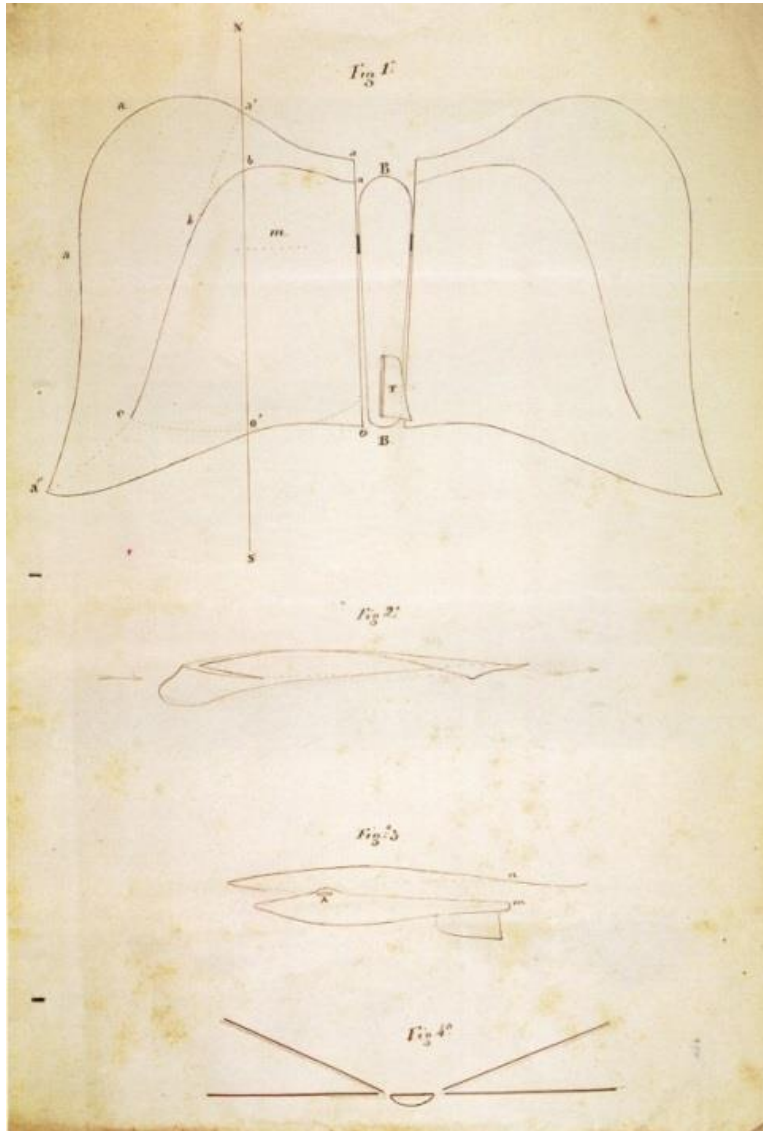
Don Carlos Rivero Solar no solamente tenía inquietud por el vuelo sino que también ideó y realizó una serie de inventos de gran significación para las personas, puesto que aligeraban los procesos manuales, pues gracias a su ingenio trajo el agua de las montañas con tuberías de arcilla, creó una máquina de descerezar el café, un esmeril para amolar herramientas filosas, como machetes, cuchillos, entre otros; un taladro de madera, y una trampa para roedores. Hoy sus familiares se sienten orgullosos y agradecidos a la Aviación Militar Venezolana por haberlo tomado en cuenta después de más de dos siglos de olvido.

**Tomado de Carta Mensual de la Aviación Militar
Venezolana N° 15-2006
Suministrado por el Consejo Comunal El Naranjito**

Pedro Coll Font y su "Planeador"

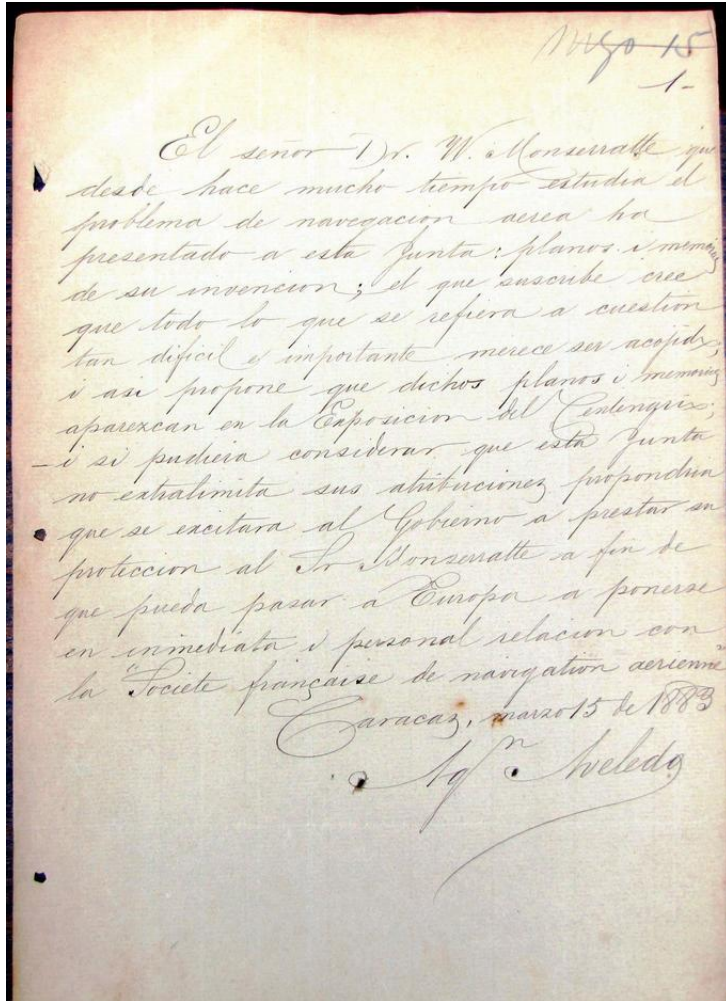
Ingeniero, se dedicó a estudios de aeronáutica, inventando una máquina voladora cuyo movimiento estaba determinado únicamente por la gravedad. Al mismo tiempo, esbozó los principios de la aeronavegabilidad, instalando un timón de cola para efectos de dirigir su aparato volador. En 1883, durante los actos conmemorativos del centenario del nacimiento del Libertador, Coll Font pidió permiso al gobierno para realizar una demostración. [2][3][4]





Dibujo de la patente del Planeador de Pedro Coll Font

La demostración, en El Calvario, Caracas, no llegó a realizarse por fallas mecánicas, pero los altos personeros del gobierno quedaron satisfechos, a tal punto que Nicanor Borges, encargado de la Presidencia de la República, le otorgó la patente el 17 de octubre de 1883. Ese mismo año publicó un 'Manual sobre la Navegación Aérea'. Aunque no logró desarrollar su patente, la cual caducó en 1895, Coll Font en una carta dirigida al periódico parisino *Le Monde Illustré*, reclamó en 1893, los derechos por haber sido el primero en descubrir los principios de la navegación aérea que se le atribuían a Otto Lilienthal. [2][3][4]



Wenceslao Monserrate y 'La Monserratina'.

Médico cirujano e ingeniero, residenciado en Guayana, también se inspiró en las aves e ideó un aparato volador al que consideró "la empresa más trascendental de esta época". En 1884 solicitó la patente de este aparato que según describió, "tiene figura de ave movido por la potencia que desarrolla el aire comprimido y calentado".

La Monserratina estaba compuesta de tres partes: el generador, el propulsor y la barquilla. [2][3][5]

II. Frank Edward Boland y la 'Boland Aeroplane & Motor Co.'

- ✦ Mr. 'Bolas' y sus hermanos.
- ✦ La 'Boland Aeroplane & Motor Company'.
- ✦ El dilema de la patente del sistema de control lateral.
- ✦ Las aeronaves originales de Boland.

Mr. 'Bolas' y sus hermanos



Frank Edward Boland

02 Julio 1873 *

Craigville, N.Y, EUA. -

23 Enero 1913

Pt. España, Trinidad



Joseph John Boland

27 Mayo 1879

Rahway, N.J, EUA. -

10 Septiembre 1964

Frederick, Maryland, EUA



James Paul Boland

20 Agosto 1882

Rahway, N.J, EUA. -

10 Diciembre 1970 *

[6][7][8] *(conflictos)

La 'Boland Aeroplane & Motor Co.'

Tal como los Wrights y Curtiss, Frank y sus hermanos llegan a la aviación luego de iniciarse con un taller de reparación de bicicletas, iniciado por Frank y Joseph, los de mayor inclinación hacia la mecánica. Hacían los tres un gran equipo: Frank el 'entusiasta', Joseph el 'ingeniero' y James el 'hombre de negocios y las finanzas'. Su negocio, en Rahway, New Jersey (inicialmente "F.E. Boland Motor Co", luego "Boland Motor Co.", finalmente "Boland Aeroplane & Motor Co.") se expandió al servicio y venta de motocicletas, automóviles, y en 1907, a aeroplanos. El primer aeroplano de Frank, un monoplano construido sin planos, sin conocimientos y sin asesoramiento, con un motor 'tractor' (delantero) V8 muy prometedor de 60hp, diseñado y fabricado por Joseph, falló. [8][9][10]

La 'Boland Aeroplane & Motor Co.' cont.

Los hermanos siguieron intentándolo y a inicios de 1910, Frank compra junto a Wilbur R. Kimball un biplano construido por el Dr. William Greene (todos miembros de la 'Aeronautical Society' de Nueva York y luego de la de Nueva Jersey), e inspirado en el popular modelo Curtiss, con 'cola' y 'cabeza' (canard). Frank y Kimball removieron la cola, e instalaron lo que esperaba Frank fuese un revolucionario sistema de superficies de control por 'foques' (jibs), siguiendo un método que un escritor de aviación de la época describió como "volar, estropear, alterar, con el objetivo en vista de demostrar que los timones de dirección (rudder) comúnmente usados eran innecesarios, que los alerones y las alas con 'wing warping' eran solo dos métodos de mantener el lado correcto hacia arriba." [9][10][11]

La 'Boland Aeroplane & Motor Co.' cont.

Frank actuó como piloto de pruebas, y, por medio de ensayo y error, ingenuidad, y no poco coraje, finalmente probó al mundo de la aviación que la pujante Boland Aeroplane and Motor Company podía producir aeroplanos que podían volar.

En su primer y segundo vuelos, Frank chocó contra el mismo árbol. Pero su tercer vuelo, con Joseph como pasajero, fue un éxito. Los vuelos continuaron, a la vez que crecía su negocio de motores. Su primer avión original, el Boland 'Sin cola' (Tailless) apareció en la primavera de 1910. Para Octubre de 1911, Boland estaba haciendo diversos vuelos de demostración en su nueva aeronave. [9][10][12]

El dilema de la patente del sistema de control lateral.



Planeador de los hermanos Wright de 1902, equipado con 'Wing Warping', elevador tipo 'Canard', y por vez primera, una superficie vertical móvil o 'Rudder', para vencer la 'guiñada adversa' y hacer giros coordinados.

El dilema de la patente del sistema de control lateral.

Como todos los aspirantes a diseñadores de aeronaves de la época, los Boland debían enfrentarse a la patente de 'wing warping' / control lateral de los hermanos Wright. Había tres opciones: pagar regalías a los hermanos Wright, construir una maquina que infringiera la patente y arriesgarse a un juicio, o crear algo que permitiera control lateral sin infringir la patente. Pocos tomaron la primera vía. Curtiss (y aquellos que construían aeronaves 'tipo-Curtiss') la segunda, iniciando largos juicios con los Wrights. Con su propia patente de control por 'foques', los Boland tomaron la tercera vía y tuvieron éxito, al punto que el mismo Wilbur Wright en 1911, verificando las patentes, alabó el sistema no solo por ser original, sino por permitir los giros más cerrados vistos por él. [9][10]

Las aeronaves originales de Boland

- El biplano 'Sin-cola' de 1910.
- El biplano 'convencional' 1912 (traído a Venezuela).
- El biplano 'Sin-cola' de 1912 (traído a Venezuela).
- El biplano (e hidro-aeroplano) 'Sin-cola' de 1913.

El biplano 'Sin-cola' de 1910.

'Aeronautics' Nov. 1911 Vols 9-10 pag156



El biplano 'Sin-cola' de 1910.

Envergadura: 9m

Cuerda alar: 1,68m

Distancia entre planos: 1,68m

Curvatura: 1,27cm

Brazo de Elev: 4,25m

Envergadura Elev: 4m

Cuerda Elev: 0,9m

Motor: 8 cilindros "V"

Potencia: 60bhp

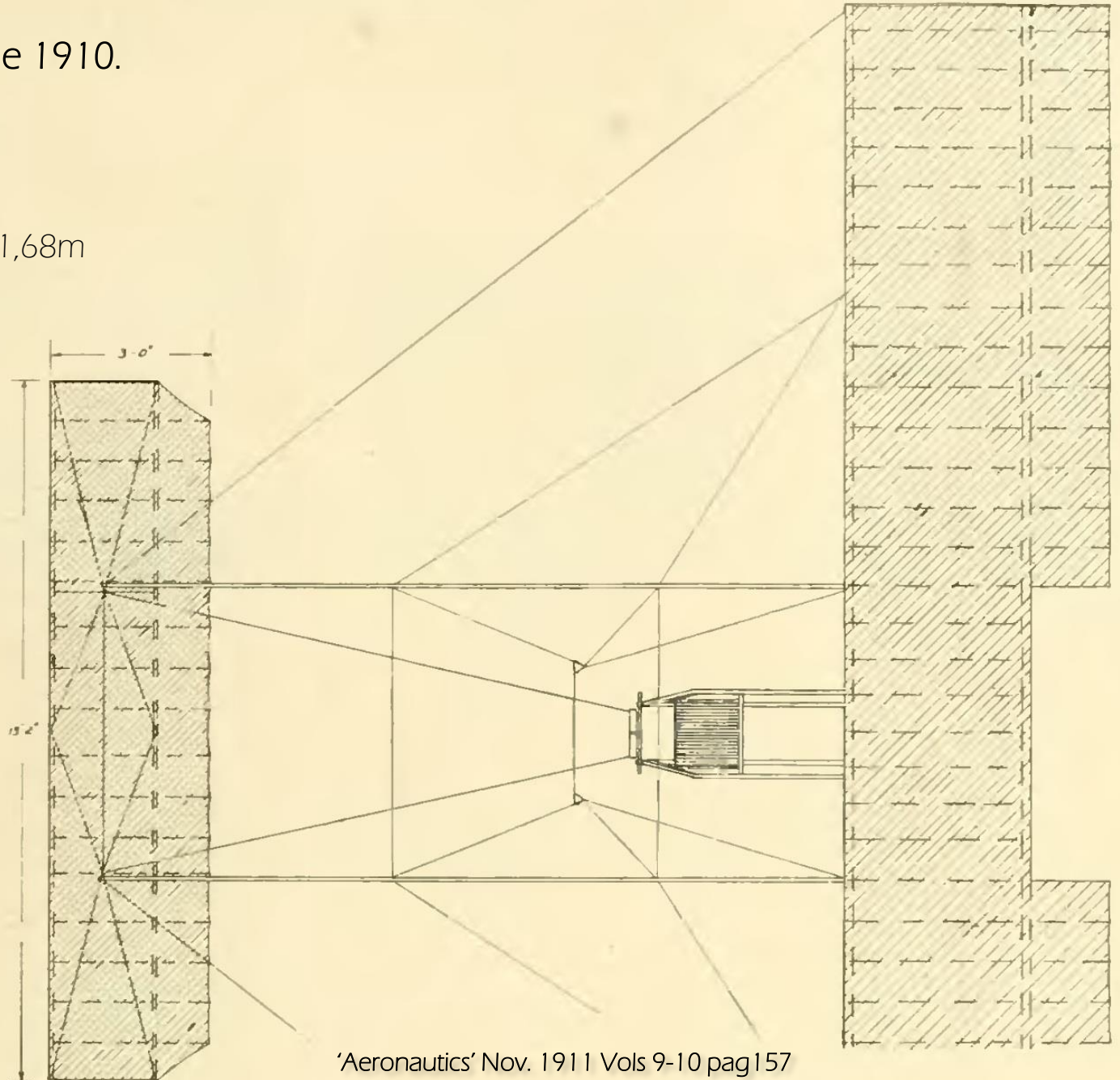
@1200rpm

Peso vacío: 365kg

Velocidad: 80kph

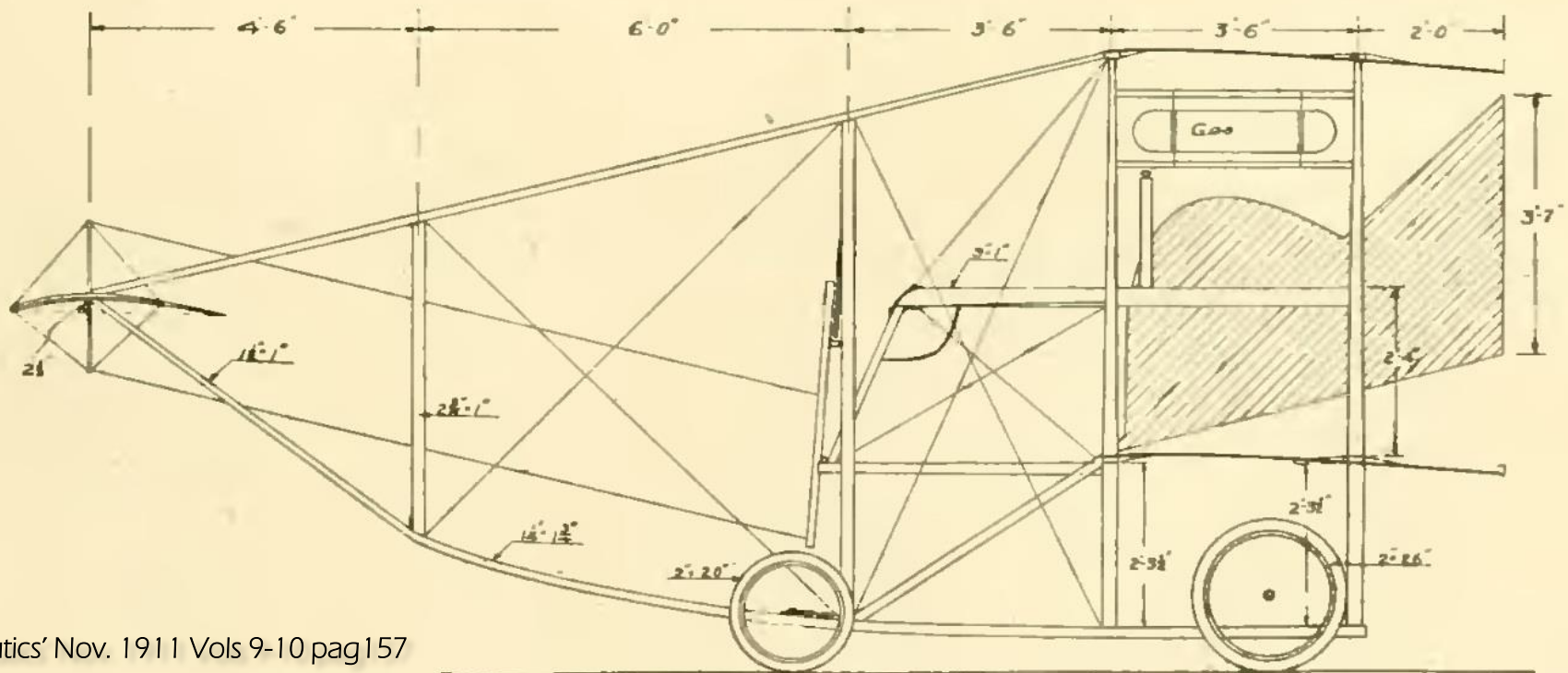
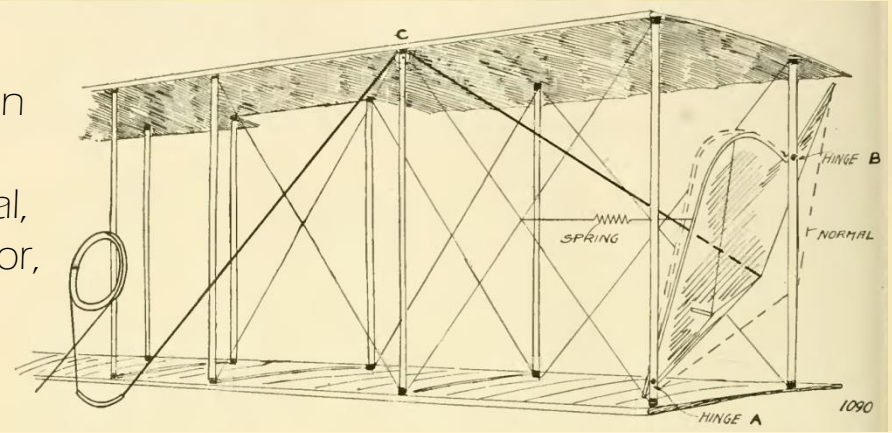
Ruedas traseras: 2x26"

Ruedas Delant: 2x20"



El biplano 'Sin-cola' de 1910.

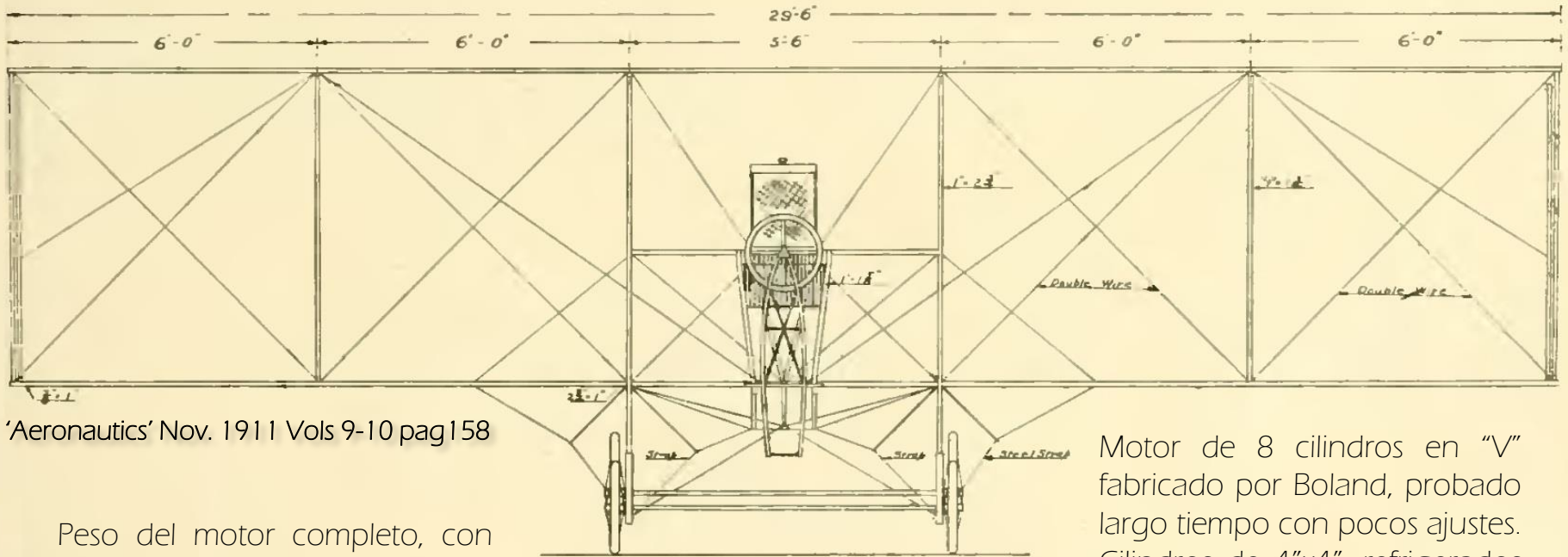
Sistema de control 'Jib': En vez de timón de dirección o alerones, hay un par de superficies verticales, una en cada punta de ala, abisagrada en forma diagonal, y que se mueve solo hacia dentro por su lado inferior, al actuar ese lado con el volante, como si de un automóvil se tratase. Este control tanto baja el ala como la frena, permitiendo giros coordinados.



'Aeronautics' Nov. 1911 Vols 9-10 pag157

THE BOLAND MACHINE.

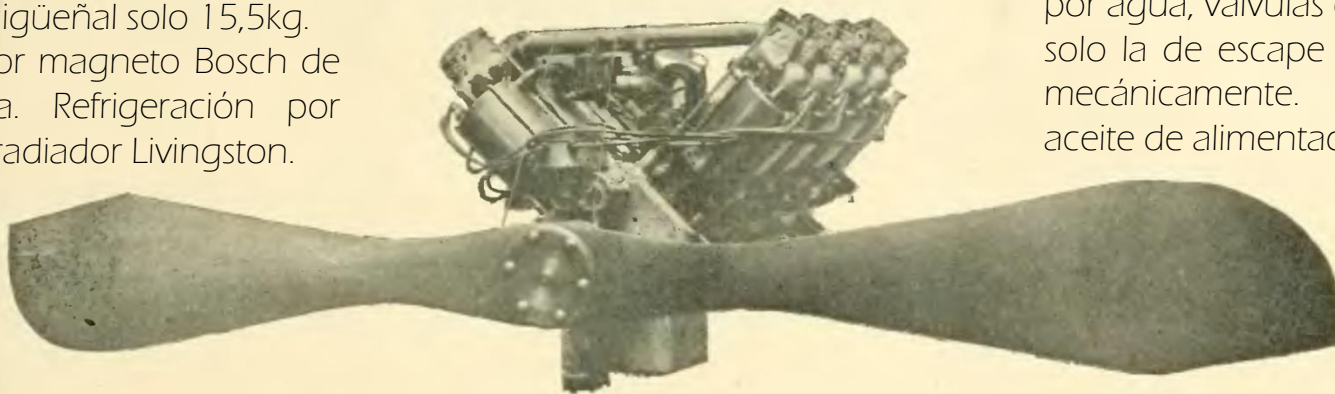
El biplano 'Sin-cola' de 1910 - Motor Boland de 60 hp.



'Aeronautics' Nov. 1911 Vols 9-10 pag 158

Peso del motor completo, con carburador, magneto y aceitera 105kg. El cigüeñal solo 15,5kg. Ignición por magneto Bosch de motocicleta. Refrigeración por medio de radiador Livingston.

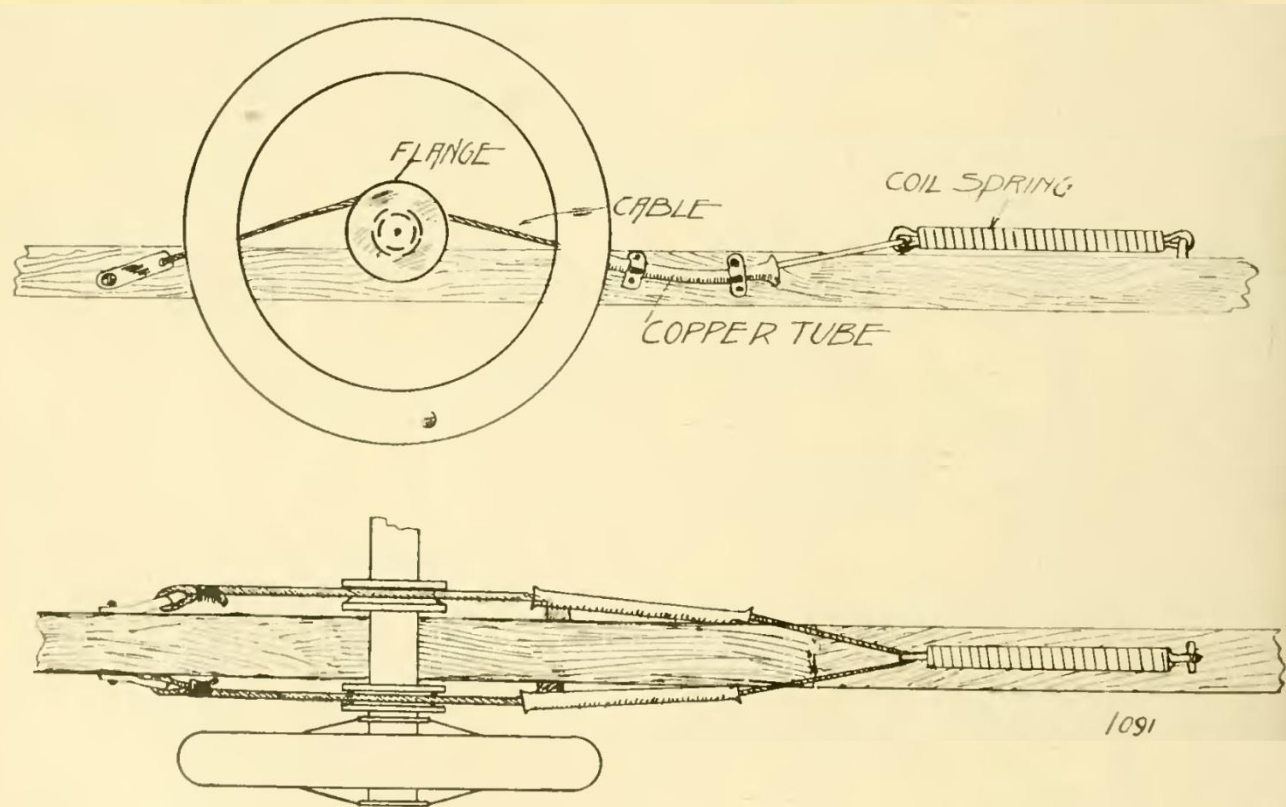
Motor de 8 cilindros en "V" fabricado por Boland, probado largo tiempo con pocos ajustes. Cilindros de 4"x4", refrigerados por agua, válvulas concéntricas, solo la de escape era operada mecánicamente. Sistema de aceite de alimentación forzada.



THE BOLAND ENGINE. 'Aeronautics' Nov. 1911 Vols 9-10 pag 159

El biplano 'Sin-cola' de 1910 - Tren de aterrizaje.

Usaba una combinación de 4 ruedas y skids. Las ruedas estaban montadas en cada extremo de un largo eje. Las traseras cerca del final de los skids con ruedas de 2x26, soportadas por amortiguadores de goma. Las delanteras (detalladas abajo) eran 2x20 y estaban situadas 4 pies delante de las alas, montadas flexiblemente mediante cables que corrían por poleas hasta un resorte sujeto a los skids.



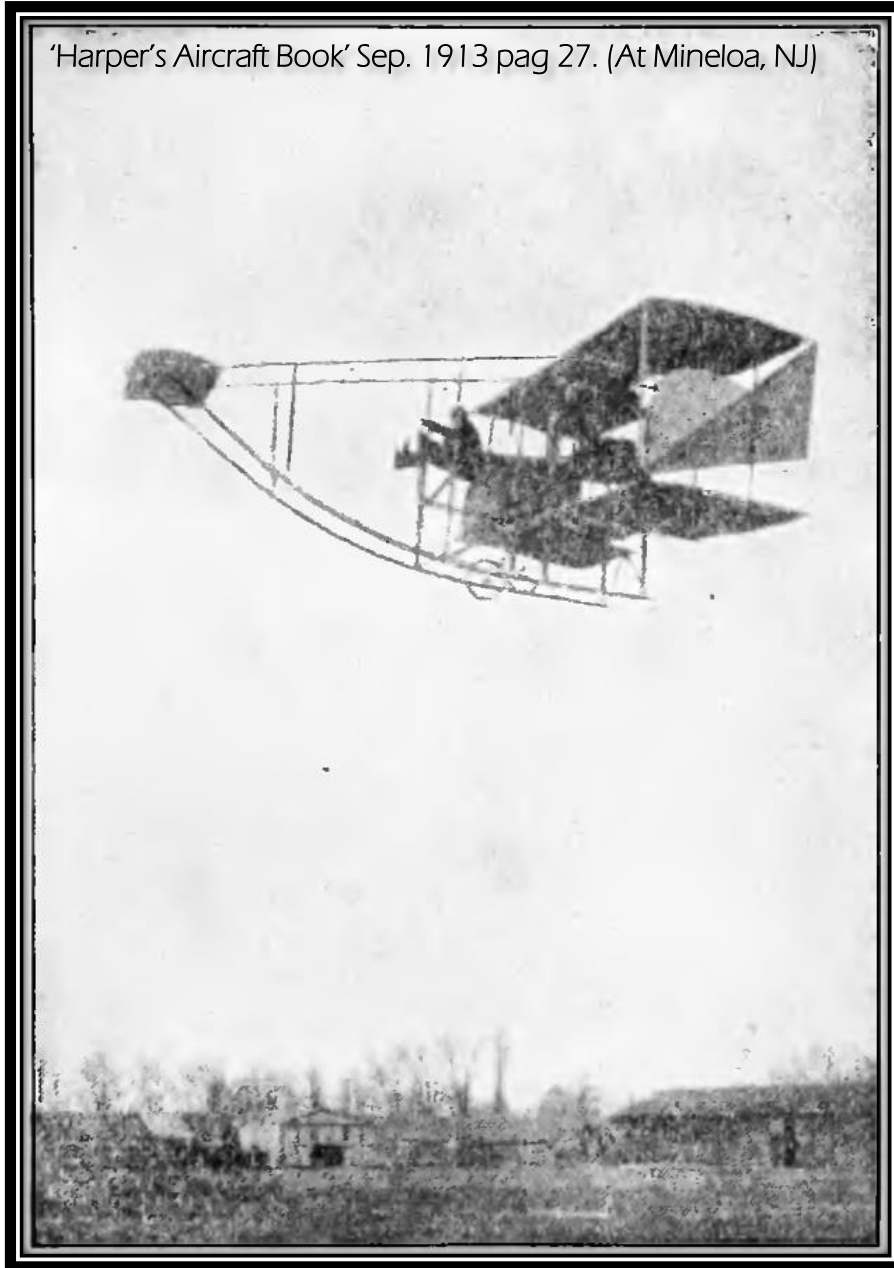
'Aeronautics' Nov. 1911 Vols 9-10 pag158

'Aircraft 'Apr. 1912 Vol 3 pag 50



FRANK E. BOLAND MAKING A TURN IN HIS TAILLESS, RUDDERLESS AND AILERONLESS BIPLANE AT THE MINEOLA AVIATION FIELD.

'Harper's Aircraft Book' Sep. 1913 pag 27. (At Mineloa, NJ)



Video 'Maracay' (cuna de la aviación) (¿Fuente original?)



1911 Reviewed—1912 Predicted

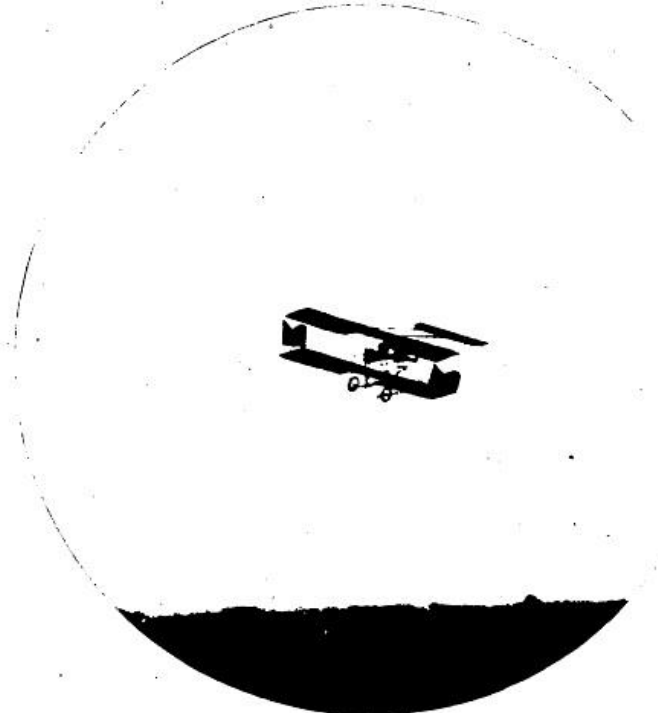
AERO

AMERICA'S
AVIATION WEEKLY

December 30, 1911

TEN CENTS
*

Vol. III No. 13



FLYING WITHOUT A RUDDER—Boland Biplane in 70-Minute Flight, December 20, at Mineola. The Machine has Neither Tail nor Rudder

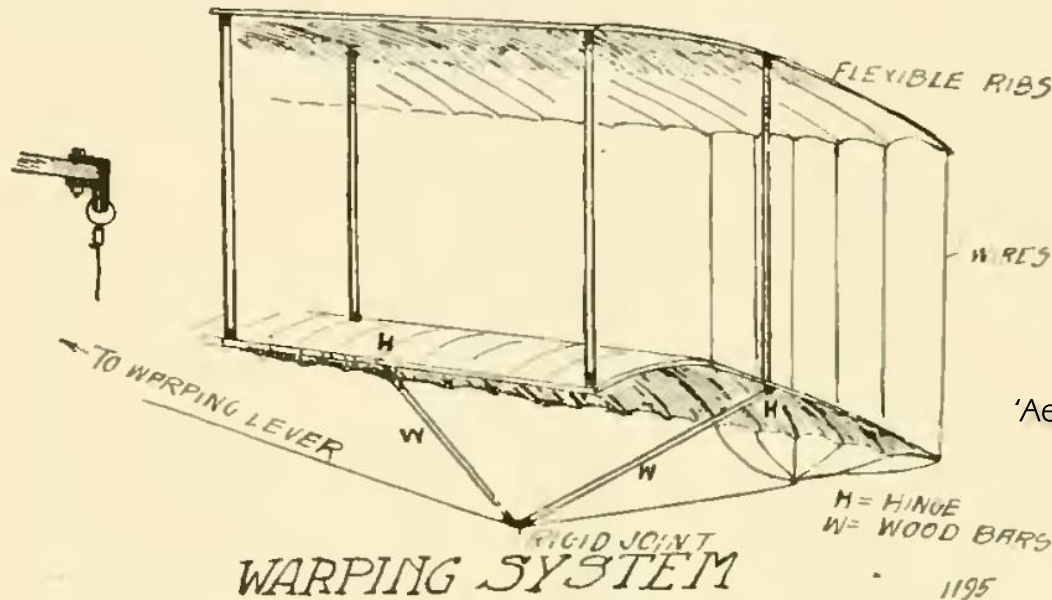
El biplano 'convencional' 1912 (traído a Venezuela).

'Aeronautics' Feb. 1912 Vols 9-10 pag 57



The New Boland Experimental Machine of More Conventional Type.

El biplano 'convencional' 1912 (traído a Venezuela).



Sistema de control por 'Wing Warping' luego remplazados por alerones (como se ve en fotos en Venezuela). Usados en conjunto con un 'rudder' en la cola, el último actuado mediante el 'twist' de la columna de control.

'Aeronautics' Feb. 1912 Vols 9-10 pag 60

Envergadura: 9,2m

Curvatura: 6,35cm @40cm

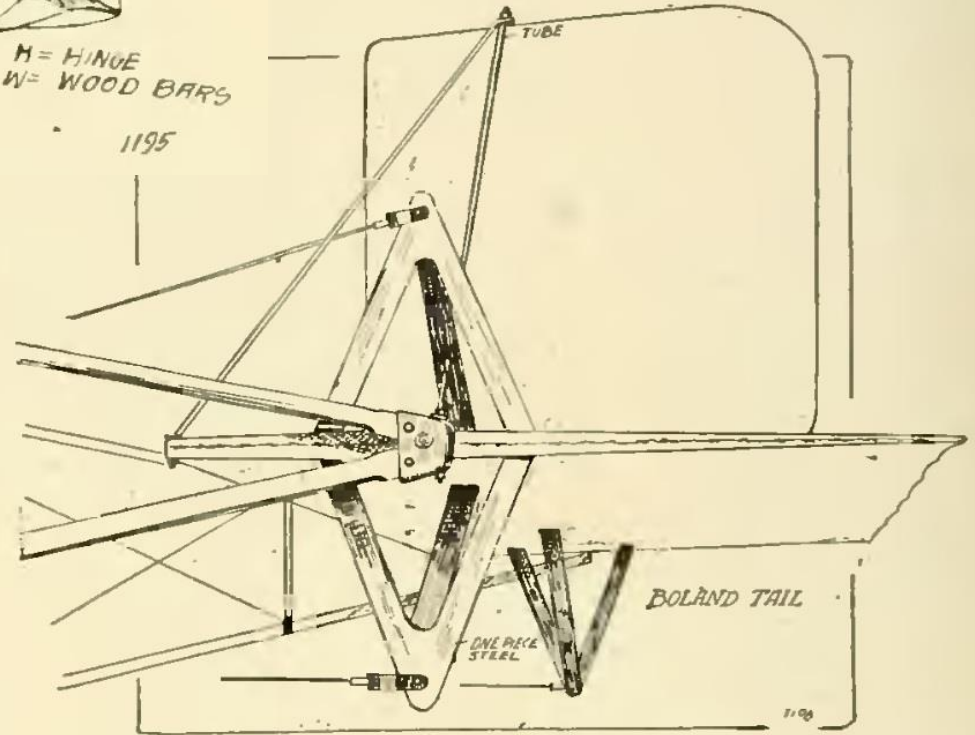
Envergadura Elev/cola: 2m

Cuerda Elev/cola: 0,92m

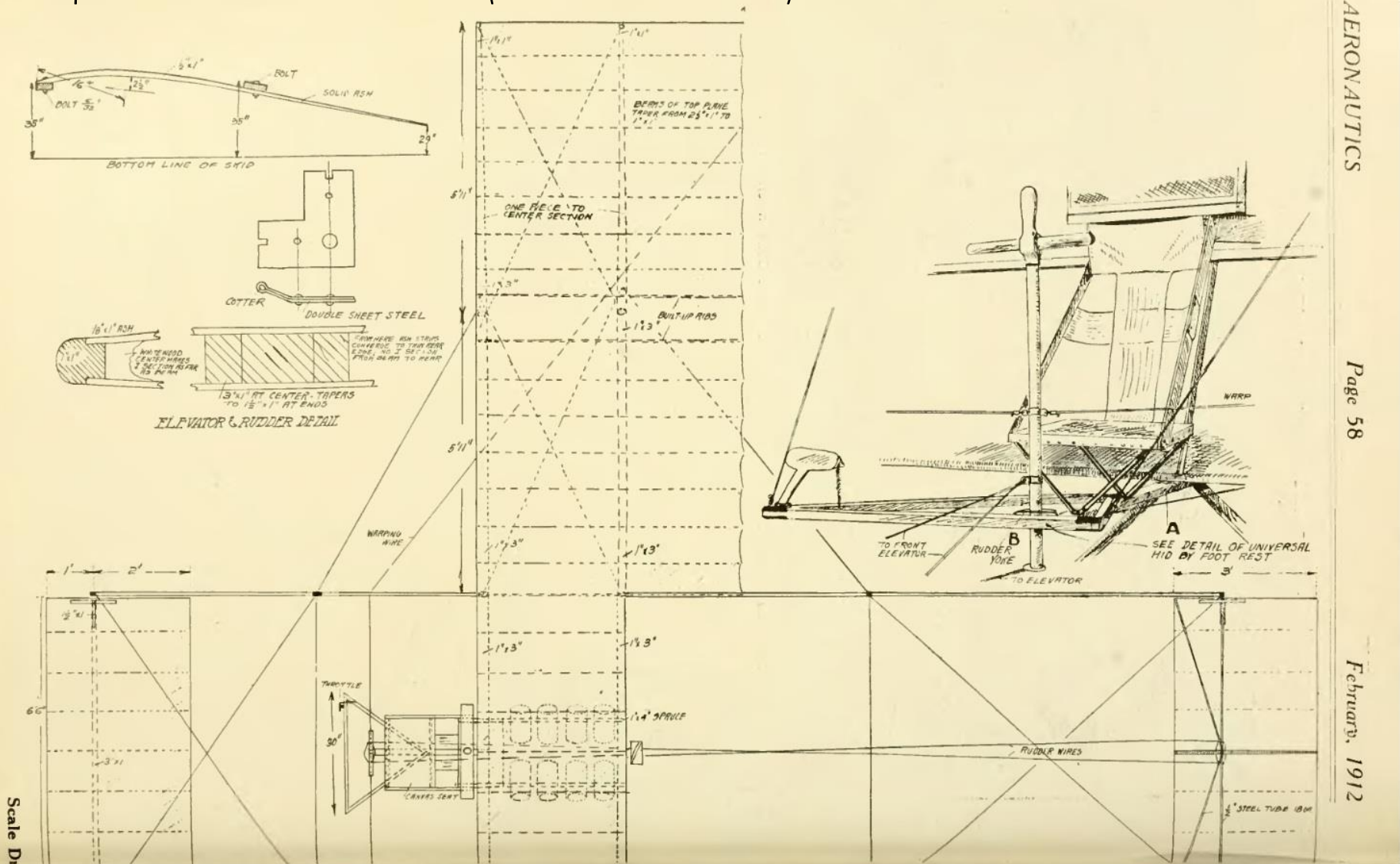
Motor: 8 cilindros "V" 60bhp @1200 rpm

Peso Max: 340kg (10gals combustible)

Velocidad: 96 kph



El biplano 'convencional' 1912 (traído a Venezuela).



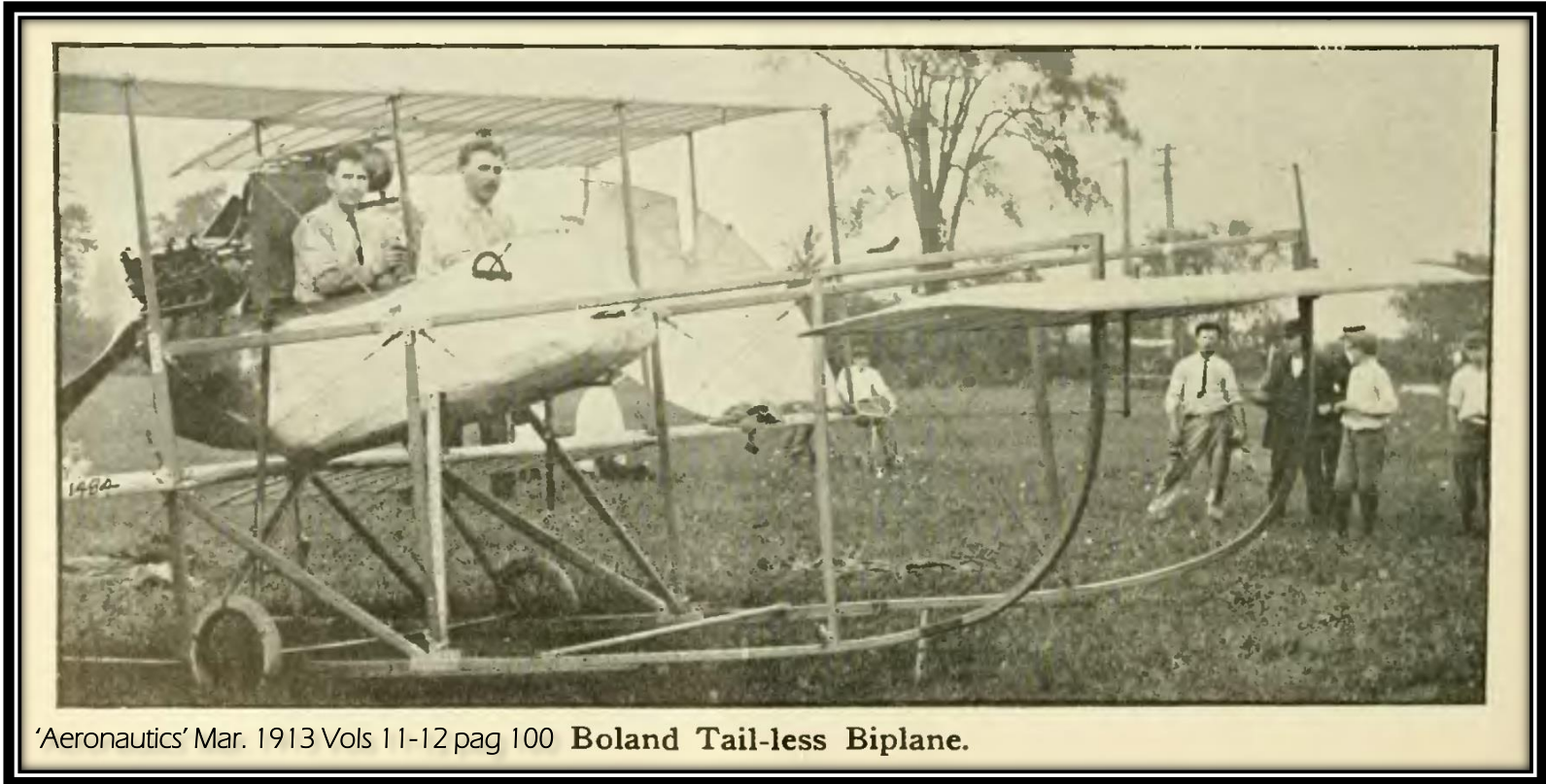
(Dibujo truncado durante escaneo de la fuente original.: aeronautics910aero.djvu')

'Aircraft' Apr. 1912 Vol 3 pag 50



The new experimental biplane of Frank E. Boland, designed with a view to testing the efficiency of the control of the regular conventional type machine as compared with his own rudderless machine (a picture of which we show in flight below). As a result of a series of tests carried out during the winter, Mr. Boland is convinced more than ever of the worth of his tailless and aileronless machine, and is now building a new racer of that type. Esta última línea reseña la construcción del nuevo 'sin-cola'.

El biplano 'Sin-cola' de 1912 (traído a Venezuela).



El elemento más notorio para diferenciar este del modelo de 1913, es la forma de los skids inferiores que constituyen el tren de aterrizaje y soporte del canard, que son curvos, lo cual es claramente apreciable en la foto del despegue en Maracaibo.

El biplano 'Sin-cola' de 1912/1913.

Construido cerca de Marzo de 1912, luego de evaluar los métodos de control lateral convencionales. Dos puestos, entrenador doble comando, el original fue traído a Venezuela y Trinidad, resultando destruido. Siguió siendo fabricado con refinamientos, equipando a las escuelas de vuelo Boland.

1919 'Aircraft Year Book' AMA pag60

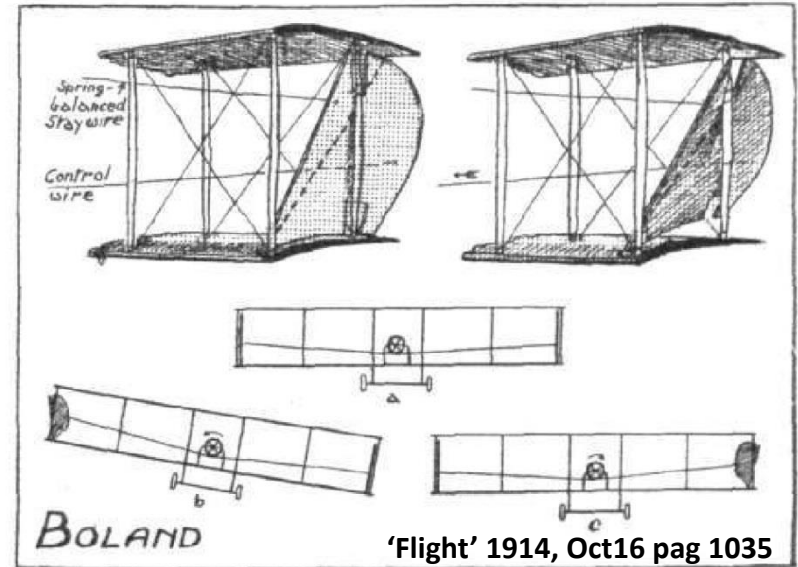


An Early Aeromarine Machine



Aeromarine Original B-Type Pusher. This machine was used in Flight Exhibits in Venezuela

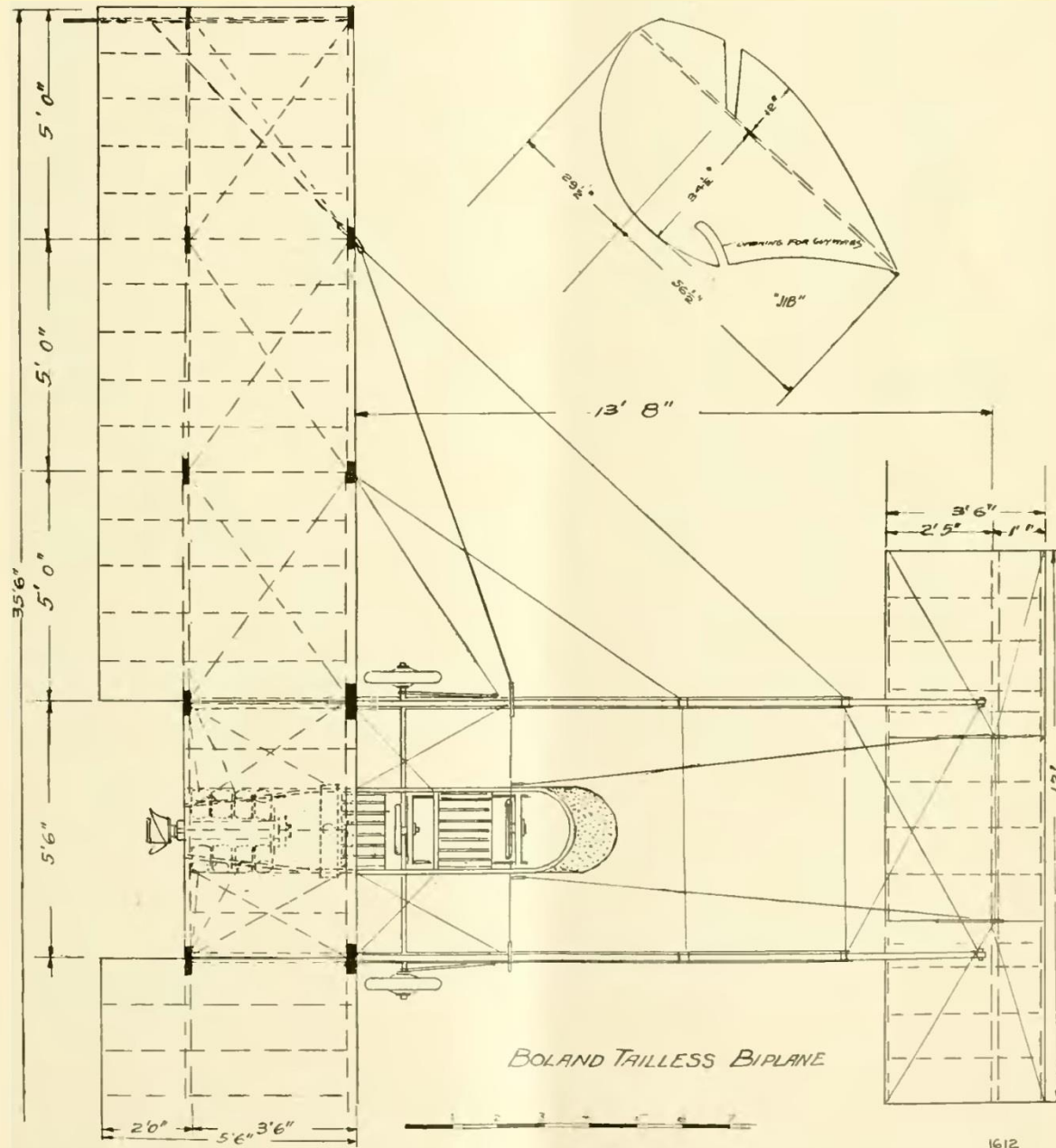
1919 'Aircraft Year Book' AMA pag61



"Flight" Copyright.

Fig. 1.—Details of the Boland Jib Control. Top: Two views of one of the jibs, on the left in normal position, and on the right pulled in. Bottom: (a) machine in normal flight; (b) correcting a bank; (c) starting a left-hand turn.





El biplano 'Sin-cola' de 1913.

Envergadura: 10,8m

Cuerda alar: 1,68m

Distancia entre planos: 1,68m

Curvatura: 11,5cm @46cm

Brazo de Elev: 4,15m

Envergadura Elev: 3,75m

Curvatura Elev: 7,6cm @36cm

Cuerda Elev: 1,07m

Motor: Boland 8 cilindros "V"

Potencia: 60bhp @1200rpm

Hélice: 7.5'x5', giro a izquierdas

Peso sin pilotos: 409kg

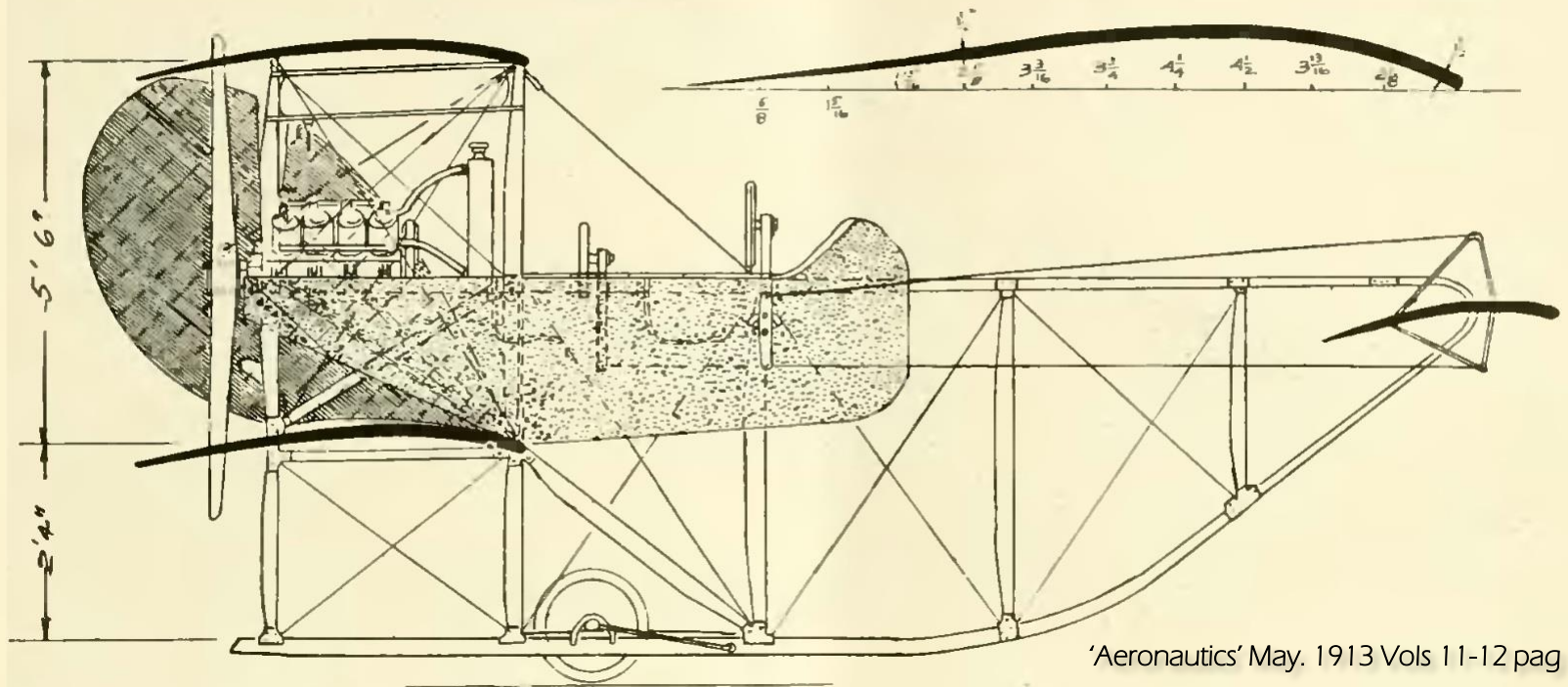
Velocidad: 96kph

Ruedas: 3x26"

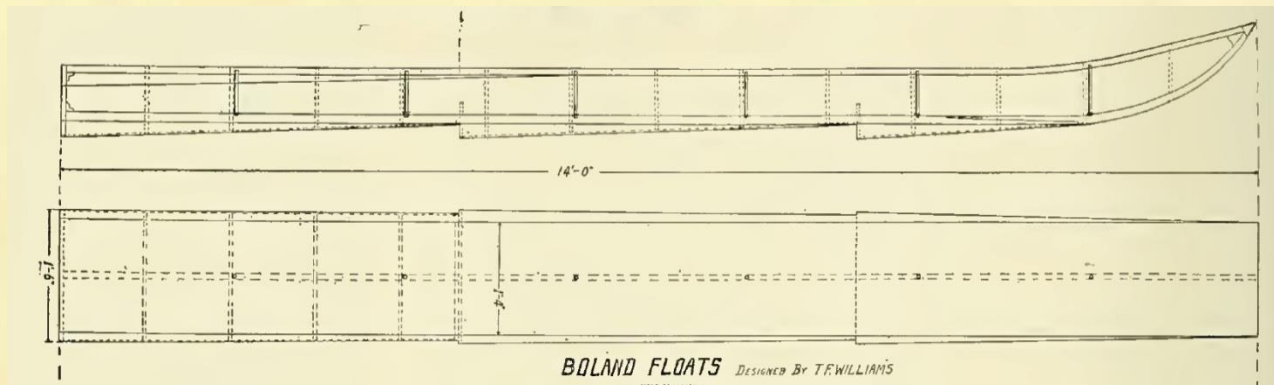
Dist. eje-borde de ataque: 45cm

C.G en el eje de las ruedas.

El biplano (e hidro-aeroplano) 'Sin-cola' de 1913.

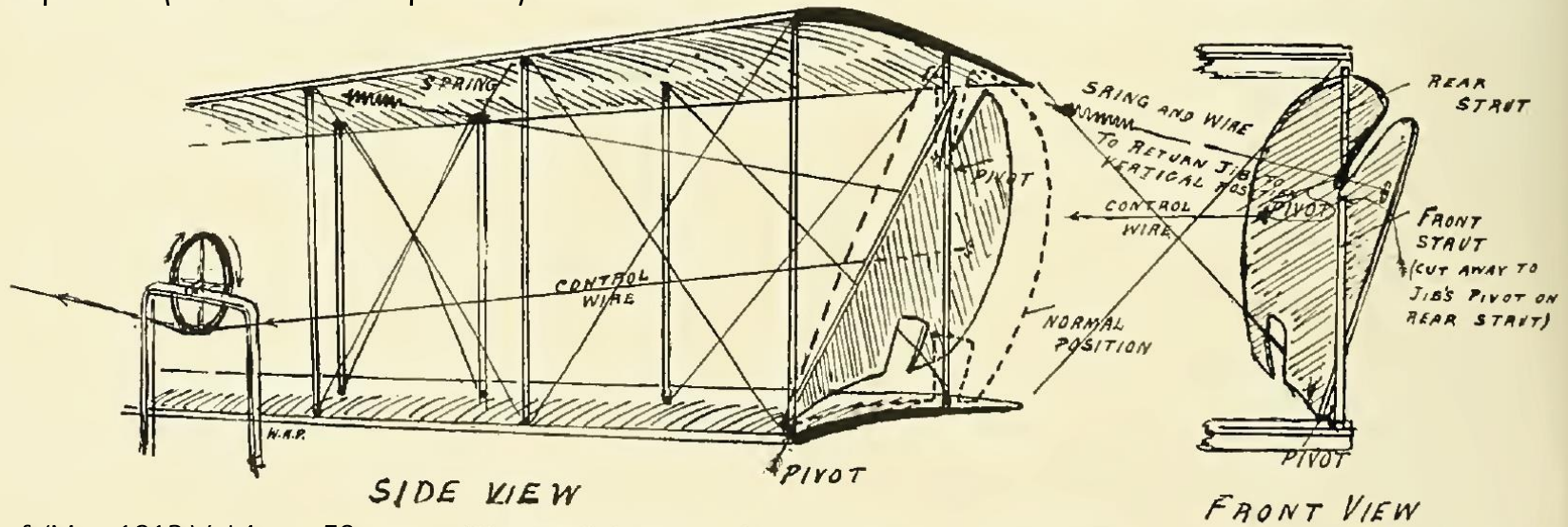


'Aeronautics' May. 1913 Vols 11-12 pag 172



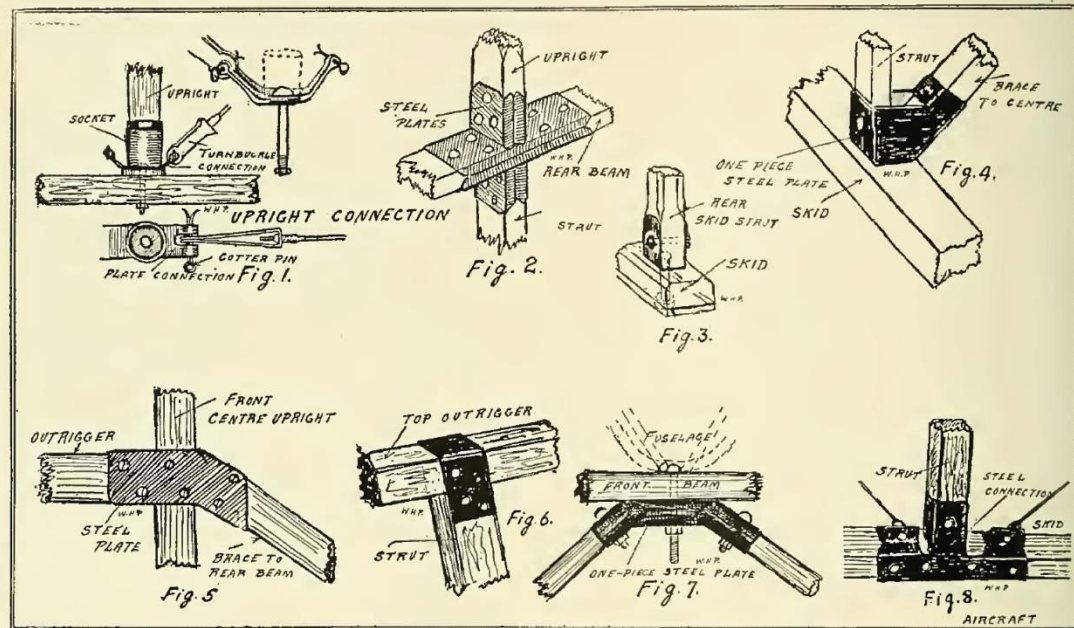
'Aircraft' May. 1913 Vol 4 pag 60

El biplano (e hidro-aeroplano) 'Sin-cola' de 1913.



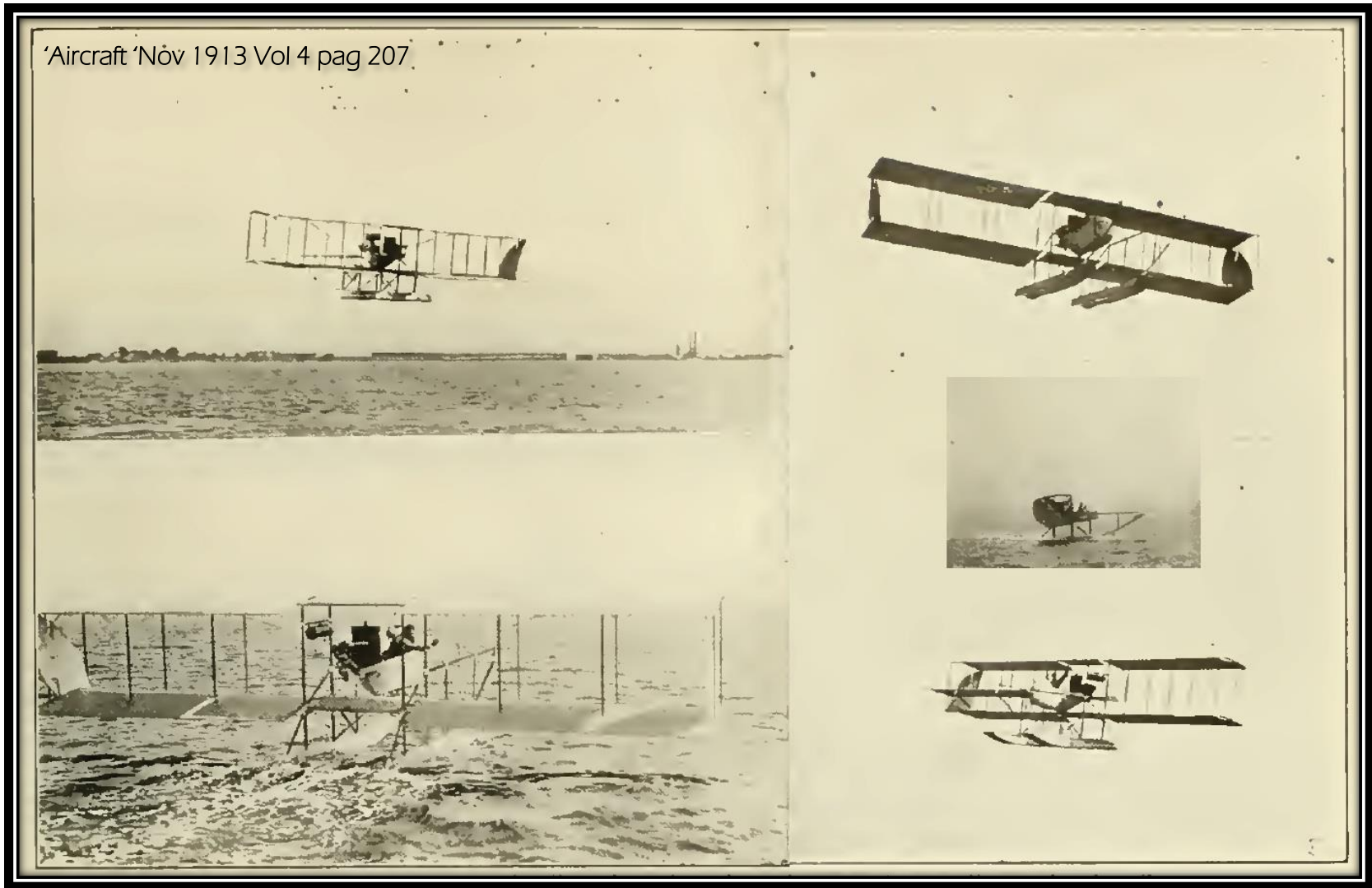
'Aircraft' May. 1913 Vol 4 pag 58

Diagrammatic drawing showing the operation of the Boland control.



CONSTRUCTION DETAILS OF THE BOLAND BIPLANE.

El biplano (e hidro-aeroplano) 'Sin-cola' de 1913.



III. Los vuelos de Frank E. Boland en Venezuela.

- El 'Comité de Aviación' y la llegada de los aviadores.
- Vuelos en Caracas, Septiembre y Octubre de 1912.
- Vuelos en Valencia y Puerto Cabello, Octubre de 1912.
- Vuelos en Barquisimeto, Noviembre de 1912.
- Vuelo en Maracaibo, Diciembre de 1912.
- Vuelo en Ciudad Bolívar y despedida, Enero de 1913.

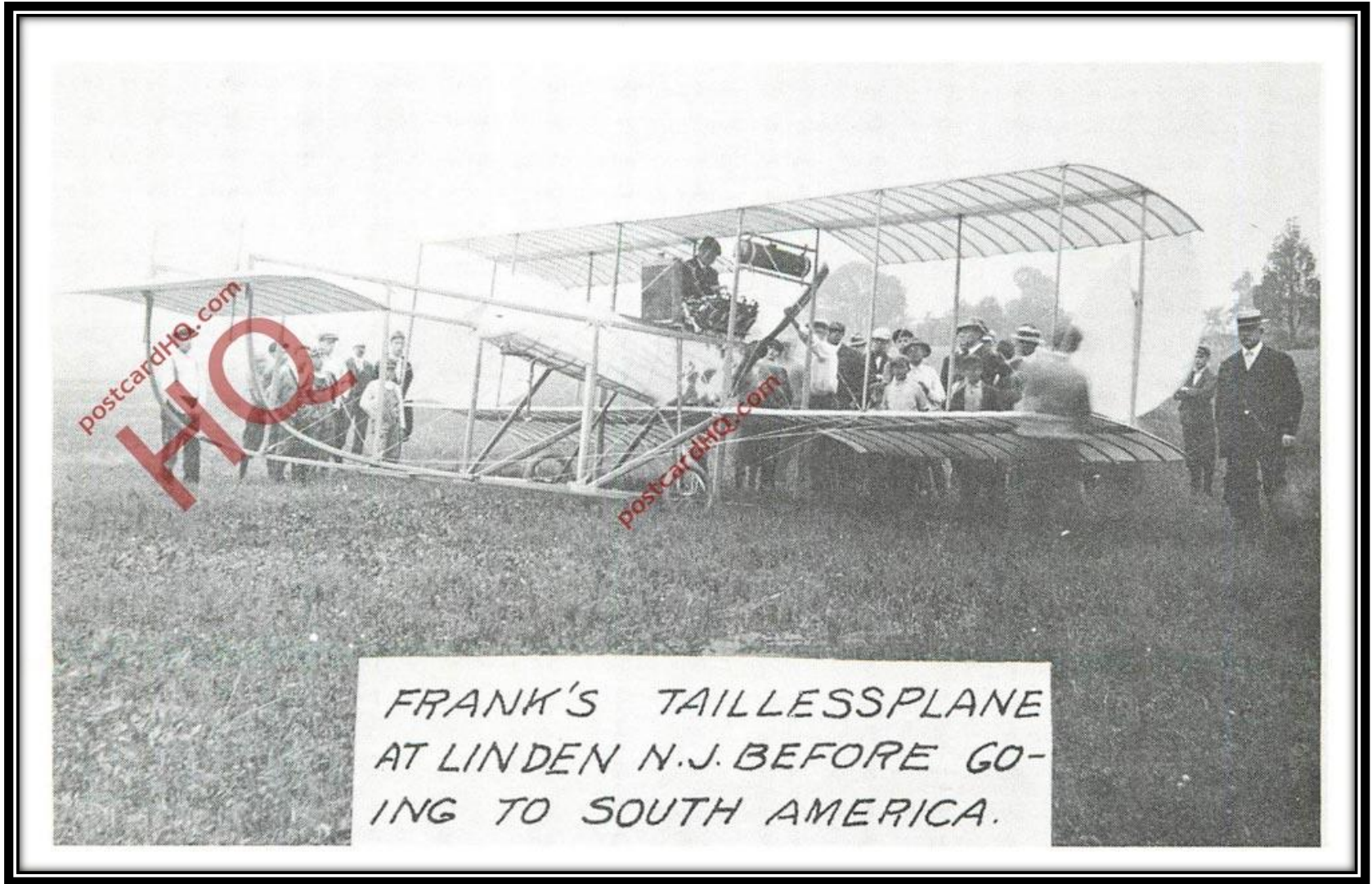
Los vuelos de Frank E. Boland en Venezuela.

La presencia de Frank Boland en Venezuela quedó enmarcada entre dos eventos aeronáuticos importantes, separados 24 meses uno del otro: El 17 de Septiembre de 1911 Calbraith Rogers comienza su cruce por aire de los EUA (lo que le tomó 84 días). Y, el 23 de Septiembre de 1913 el aviador francés Roland Garros cruza por primera vez el mediterráneo, entre San Rafael (Francia) y Bizerte (Túnez).

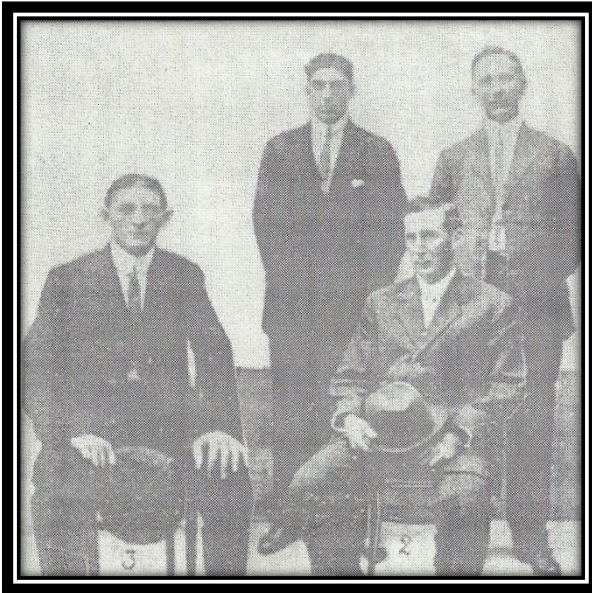
El 23 de Sep. 1910 el Peruano Jorge Chávez había cruzado los Alpes. Y el 25 de Julio de 1909 Bleriot había cruzado El Canal de la Mancha.

El Comité de Aviación y la Llegada de los aviadores:

El Comité de Aviación fue constituido en 1911, y era encabezado por Román Delgado Chalbaud, personaje que también promovía la aviación en Venezuela; con la finalidad de traer un aeroplano para ser exhibido con motivo del centenario de la Firma del Acta de la Independencia en Julio de 1811, evento que no se logró hasta un año después. En el comité estaban también el General Manuel Corao así como Gustavo Paúl, Francisco Azerm, Rafael Toro Travieso, doctor E. Borjas León, Alejandro Chapellín, Pedro Palacios, doctor Calcaño Herrera, Henrique Domínguez, doctor T. Ortega Martínez. [13][20]



"Sin-cola de Frank, en Linden N.J. antes de ir a Sudamérica." (NJAHO&M)



Los aviadores y mecánicos arribaron a La Guaira desde Nueva York vía Filadelfia. En la foto, tomada en Caracas, sentado a la derecha: Frank E. Boland, detrás de él a la izquierda el Sr. Fausto Rodríguez y a la derecha el Sr. Fred Sniffen, representante y gerente de la Boland Aeroplane & Motors Co, respectivamente. Sentado a la extrema izquierda está Charles V. Hoeflich. [20]

TELEGRAFO NACIONAL DE LA GUAIRA

el 27 de septiembre de 1912

Las 8 Hs. 30 Mts.

Señor Gral. J.V. Gómez

Llegaron los vapores americano Maracaibo, con los pasajeros de Nueva York Albert Ardit, Frank E. Boland, Rudolf E. Dolge Benson O y Blanche Ellis, Chas V. Hoeflich, Andrés Lazo, Carl Strauss, Fredik Sruffen, Jesi Wateis.- Francés Pouyer Quertier de la Compañía de Cables, sin pasajeros.

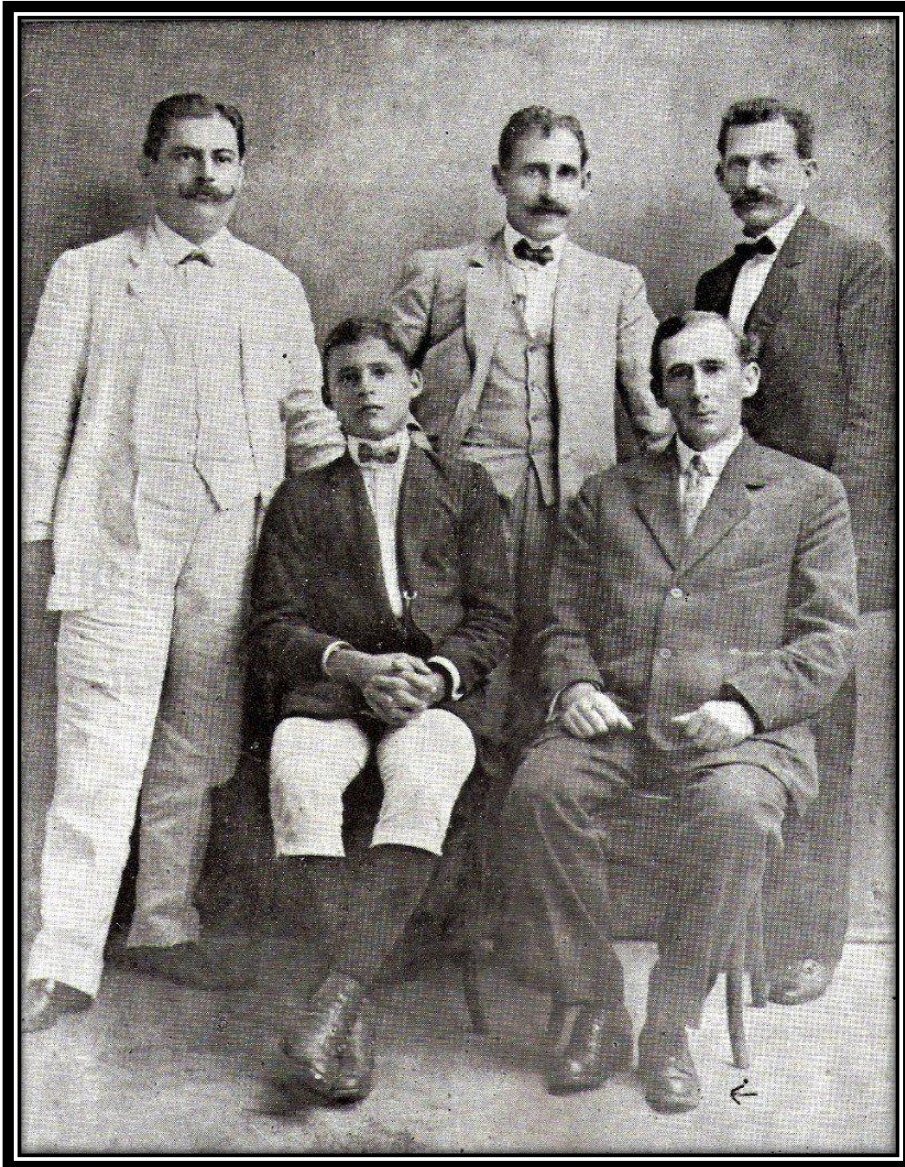
DyF.

Elbano Mibelli [13]





1) Delgado-Chalbaud 2) Frank Boland 3) Charles Hoefflich 4) Fred Sniffen
5) Fausto Rodríguez 6) Luis G. Martínez



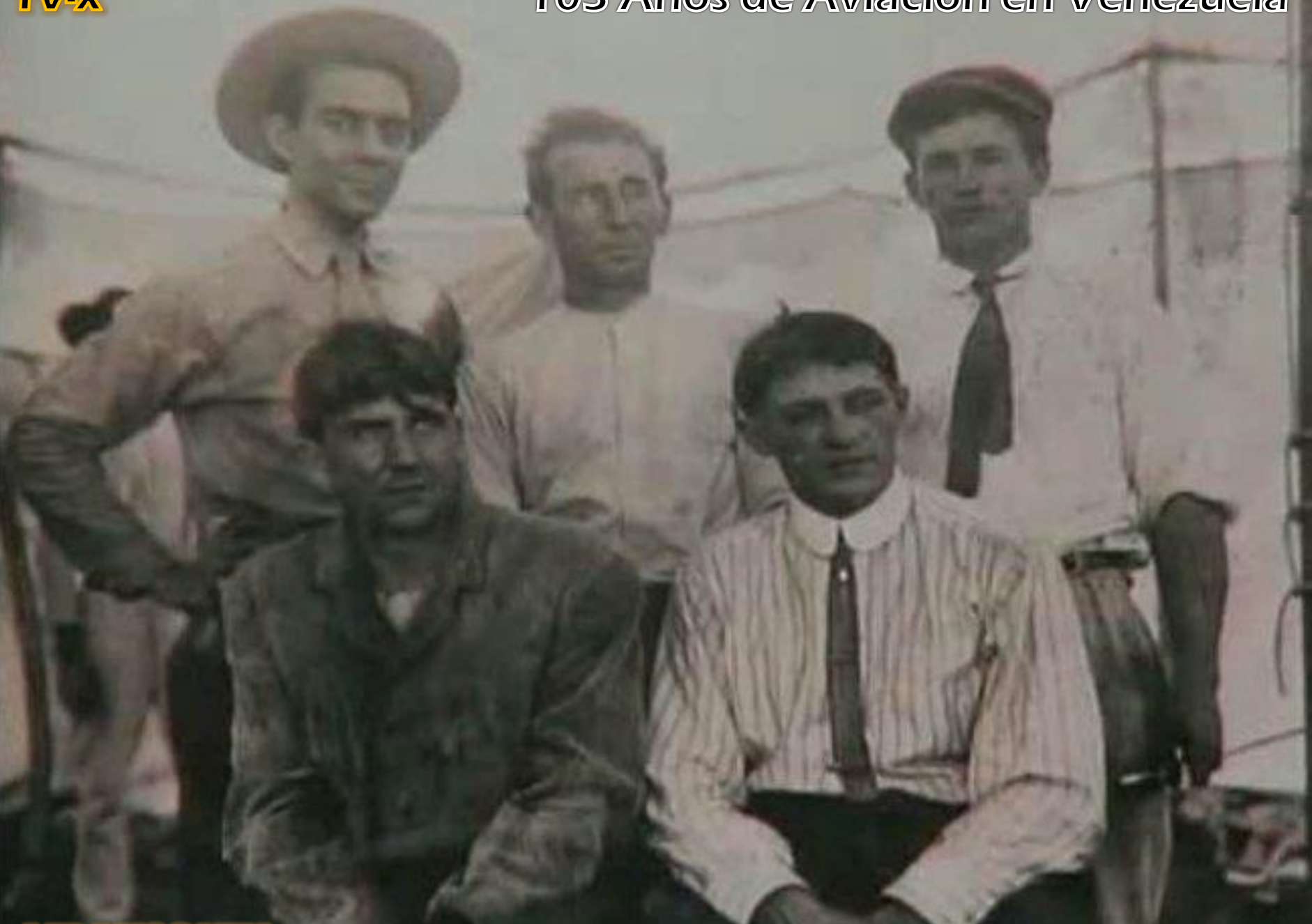
Sentado a la derecha, Frank Boland, acompañado por los distinguidos propulsores de la aviación en Venezuela de la época.

Acompañándole entre las personas de pie, el D.r Pérez Carreño, padre, y su hijo Luis, también médico.

La fotografía original fue suministrada hace décadas, por el señor Manuel Sarmiento Fonseca, directivo del Aeroclub Caracas, con el objetivo de publicarla como material de apoyo en la revista "Avión".

Los vuelos en Caracas.

El ferrocarril Británico cargó en sus carros las cajas contentivas de los aeroplanos des-ensamblados de Boland, los cuales serían demostrados el domingo 29 de Septiembre en el Hipódromo del Paraíso de Caracas. Junto con ellos, iban los pilotos Frank E. Boland y Charles Hoeflich, este último empleado de Boland, y los mecánicos Sneffen y Stron. Los aviones fueron ensamblados con gran velocidad bajo una carpa, con la asistencia del Venezolano Edgar Anzola, quien trabajaba para la compañía Arvelo & Phelps y recién regresaba de EUA de un curso de mecánica automotriz, convirtiéndose en el 1er mecánico de aviación de Venezuela. [13]



Los vuelos en Caracas...

15 días antes de la 'Meeting de Aviación', se publicaron anuncios en la prensa caraqueña, ilustradas con fotos enviadas desde New Jersey por la Boland Company. El vuelo del domingo 29 aconteció 'sin novedades'. Frank E. Boland montó en el 'Sin-cola', corrió cerca de 100 metros, despegó hacia La Vega y ascendiendo hasta perderse de vista. Apareció de nuevo, alto y siguiendo la corriente del Guaire hacia el Este, retornando para pasar sobre la multitud aglomerada en El Calvario, pasó enfrente de las tribunas, enrumbándose de nuevo hacia La Vega, para aterrizar de regreso con precisión en el mismo punto de partida. [13]

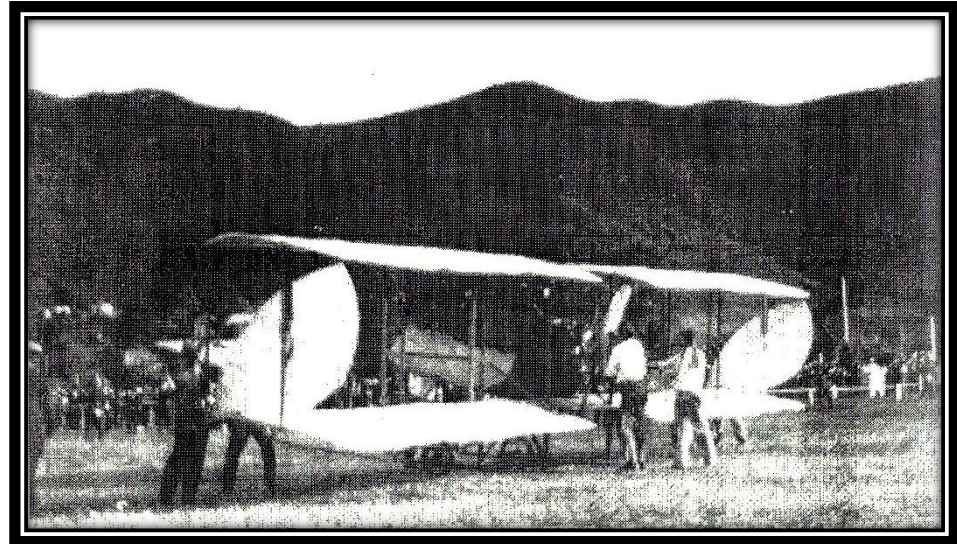
!!!Y de esta manera se vive por primera vez la aviación en Venezuela!!!



Vuelos en Caracas:

El General Juan Vicente Gómez lee un corto discurso. [6]

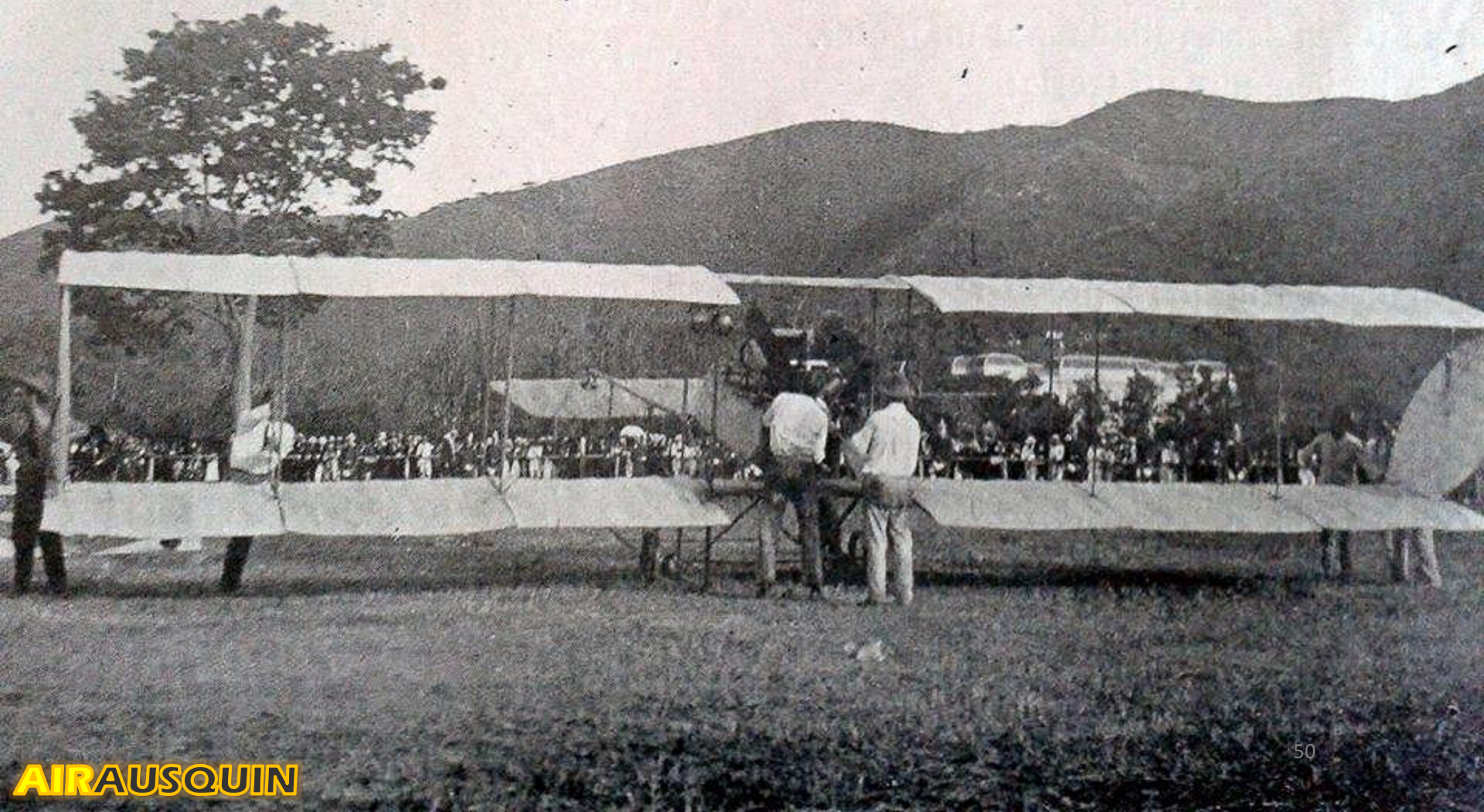
Frank Boland
preparándose
para volar en el
'sin-cola' de 1912
[20]



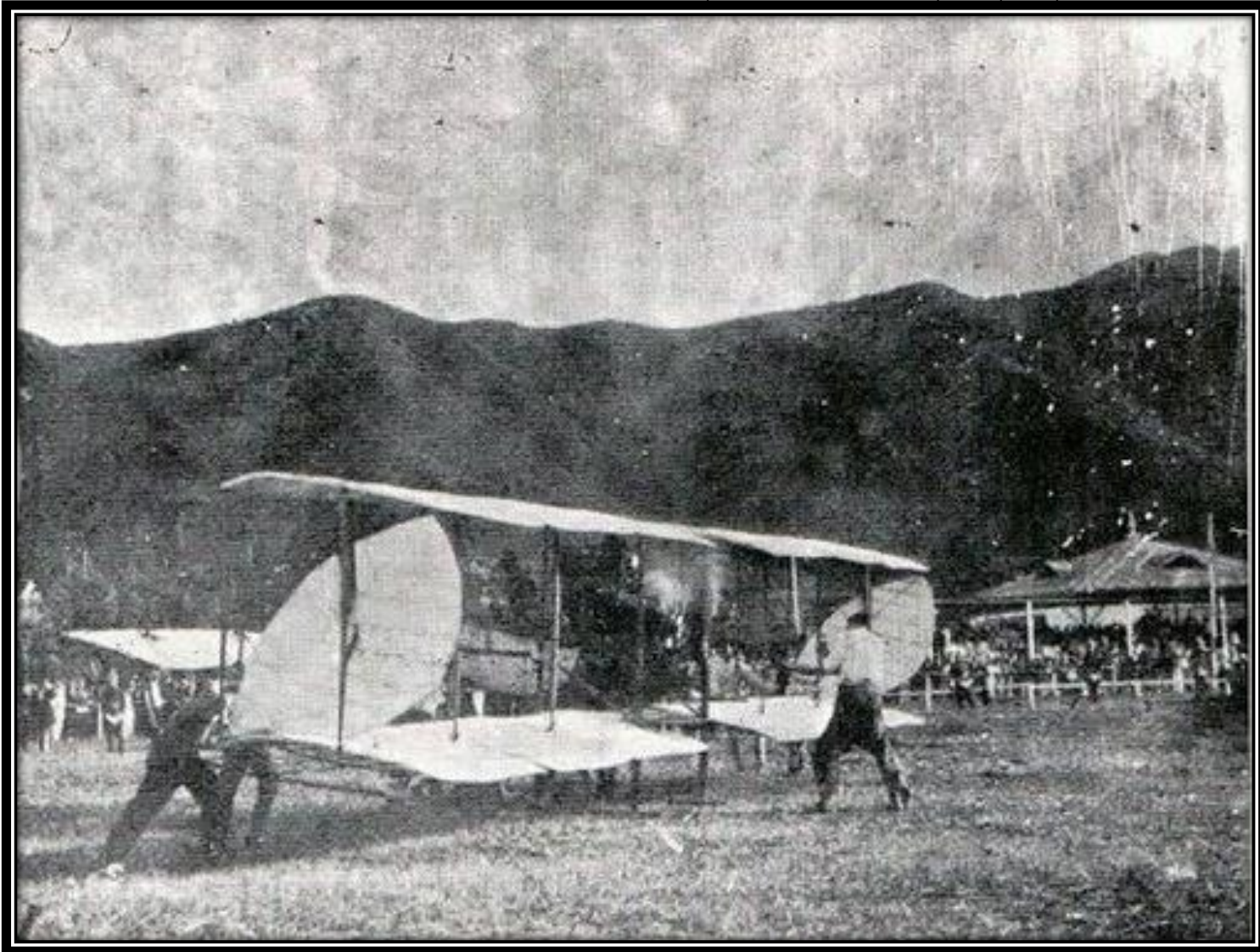
Vuelos en Caracas:

El 'sig-cola' el día del 1er vuelo.

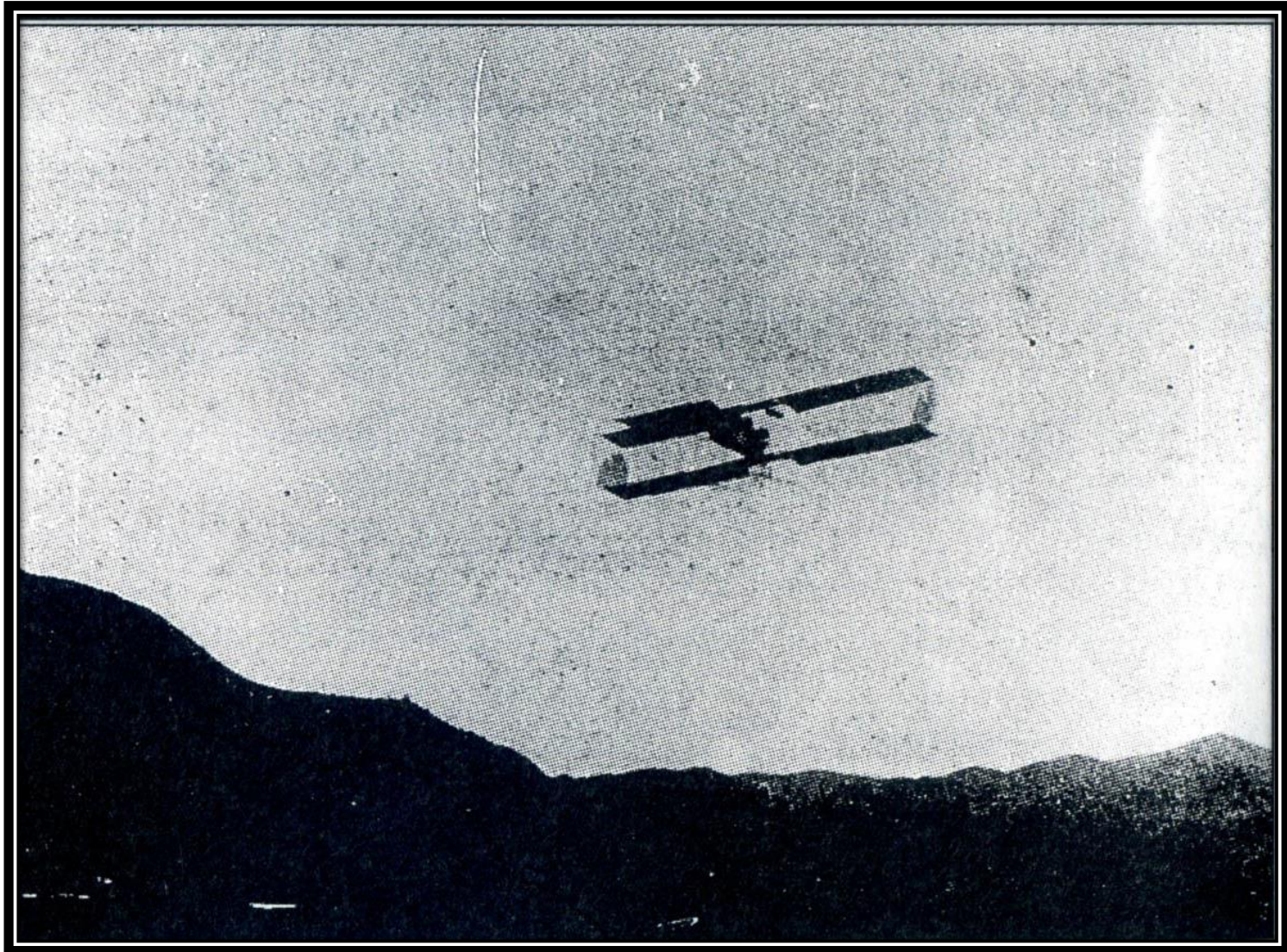
Se aprecia los 'foques' de control.



Vuelos en Caracas: Cambio de Posición para el arranque [22]



Vuelos en Caracas: El 'sin-cola' en pleno ascenso [15]



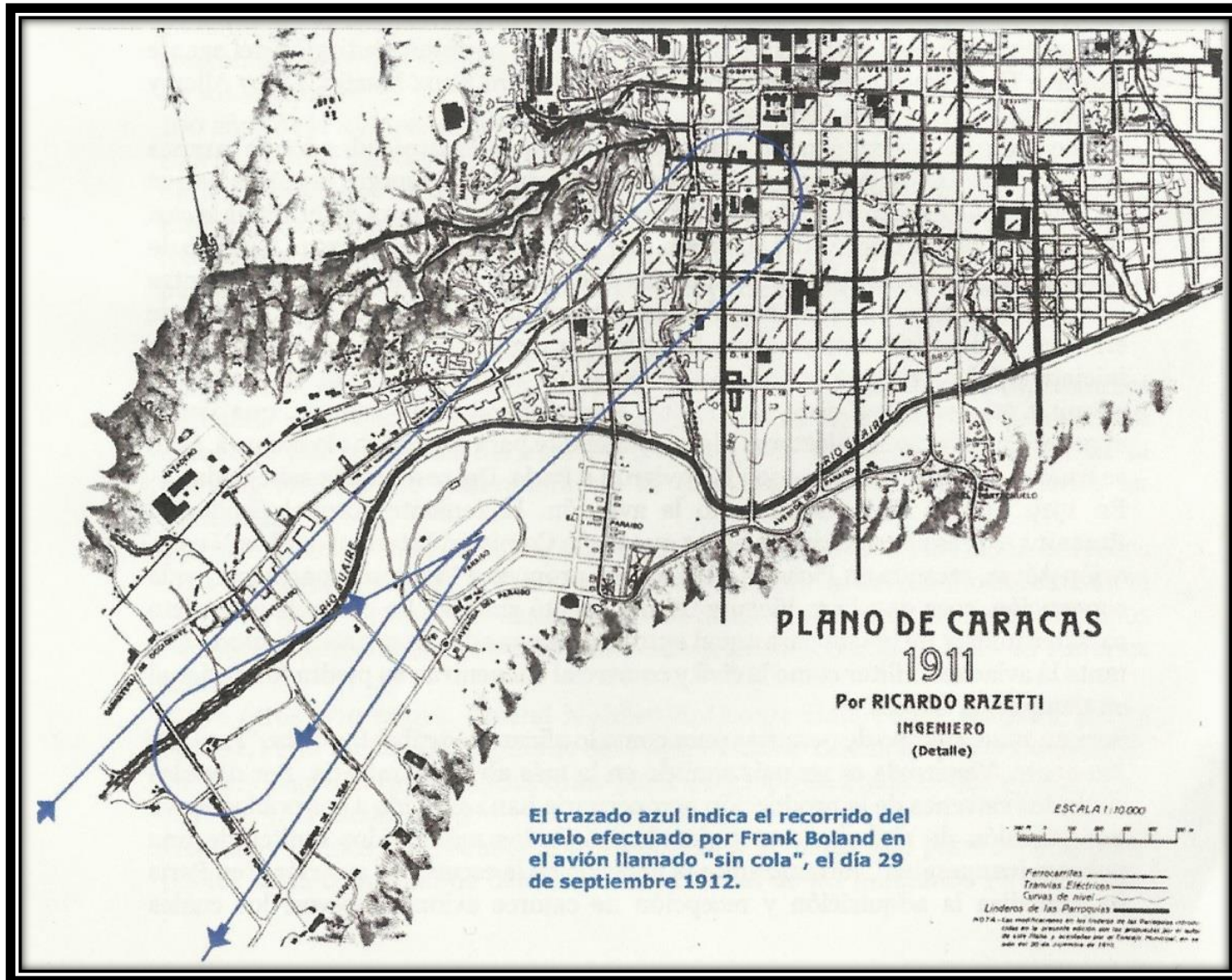
"Señores:

Frank realizó ayer un vuelo muy exitoso. Se elevó en 16 segundos, subió a cinco mil pies, estuvo en el aire 27 minutos y cubrió aproximadamente 35 millas. Fue presenciado por toda Venezuela. Las colinas de alrededor se veían negras por la cantidad de gente sobre ellas, y los pobladores de la ciudad prácticamente se echaron a la calle.

Después del vuelo le dio las manos al Presidente quien se veía muy complacido, como el resto de las personas. Nada pudo entusiasmar más. Cuando todo concluyó, fuimos invitados al Club Venezuela en donde en una reunión con personas adineradas, se tomaron vinos y comió.

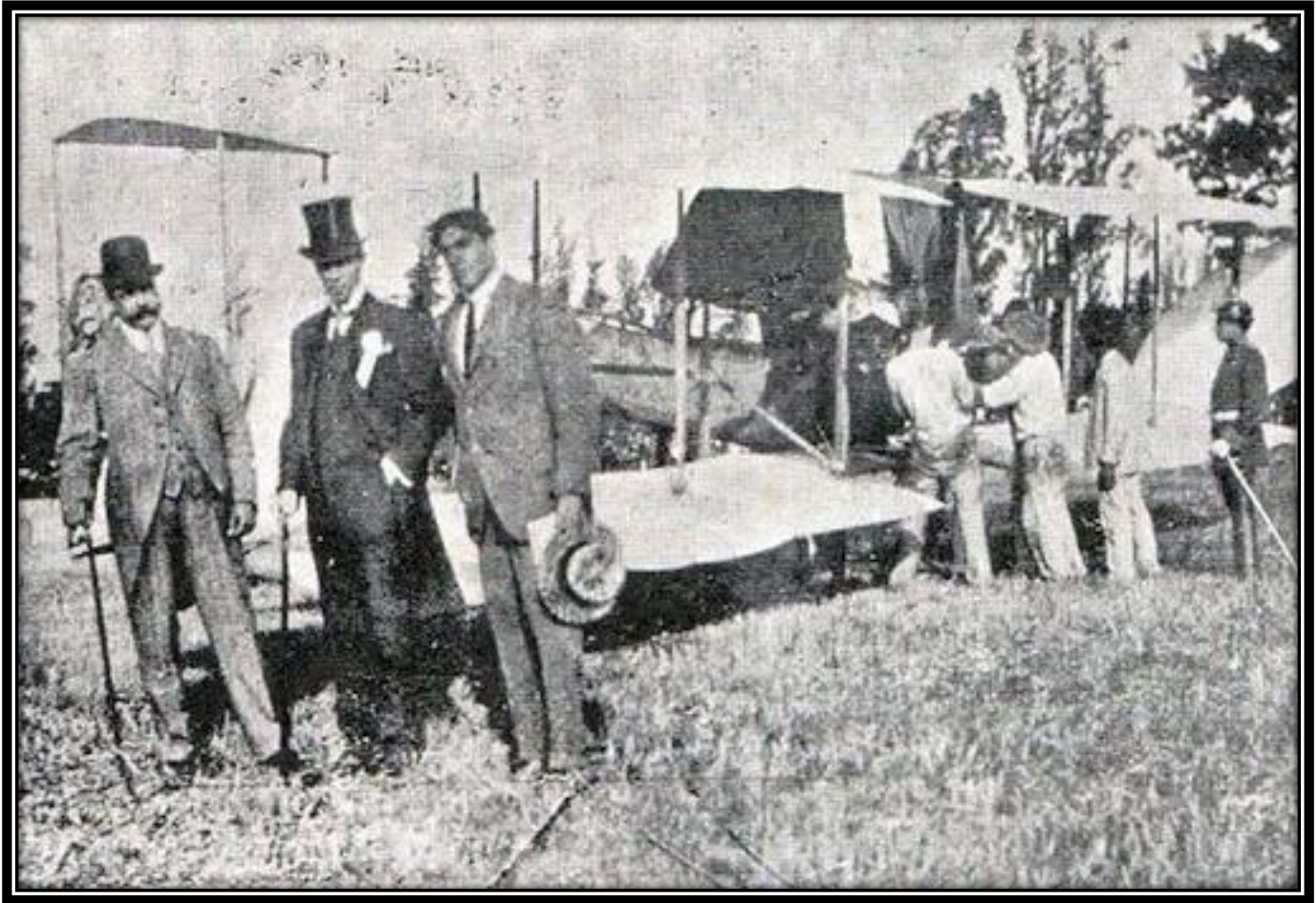
Entre las cortesías dispensadas por el Gobernador y el Jefe del Ejército, hubo tres mil soldados y mil policías uniformados con brillantez, luciendo todo muy hermoso."

Telegrama de F.E. Sniffen, gerente y representante de Boland Aeroplane & Motors Company, a las oficinas de la compañía en Nueva Jersey. Caracas, 30 de Septiembre de 1912. [20]



Ruta seguida en el primer vuelo en Caracas. [20]

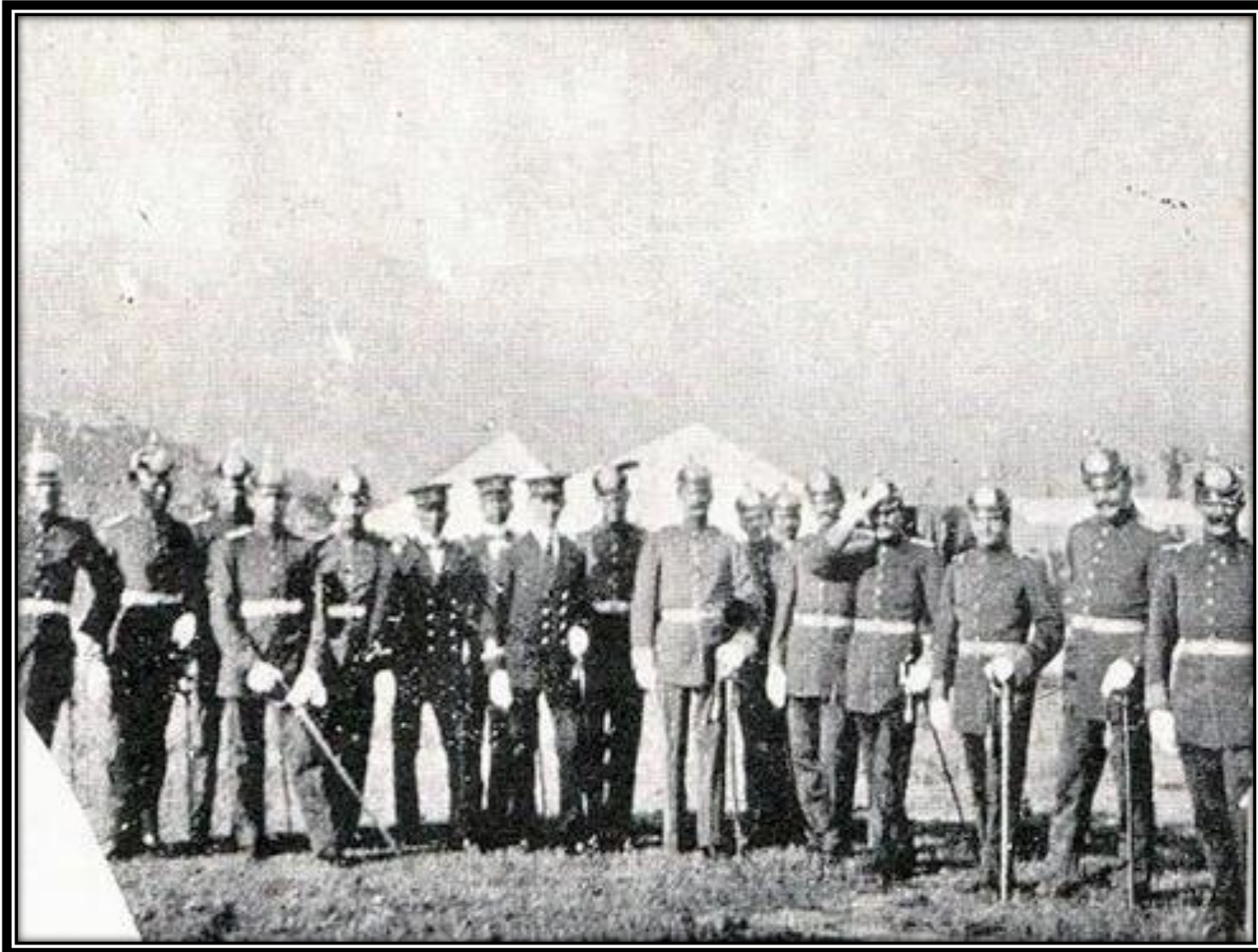
Vuelos en Caracas: El Presidente del Comité de Aviación, General Ramón Delgado Chalbaud, el Prefecto de Caracas, General Velasco Ibarra y el Representante de la Compañía Boland, señor Fausto Rodríguez [22]



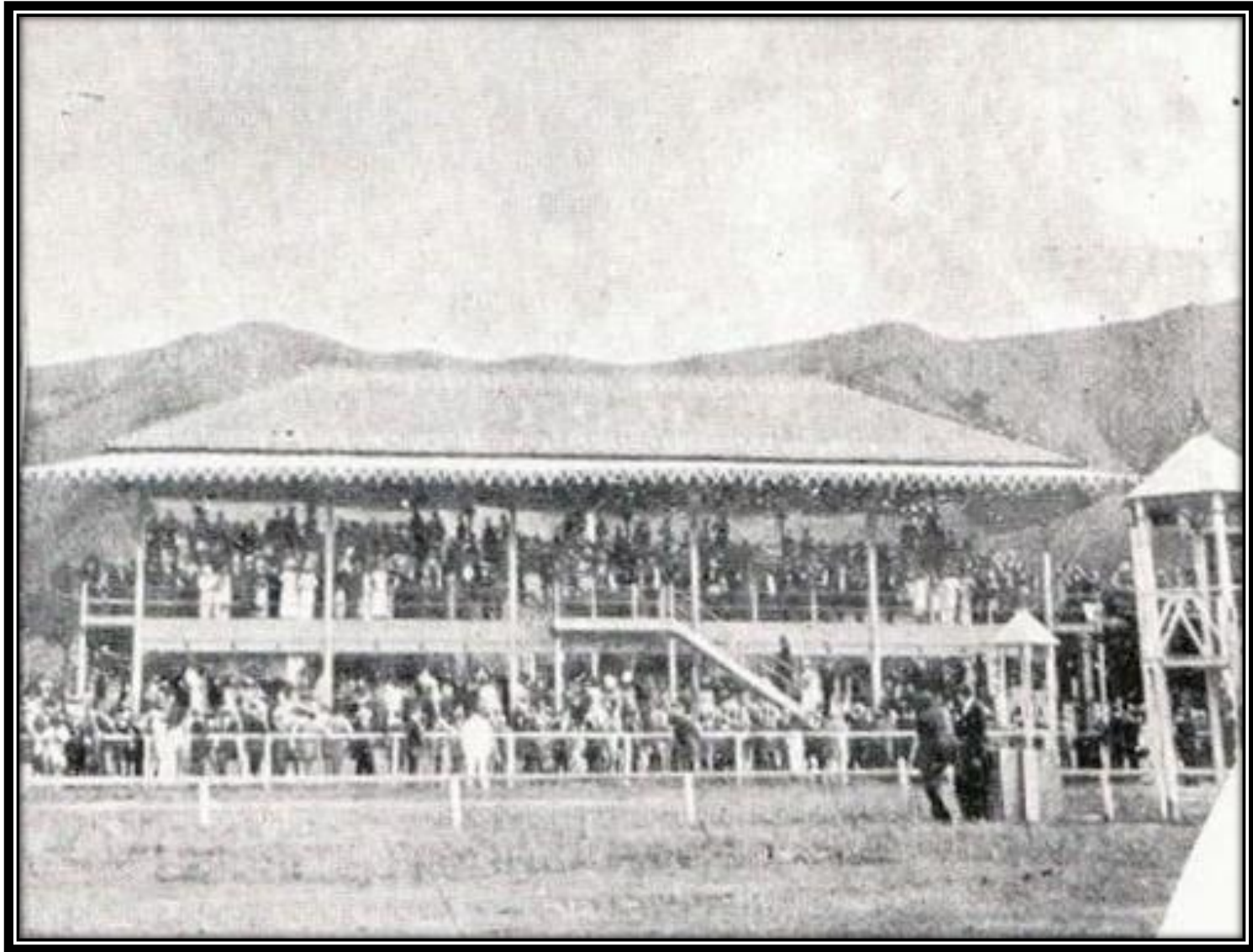
Vuelos en Caracas: El aviador Frank Boland después de su primer vuelo, rodeado del comité de aviación[22]



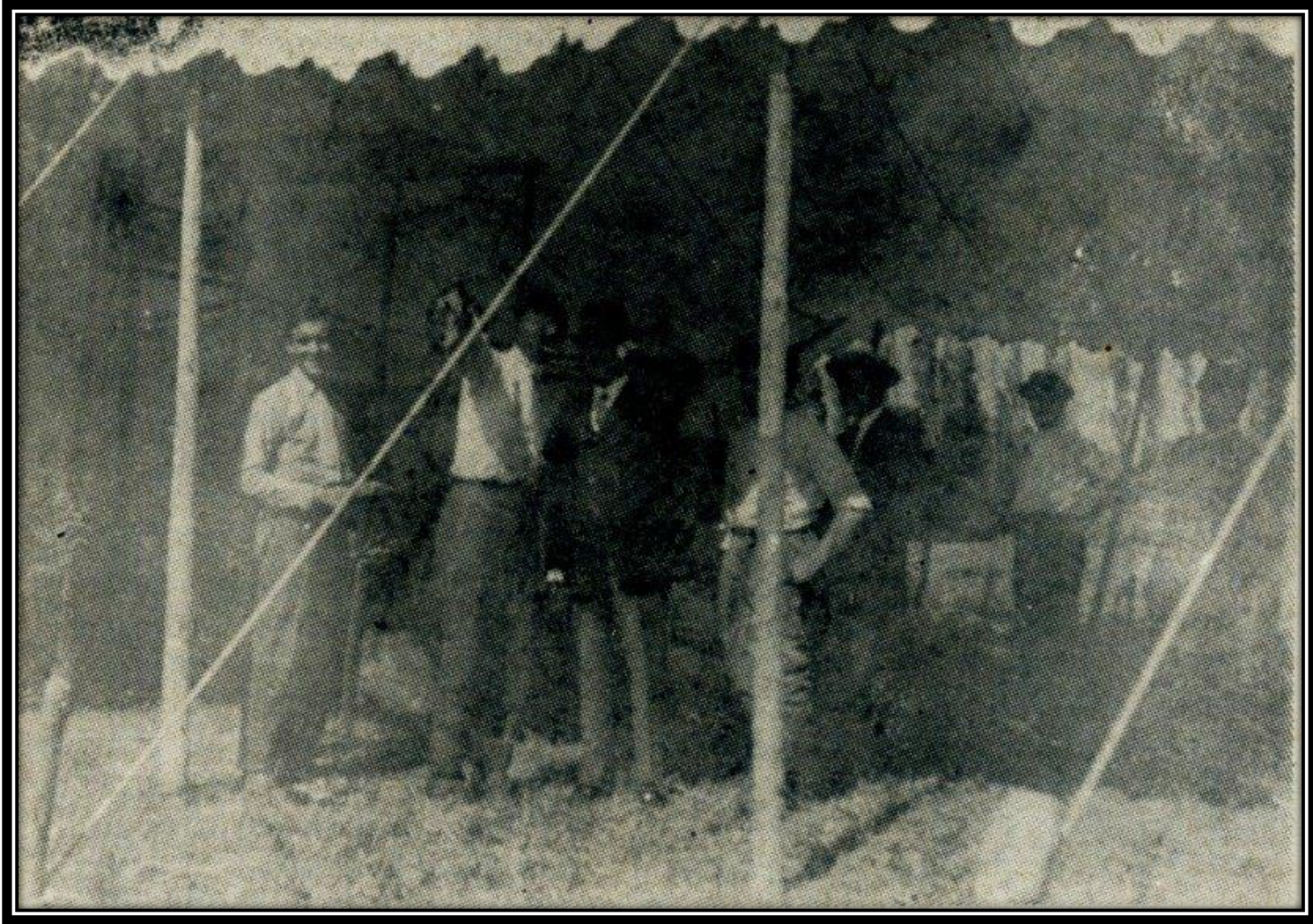
Vuelos en Caracas: Oficiales del ejército en el campo de aviación [22]



Vuelos en Caracas: Las tribunas de "El Paraíso" [22]

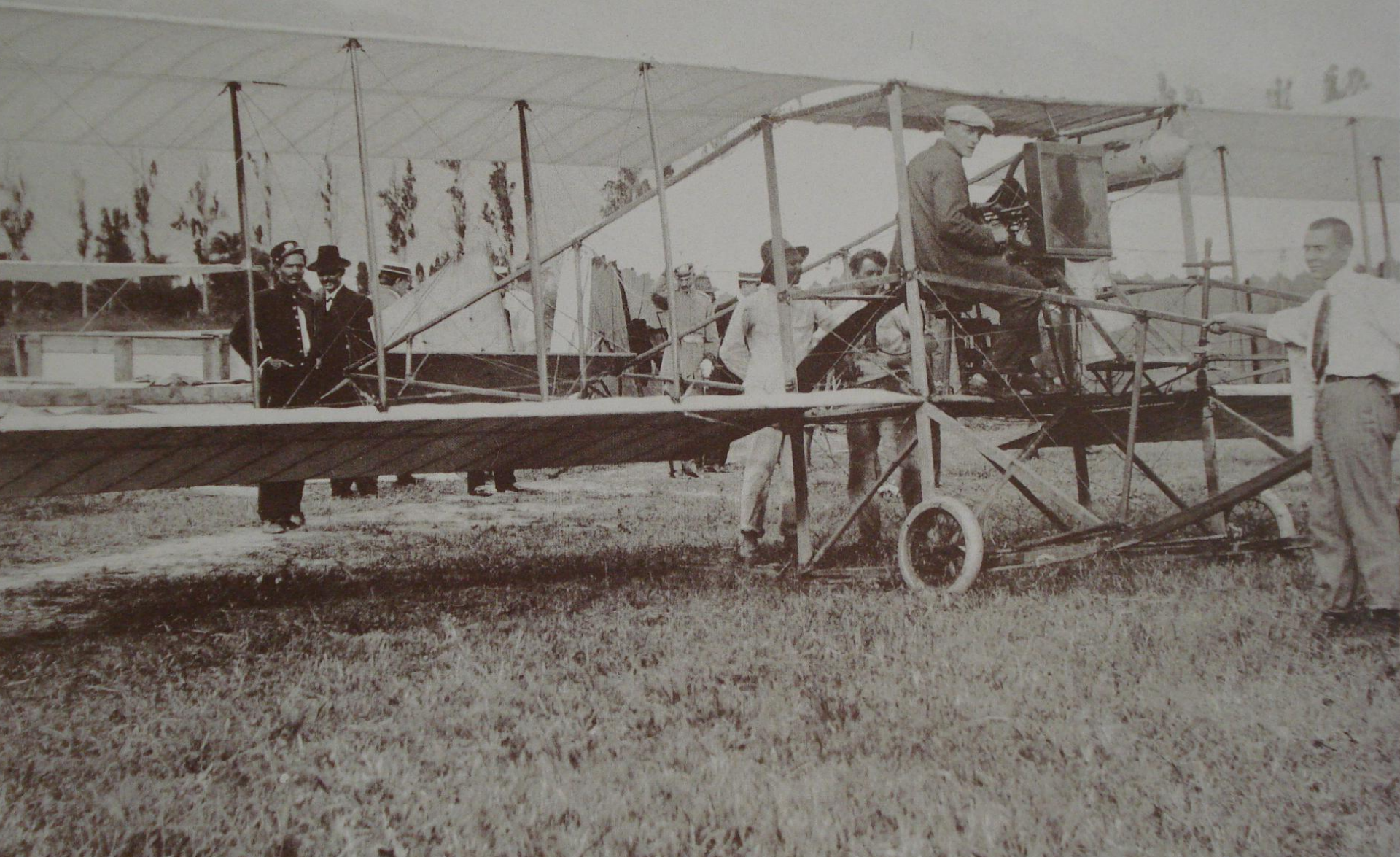


Vuelos en Caracas: El equipo de Boland bajo una de las carpas donde fueron armados los aviones. A la izquierda Anzola y Hoeflich.

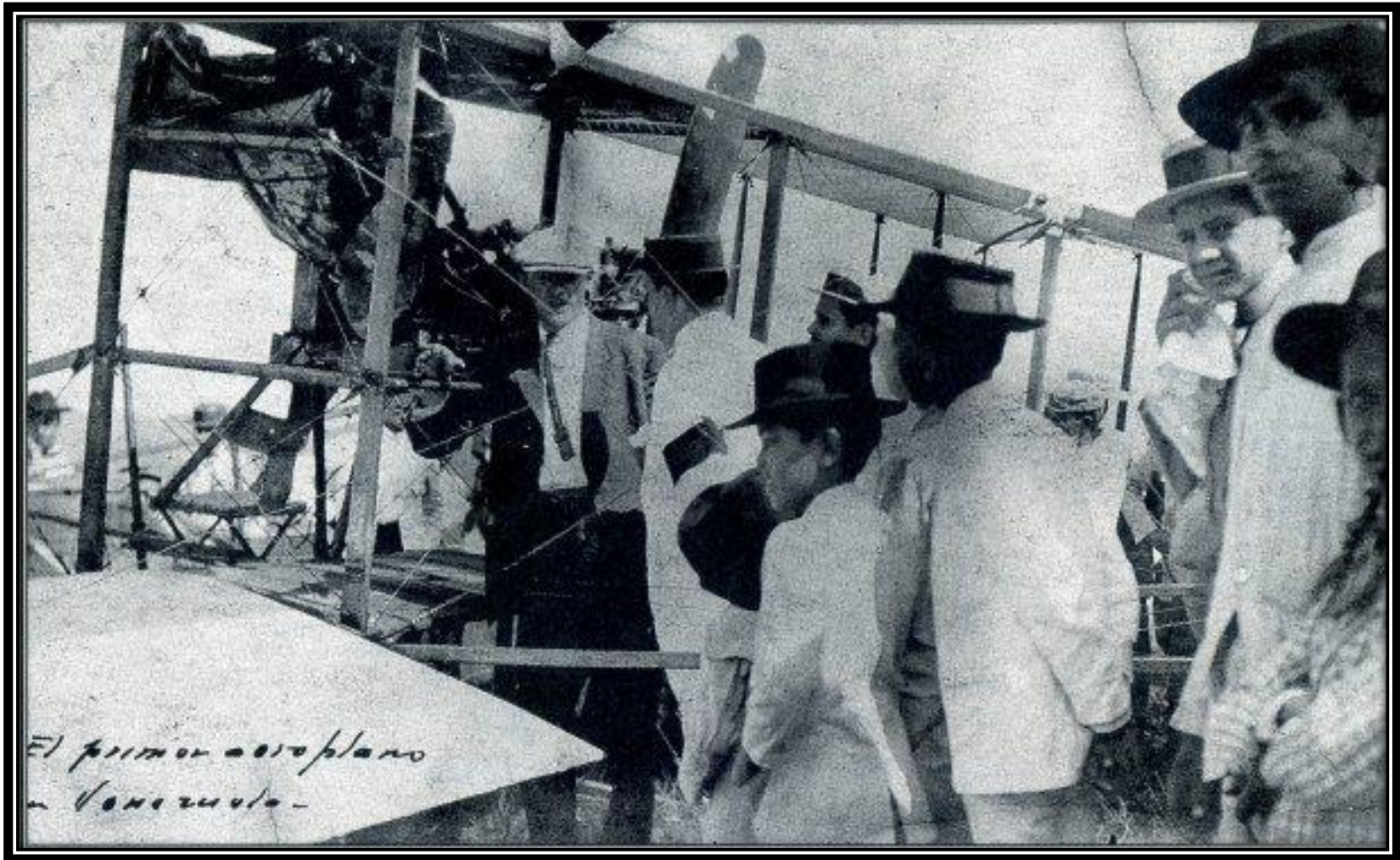


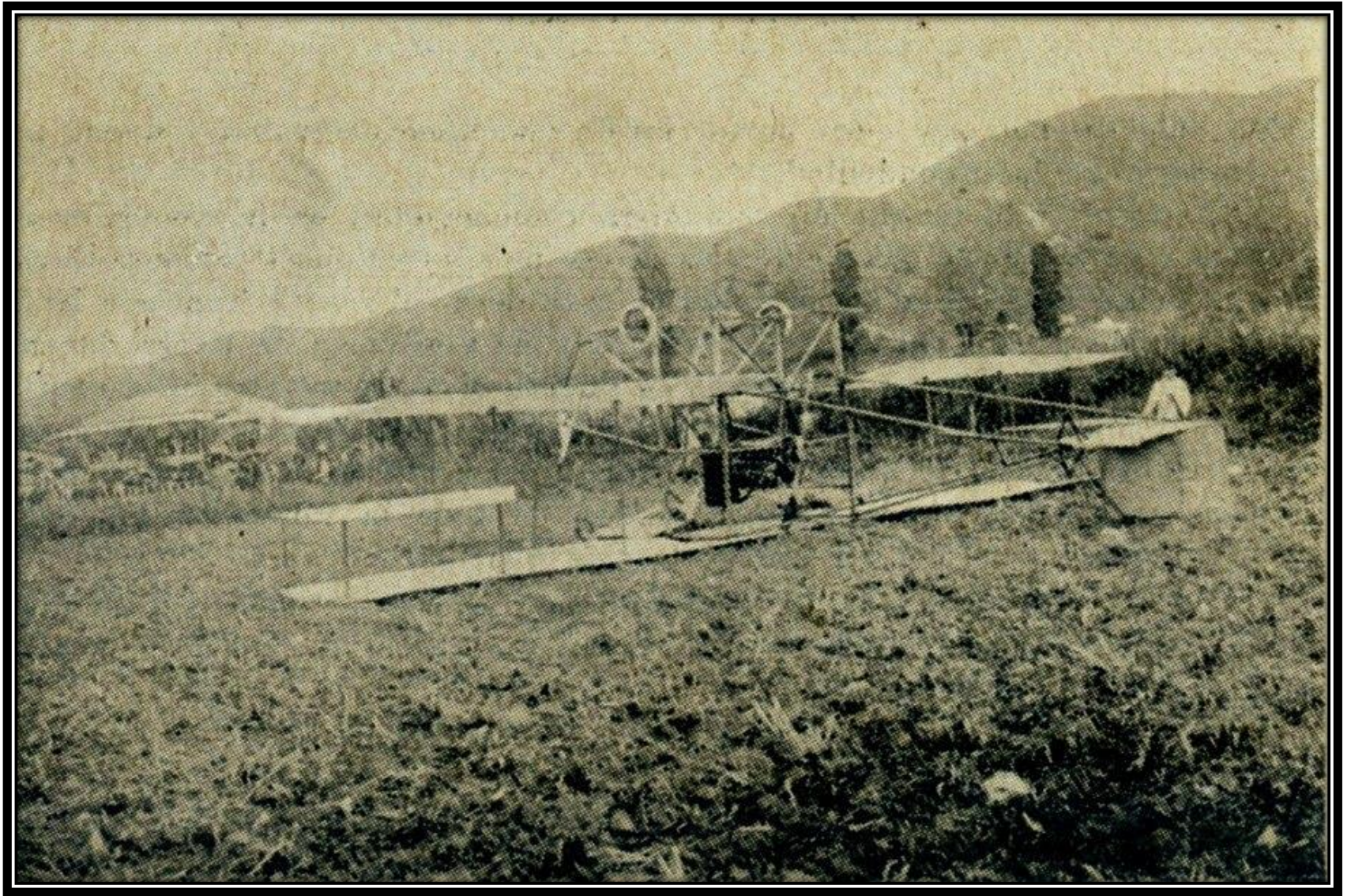
Los vuelos en Caracas...

En esos 27 minutos del 1er vuelo se cubrieron 50 kilómetros y se alcanzó una altitud máxima de 5.000 pies sobre el nivel del mar. En el 2do vuelo, el domingo 6 de Octubre, se efectuaría una competencia entre Boland en su avión 'sin-cola' y Hoeflich en el avión 'convencional' entre Caracas y Antímano para disputarse una copa donada por el periódico 'El Universal'. Al momento del despegue, al final de la pista, la aeronave piloteada por el joven Hoeflich cae en una zanja y capotea, rompiendo los soportes del elevador frontal, sin daños al piloto, constituyéndose en el primer accidente aéreo en Venezuela. Boland prosigue el recorrido, invirtiendo 19 minutos y 20 segundos. [13] [20]



Avión de Charles Hoeflich. En el centro-izquierda, el piloto Charles Hoeflich. [15]





Avión de Charles Hoeflich. Primer accidente aéreo en Venezuela, Octubre 6, 1912 [6]

Los vuelos en Valencia y Puerto Cabello:

Esta vez fue el ferrocarril Alemán el que cargó en sus carros las cajas contentivas de los aeroplanos. Frank y sus acompañantes son parte de los pasajeros que salen de Santa Inés (Estación Caracas) y dejan el valle por Antímano, subiendo los Altos Mirandinos, atravesando Los Teques, cruzando puentes y abismos, bajando por Las Guayas hacia Las Tejerías, y entre campos de caña y samanes siguen a Maracay, la futura cuna de la aviación. Circulan La Cabrera para llegar a Valencia, la primera parada de la 'Meeting de Aviación' hacia el occidente de Venezuela. [13]

Los vuelos en Valencia y Puerto Cabello:

Dos semanas luego del último show en el Paraíso, los equipos están listos de nuevo para tomar vuelo. En Valencia, durante el sábado 19 y jueves 24 de Octubre un gran numero de espectadores reúnen en Guaparo, frente a la Escuela Agronómica Salesiana, para presenciar los vuelos de las aeronaves de la Boland Aeroplane and Motors Co. El 2do vuelo, el día 24, termina antes de lo planeado, al agotarse el combustible de la aeronave. La presentación continua el domingo 27 de Octubre en Puerto Cabello, a donde arriban en ferrocarril, y donde solo se realizó un único vuelo. [13]



Vuelos en Valencia:

El día 24 de octubre de 1912, Frank Boland hizo su segundo vuelo en Valencia, y no obstante el éxito obtenido en el mismo, durante la demostración aérea se vio obligado a descender antes del tiempo previsto por quedarse sin combustible, sufriendo un accidente menor, cuando chocó contra unos árboles. [6][20]



Los vuelos en Barquisimeto:

Movidos por las noticias que 'vuelan' desde la ciudad capital y Carabobo, el Gobierno regional de Barquisimeto, la cooperativa de agricultores y otros, recolectan suficiente dinero para patrocinar una invitación a Boland. Los aviones, aviadores y mecánicos son llevados en barco de vapor desde Puerto Cabello hasta Tucacas, donde abordan el ferrocarril construido en 1891 por la 'The Quebrada Railway Land & Cooper Co. Lmtd', el cual los traslada por los 163 kilómetros de vías que unen breve y convenientemente, a la capital del Estado Lara con el mar. [13]

Los vuelos en Barquisimeto...

El 1er vuelo en Barquisimeto se efectuó el domingo 3 de Noviembre de 1912. Se improvisó un aeródromo en la sabana al norte de la estación de ferrocarril, con la asistencia enorme de personas de la misma ciudad de Barquisimeto y otras regiones del Estado. Distintos recuentos relatan la experiencia vivida en Barquisimeto, donde se hicieron dos vuelos. Un aspecto notable, es que el automóvil y el avión llegaron a Barquisimeto casi simultáneamente. [13]

Esta visita a Lara va a dejar unas huellas notables pero ignoradas de nuestra aviación: Efraín Carrasco, Manuel Anzola y Arturo Iribarren.



Boland en Barquisimeto, 3 de Noviembre de 1912 [23]

Los vuelos en Maracaibo

En el buque a vapor 'Zulia', arriban a Maracaibo el día 10 de Noviembre, junto a sus maquinas, Boland, Hoeflich, Sneffen y Stron además del Sr. Fausto Rodríguez, promotor de los aviadores, luego de partir de Tucacas y hacer escala en Curazao. Ese día, un hermoso anuncio es publicado en las paginas de 'El Fonógrafo' ofreciéndole la bienvenida a los aviadores que habían causado tanta expectativa en la población. Los vuelos fueron dispuestos para los días domingo 17 y lunes 18 de Noviembre, en un terreno conocido como 'Boburito' pero el día 17, al intentar encender el motor, se rompe una pieza de este forzando la suspensión de los vuelos .

[13][20]

Los vuelos en Maracaibo...

Inmediatamente se envió un cablegrama a Nueva York solicitando la pieza de recambio, la cual tarda casi un mes en llegar. La nueva fecha es el domingo 15 de Diciembre, en el mismo sitio. Ese día, a un cuarto para las nueve en la mañana, el ave mecánica de Frank Boland hizo girar su hélice y luego de correr rápidamente por el terreno, casi al borde del lago, se va al aire “como un ave que despega de una rama”, en un vuelo de 22 minutos, a alrededor de 1.000 pies sobre la multitud. A su regreso, y durante la celebración, Boland comentó que el terreno era pequeño. Un segundo vuelo se programó para el día jueves 19 de Diciembre, considerado de asueto, por ser día de la ‘Rehabilitación Nacional’. [13]



Por fin! Por fin!
llegaron los aviadores

En el vapor americano "ZULIA" llegaron ayer los aviadores Mr. BOLAND, Mr. HOEFLICH i demás compañeros con el **Biplano sin cola.**

Salvo inconvenientes, el primer vuelo se efectuará el **DOMINGO 17.**

Oportunamente se avisará la hora i el terreno que se escoja para los vuelos.



Avisos promocionando los vuelos en Maracaibo y tomas de los despegues [17]





EL AEROPLANO

"Pugnó, se estremeció, corrió adelante,
desperezó sus alas, y alzó el vuelo,
cual águila nó: como un anhelo
que va en conquista del azul distante.

El aéreo bajel por el radiante
piélago boga, avanza sin recelo,
como si fuese extensión del cielo,
rendida a su querer, la mar de Atlante.

Sobre la urbe gira, sobre el monte,
sobre la nube, en la región vacía
ensanchando, ensanchando el horizonte...

Y así pregona en triunfo el aeroplano,
que se acerca al de Dios, mas cada día,
el gran poder del pensamiento humano."

Udón Perez. Maracaibo, 1912 (Al doctor Melquiades Parra)[24]

Los vuelos en Maracaibo...

Dado el éxito del primer vuelo, un mayor número de personas se reunieron a presenciar el despegue del día jueves 19, en cuanto Boland ya tenía el motor andando, para proceder al despegue. Pero para la mala suerte del aviador y su montura, la carrera de despegue, en vez de terminar en el esperado ascenso al aire, culminó en una estrepitosa zambullida en las aguas del lago. Esa pequeña porción de terreno que salvó en su primer vuelo no la logró salvar esta vez, golpeando las ruedas con los pilares tronco de palma colocados a la orilla del lago, perdiendo el avión su equilibrio y cayendo sumergido en picada y semi-invertido. El piloto no resultó herido pero el avión resultó con ciertos daños. [13]



El accidente de Boland en el lago, y rescate del avión, el 19 de Diciembre de 1912 [17]



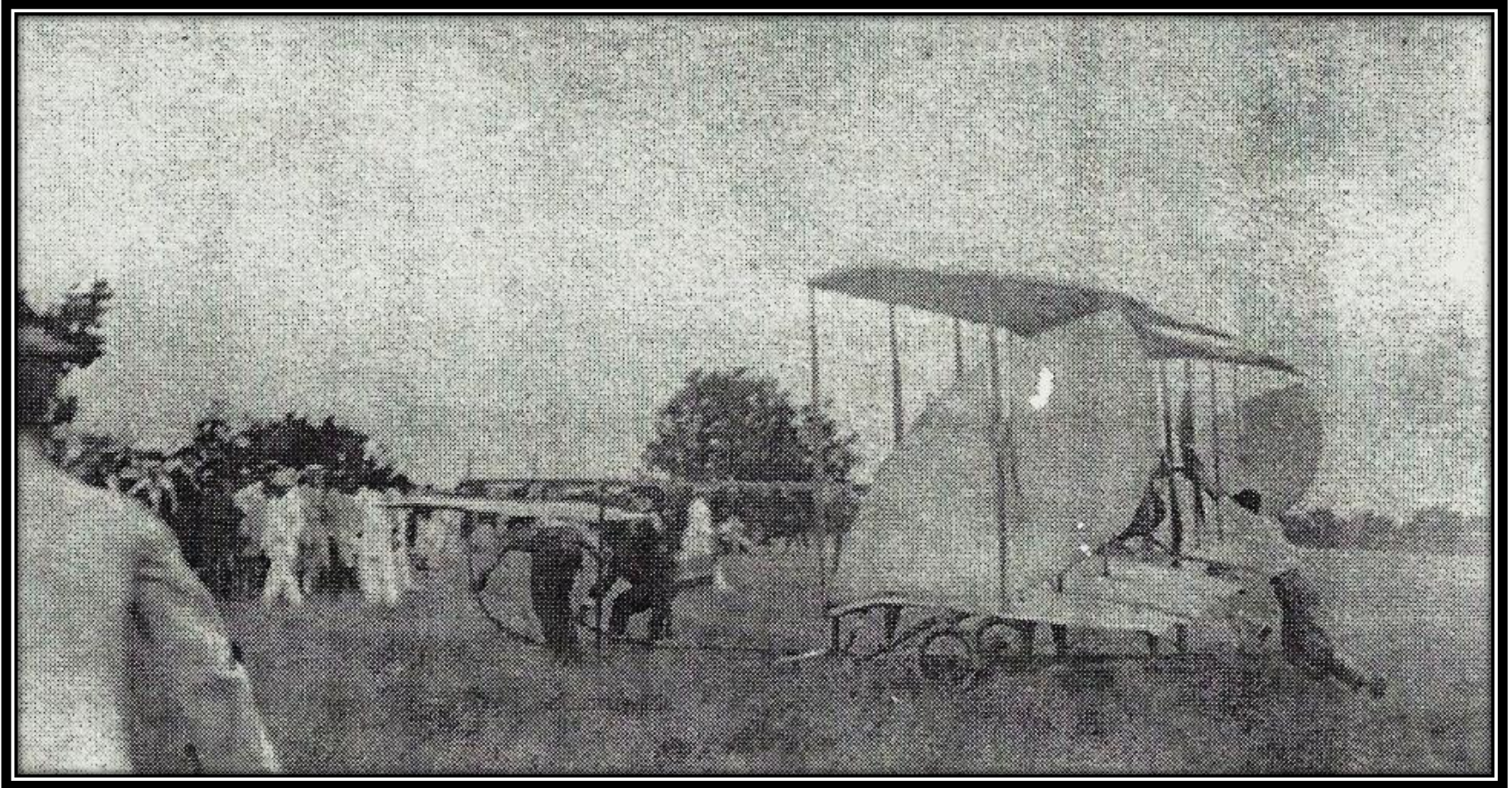
Los vuelos en Ciudad Bolívar

Cuando la reparación del 'Sin-cola' dañado en el accidente del lago culminó, los aviadores y mecánicos comenzaron su viaje a un destino no precisamente cercano. Viajaron a la costa, y de nuevo en buque hacen escala en Curazao y Trinidad, desde donde eran entre 2 y 4 días en de viaje por el río Orinoco. Boland y compañía reciben el año nuevo en el vapor Delta, el cual antes de arribar a Ciudad Bolívar, tocó Barrancas y San Félix. Los siguientes días no fueron buenos, hasta que el 9 de enero de 1913 se anuncia, luego de haber desarmado por completo el motor y luego de re-ensamblarlo cuidadosamente para evitar cualquier percance, que los vuelos serán a las 7:00am del sábado 11 de Enero. [13][20]

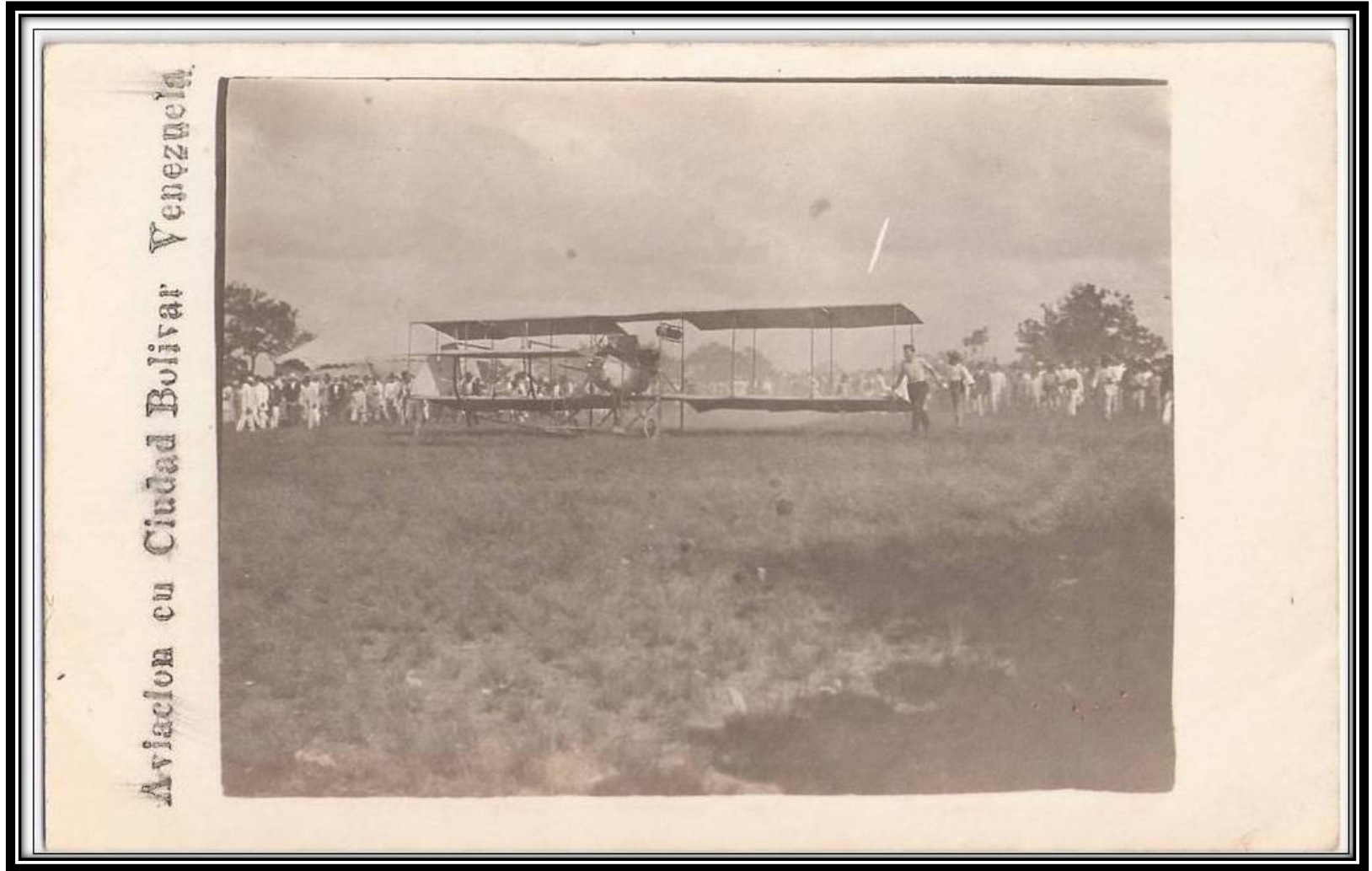
Los vuelos en Ciudad Bolívar...

Los vuelos se realizarían en el mismo lugar donde fue erigido un hangar improvisado para ensamblar y reparar 'ambos' aviones (tantas veces que hacían quedar mal al aviador y a su personal). El motor no desarrollaba suficiente potencia para que el avión volara, mientras el aviador era asediado por la expectante multitud. El 11 la suerte fue mejor. Finalmente el público estaba complacido. Las alas del 'sin-cola' se desplegaron sobre la histórica Angostura y la torrente del majestuoso río Orinoco. Pasajes y descensos en picada formaron parte del programa sobre la próspera capital del estado Bolívar. Boland entretuvo Angostura por una semana. Lo despide el Presidente Encargado del Estado, Luis A. Godoy. [13][20]

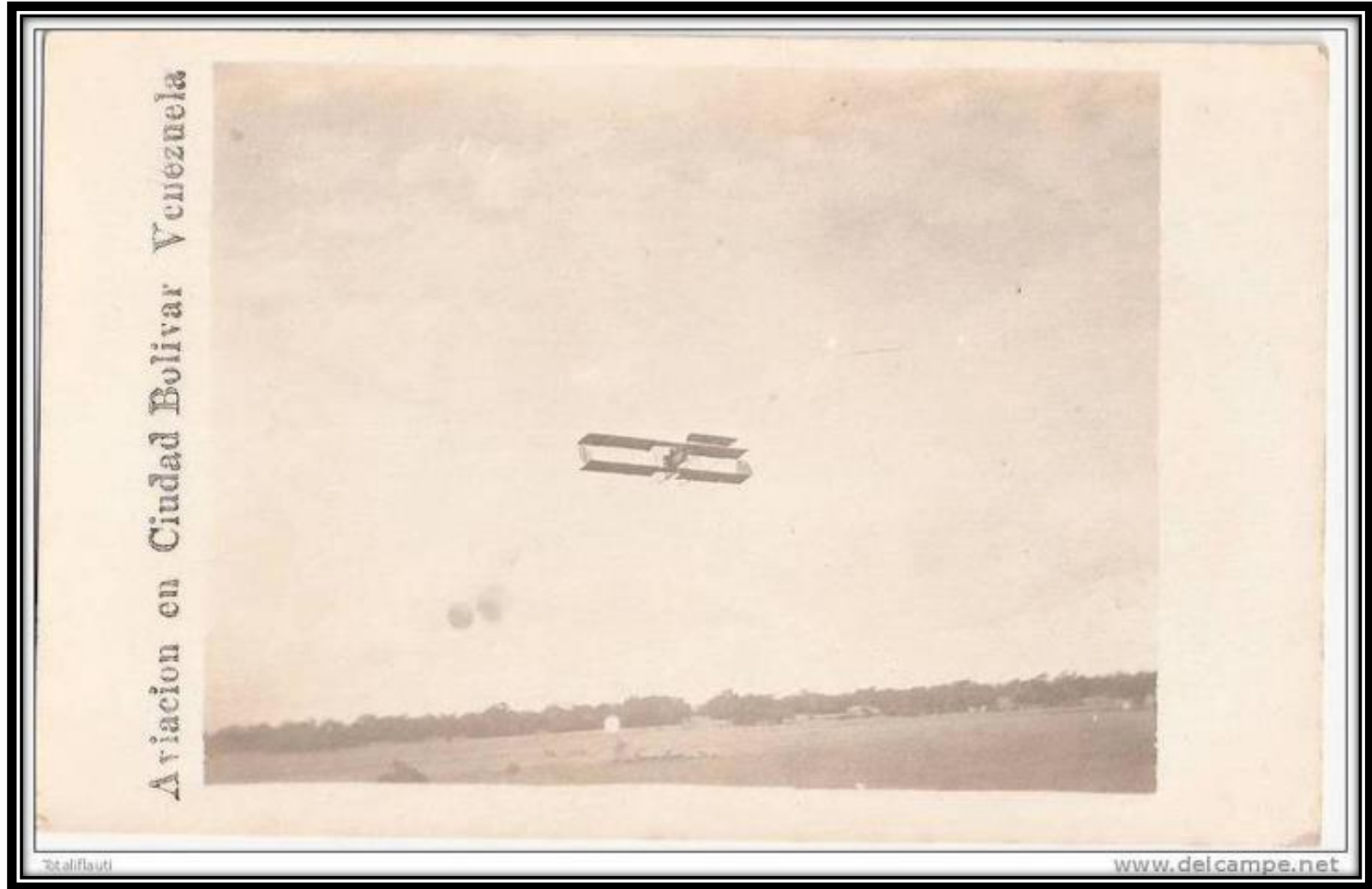
Avión 'sin-cola' de Boland en Ciudad Bolívar, Enero 1913. [20]



Avión 'sin-cola' de Boland despegando en Ciudad Bolívar. Enero 1913.



Avión 'sin-cola' de Boland despegando en Ciudad Bolívar. Enero 1913.



Despedida de Venezuela

Boland se re-embarco en el vapor Delta, de regreso a Trinidad. A la redacción del periódico 'El Luchador' el piloto envió una nota, publicada el 15 de enero de 1913: "Al despedirse de este país, en viaje para Trinidad, en su nombre y en el de la Compañía de Aviación y su representante señor Rodríguez, da por estas líneas la más ingenua y alta expresión de agradecimiento al público venezolano, por las innumerables pruebas de aprecio y distinción que aquel le ha tributado en su reciente gira de deporte aéreo; y hace esta manifestación de gratitud, particularmente a los ciudadanos de Caracas, Valencia, Puerto Cabello, Barquisimeto, Maracaibo y Ciudad Bolívar, donde han sido para con él extremadas las más altas manifestaciones del público." Mr. Frank Boland. [13][20]

Despedida de Venezuela...

El periódico 'El Luchador' por su parte, como una nota de despedida le desea que: "en el camino de sus notables ejercicios continúe cosechando los triunfos que bastante han ornado ya su carrera."; a la vez que anuncia que Boland tiene intenciones de regresar el próximo año (1914) "mejor organizado a fin de poder ejercitar vuelos con pasajeros de manera que entonces experimenten en toda su plenitud el gusto infinito de levantarnos por encima de la tierra y admirar el país que desde esas alturas se contempla." [13][20].

Boland jamás regresaría a Venezuela, ni a su hogar en Nueva Jersey...

IV. Muerte y legado de Frank E. Boland

- El accidente de Trinidad.
- La noticia, los anuncios, y la representación.
- Reconocimiento póstumo.
- El presagio / El sepulcro.
- Aeromarine, el futuro de la Boland Aeroplane and Motor Co.
- Modelos a escala del 'Sin-cola'.
- La Astilla del 'Sin-Cola'.

El accidente de Trinidad:

El Ingeniero José Salazar, un estudiante venezolano en Trinidad, presenció el 23 de Enero de 1913 el accidente en el Queen's Park donde perdió la vida Boland, al igual que lo presenció el gobernador británico de la posesión, Sir Lee Hunte. El gobernador tenía un viaje planificado así que Boland decidió adelantar su presentación, la cual tomaría lugar el día jueves 23 al final de la tarde, al caer la luz. Partiendo hacia el este, completó una primera vuelta. El aeroplano estaba completando otro circuito sobre el campo en Santana Valley "Cuando obligado a aterrizar, forzosamente trataba de evitar el choque contra unos árboles, su máquina descendió con tal rapidez, que fue a estrellarse en el suelo" reportó Fausto Rodríguez a El Universal, desde Trinidad, vía Macuro.

[13][20][24]

El accidente de Trinidad...

Piloto y aeroplano quedaron a una distancia de 10 metros uno del otro. Frank E. Boland estaba muriendo, cuando Salazar se aproximó al cuerpo del pionero. Había impactado con el suelo menos de un minuto antes. No había nada que pudiese hacerse. Cerca de él, estaba Jack Collie, el agente de Boland en la isla. Salazar Sanabria, aún guardaba una astilla del avión cuando en el año 1966 le relató a la prensa de Caracas su triste experiencia. Dos médicos que estaban presentes en la escena nada pudieron hacer para salvarle. Se dice que fue trasladado al otro día a la Iglesia del Rosario para ser enterrado en el Cementerio de Lepeyrouse. Otra versión dice que los restos de Frank Boland fueron repatriados a los Estados Unidos a bordo del buque de vapor 'Vasari'. [13][20]



La Tragedia de Boland

El primer aviador que se elevó en Caracas sufrió un accidente mortal en Trinidad

Trinidad, (vía Macuro), enero 25.

Señor Director de EL UNIVERSAL.

Con dolor comunicole la terrible desgracia ocurrida ayer tarde al aviador Frank Boland. Cuando obligado a aterrizar, forzosamente trataba de evitar el choque contra unos árboles, su máquina descendió con tal rapidez, que fué a estrellarse en el suelo.

El golpe del aparato en tierra lanzó a Boland treinta pies fuera del timón, causándole muerte instantánea.

El lunes conduciremos a los Estados Unidos el cadáver.

Fausto Rodríguez.

Después de dar a conocer en Caracas, a mediados del año último, la maravilla de la aviación, Frank Boland partió en jira por las demás poblaciones principales de la República y en toda ocasión cielo y tierra venezolanos fueronle propicios; en las otras ciudades, a ejemplo de la ciudad capital, florecieron para el piloto ramos triunfales junto a entusiasmos, sgasajos y cariño, que despertara su noble ejercicio.



FRANK

Hoy a la larga nómina de los victimados en la conquista del aire súmase el nombre de Frank Boland, y la noticia de su muerte, acaecida en un instante pleno de éxito, en la vecina colonia inglesa, no podrá menos de causar profunda impresión en los públicos ante quienes puso de manifiesto el vigor de la humana energía que confiada en vulnerables alas trata de ganar las alturas olímpicas.

El misterio infinito, atrayente y asesino, se vengó del hombre heroico, apagó su ávida sed de azul y de gloria; a un golpe certero y final del destino, el corazón del aviador paró sus latidos, al cesar las últimas revoluciones del motor de la máquina, como si la vida del hombre y la mecánica del aparato estuvieran sujetas a impulsos iguales y unánimes.

Cuando nuevos paladines del progreso traigan a Venezuela sus aeroplanos, y las alas y el batir de las hélices rasguen el cielo,fortunosas, perdurará vivo aún el recuerdo de Frank Boland, el precursor, y como hoy, surgirá una sincera congoja a la evocación de su trágica muerte.

En Maracaibo, Boland llevó a efecto algunos vuelos importantes; la majestad del espectáculo dió entonces asunto al gran poeta zuliano Udón Pérez para el siguiente soneto feliz en imágenes y ritmo, noble como el motivo mismo:

EL AEROPLANO

Al doctor Melquíades Parra

Pugnó, se estremeció, corrió adelante, desperexó sus alas, y alzó el vuelo, cual un águila nó: como un anhelo que va en conquista del azul distante.

El aéreo bajel por el radiante píelago boga, avanza sin recelo, como si fuese la extensión del cielo, rendida a su querer, la mar de Atlante.

Sobre la urbe gtra, sobre el monte, sobre la nube, en la región vacía ensanchando, ensanchando el horizonte...

Y así pregona en triunfo el aeroplano, que se acerca al de Dios, más cada día, el gran poder del pensamiento humano.

Udón Pérez.

Maracaibo—1912.

Diario el Universal, 26 de Enero de 1913

La noticia en Venezuela

La noticia en Trinidad

FATAL FLIGHT.
American Aviator Loses his Life at Trinidad.
DETAILS OF TRAGEDY.
Machine in which He was Flying Dives to the Earth

Port of Spain, Trinidad, Jan. 24.—Frank E. Boland, an American aviator, was killed last evening while flying here. After accomplishing numerous successful flights in Venezuela, he had arranged to give a exhibition flight here tomorrow. The weather conditions being perfect yesterday, he decided to make a trial flight. He started in the evening and flew for something, and was returning to his landing place.

When he had reached it about half a mile from the last erected ca shelter his engine, his airplane which was flying low suddenly dived and struck the ground with terrific force. The machine was crushed, and the aviator was found dead beneath it.

INVENTOR OF THE WRIGHTS REPLANE
 Frank E. Boland is known among aviation in America as the inventor of a unique machine, in which he had made short flights of the old biplaned Stear's Job, Henson, and an Kullback's invention. However, during the last two years his machine had rather tall, rather not perfect and avoided the Wright patented principle of balancing by wing-warping and steering by rudder. It was controlled by two pivoted control surfaces at each end of the main planes. His experiments for several years were approved by many prominent experts, including I. M. Henson, president of the automobile trade of New York.

Until recently Mr. Boland lived in Rahway, where he had a wife and several children. After spending most of the last season in demonstrating at Hammocks, the inventor with his brother and a mechanic built for an exhibition tour to the West Indies and South America.

The Daily Gleaner. SUGAR MYERS

GREAT FEAT. Powers Giving Up All Hope of Peace. **CIVIC AFFAIRS** Premier of France Forms His Cabinet. **LARGE SCHEME**

WAR WILL BE RENEWED, IT IS SAID

FATAL FLIGHT, TOURIST SHIP

DETAILS OF TRAGEDY

WAR WILL BE RENEWED, IT IS SAID

FATAL FLIGHT, TOURIST SHIP

DETAILS OF TRAGEDY

IN MEMORIAM.

Frank E. Boland, of Rahway, N. J., was killed in an exhibition flight with his novel aeroplane at Port of Spain, Trinidad, on January 23. He was making a preliminary flight, and, returning to his tent, flying low, the machine is reported to have "suddenly dived." Readers of AERONAUTICS know of his novel machine, which had unique balancing apparatus, which was designed to avoid conflict with the Wright patent. Boland was the builder of his own motor and the inventor of his machine; a fearless yet cautious aviator, who taught himself to fly in 1908, when he began experimenting with his type of machine. He never had a serious accident, and had used the same motor for three years, making almost daily flights.

————— 'Aeronautics' Jan. 1913-01 p34

Notificación del fallecimiento de Frank Boland, el '24' de Enero de 1913 en Puerto España, Trinidad, en 'Aircraft.'

Se reporta que la causa del accidente fue probablemente por bloqueo o rotura del estabilizador horizontal (canard), causando el desplome en picada de la aeronave.

A diferencia de 'Aeronautics', en 'Aircraft' se dice que aunque la muerte de Boland fue un shock para muchos, no era una sorpresa para aquellos que habían visto el avión, ya que este a pesar de ser bueno en principio, era 'tan pobre en construcción que era solo cuestión de tiempo antes de que una parte vital cediera, lo cual parece haber sucedido en este caso en particular.' (Parecen opinar del sin-cola de 1910).

Los Anuncios

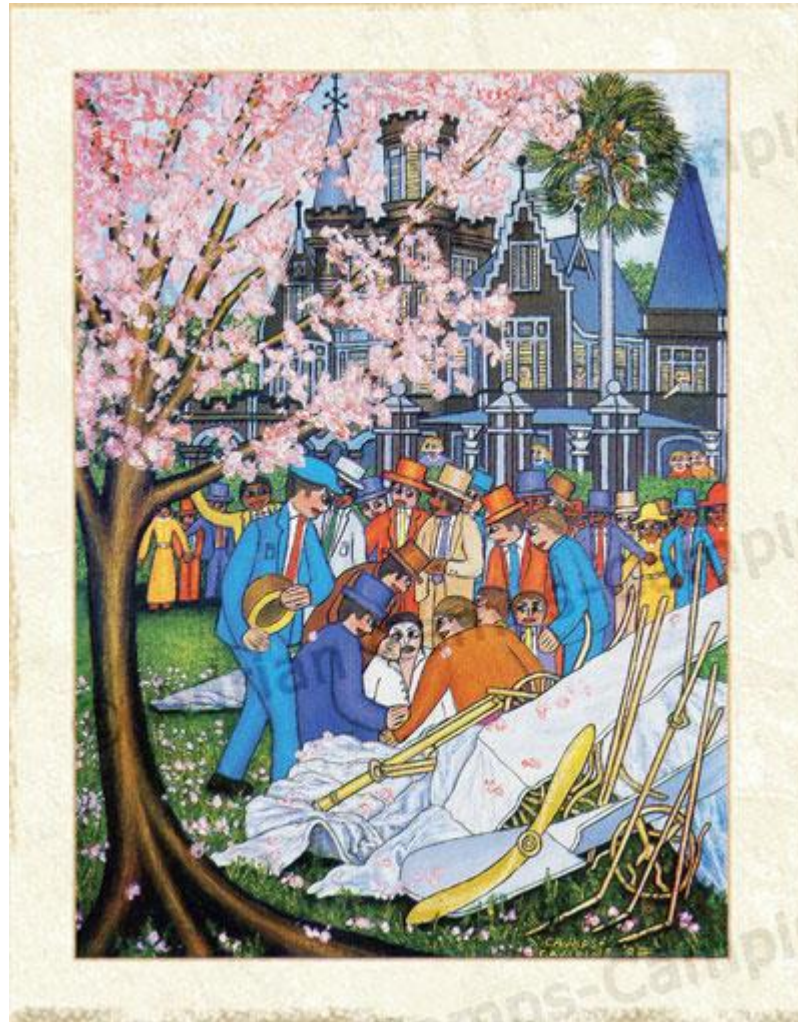
Notificación del fallecimiento de Frank Boland, el 23 de Enero de 1913 en Puerto España, Trinidad, en **Aeronautics**. Se reporta que en un vuelo preliminar, la maquina se vino 'en picada repentinamente'. Se destaca que la novedosa maquina era conocida por los lectores de 'Aeronautics' por tener un aparato de balanceo (alabeo) único diseñado para evitar conflictos con la patente de los Wright. Se destaca también que Boland era un aviador temerario pero al mismo tiempo cauteloso, que se enseñó a volar a si mismo en 1908, cuando comenzó a experimentar con este tipo de maquina, no teniendo nunca un accidente serio, usando el mismo tipo de motor durante 3 años , haciendo vuelos casi a diario. Es de hacer notar que esta publicación salía al fin del mes, de allí que reseñe en el mismo mes de enero la noticia.

British West Indies

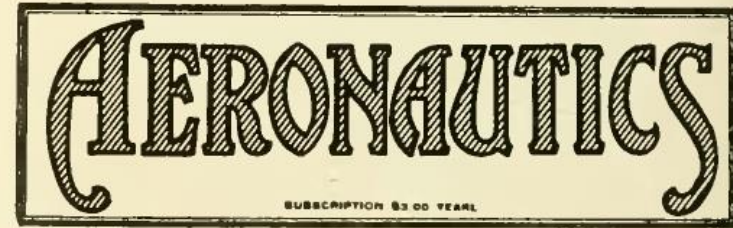
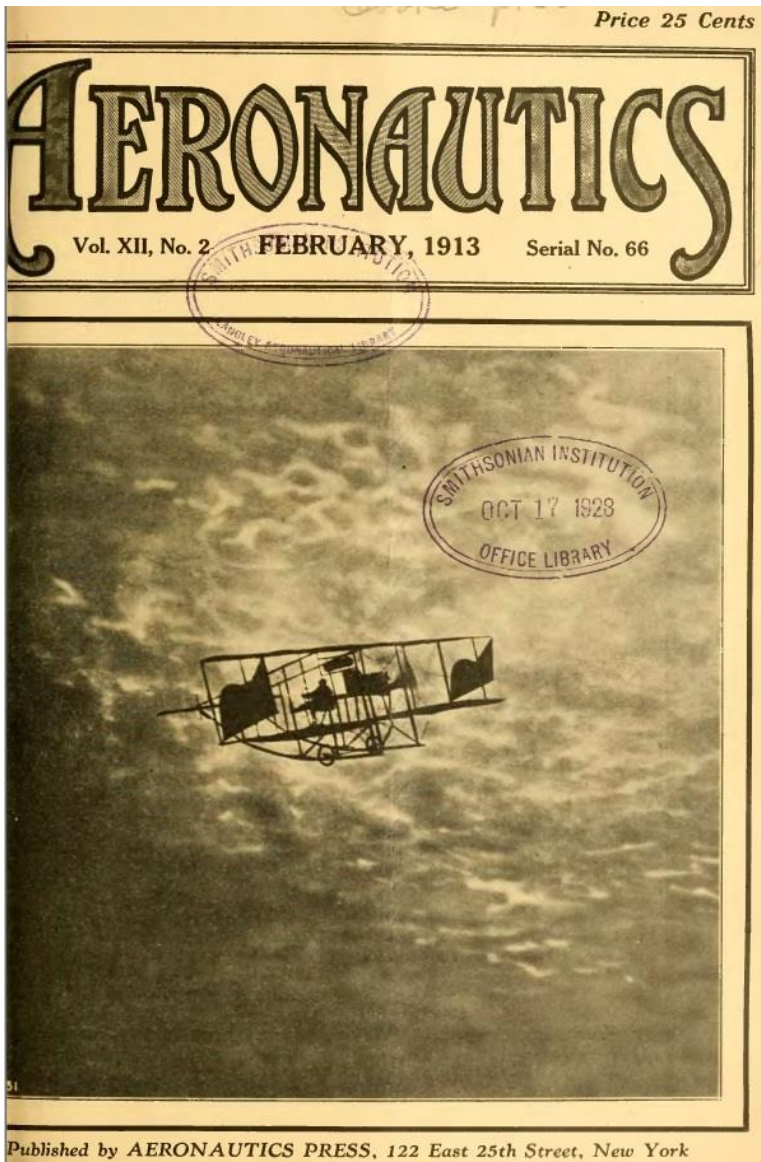
Frank E. Boland, an American aviator and inventor of a tailless and rudderless biplane, was killed when his machine dove while he was flying at Port of Spain, Trinidad, on January 24th. The cause of the accident was probably due to the large lifting front rudder jamming, or more likely breaking, and causing the machine to plunge head first to the ground.

While the death of Boland came as a great shock to many, it was by no means a surprise to those who had seen the machine, for, while the Boland biplane was undoubtedly good in principle, it was so poor in construction that many realized it was only a question of time before some vital part gave way, which seems to have happened in this particular case.

'Aircraft' Mar. 1913 Vol4 p60

La Representación

Dibujo de la época (archivo Adrián Camps-Campins)

Reconocimiento póstumo

Published Monthly by Aeronautics Press

122 E. 25TH ST., NEW YORK
CABLE: AERONAUTIC, NEW YORK
PHONE, 9122 MADISON SQ.

ERNEST L. JONES, Pres't — — THOMAS C. WATKINS, Treas'r-Sec'y
ERNEST L. JONES, Editor — — M. B. SELLERS, Technical Editor

SUBSCRIPTION RATES

UNITED STATES, \$3.00 FOREIGN, \$3 50

No. 66 FEBRUARY 1913 Vol. XII, No. 2

Entered as second-class matter September 22, 1908, at the Postoffice, New York, under the Act of March 3, 1879.

AERONAUTICS is issued on the 30th of each Month. All copy must be received by the 20th. Advertising pages close on the 25th. :: :: ::

Make all checks or money orders free of exchange and payable to AERONAUTICS. Do not send currency. No foreign stamps accepted. :: :: ::

COVER ILLUSTRATION

The half-tone on the cover is of the Boland tail-less machine with which the late Frank E. Boland has been experimenting and flying for the past five years.

El presagio:

“... caerán uno, otro, y mil más; pero el mundo habrá de contemplar seguramente algún día, tal vez próximo, tal vez remoto, el glorioso y definitivo triunfo del hombre sobre el sutil elemento...” ~Frank Boland, Barquisimeto, Noviembre de 1912

“.. one will fall, then another, and a thousand more; but the world will surely have to witness, maybe soon, maybe later, the glorious and definitive triumph of man over the subtle element...”

~Frank Boland, Barquisimeto, November of 1912.

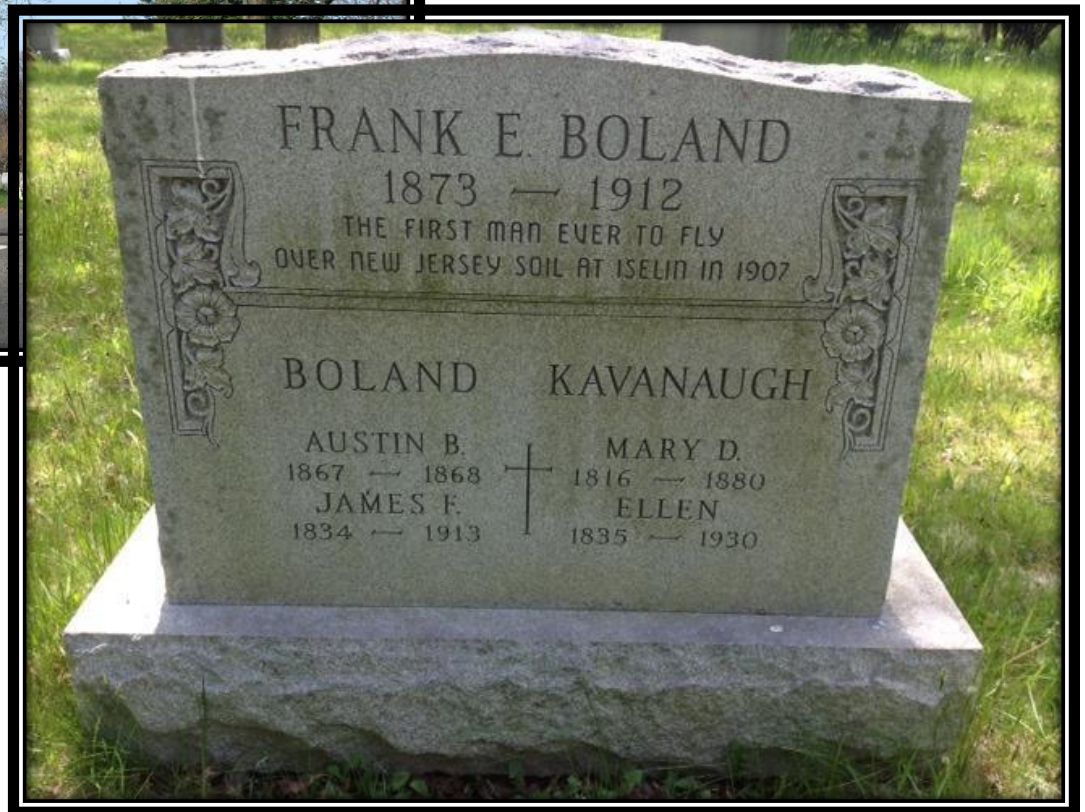
(citado por Luis Castillo Amengual)

El Sepulcro

Saint Marys Cemetery

Clark Union County

New Jersey, USA



Lápida de Frank Edward Boland
“El primer hombre en volar sobre el
suelo de Nueva Jersey en Iselin en
1907” (Tanto ese año como el año
de muerte son errados).

Aeromarine, el futuro de la Boland Aeroplane and Motor Company:

Luego de la muerte de Frank, Joseph y James continuaron con el negocio bajo el mando de Joseph, concentrándose en el desarrollo y la manufactura, y apoyándose en otros talentos disponibles para las pruebas de vuelo y demostraciones (incluyendo a Charles Hoeflich). Cuatro meses después, el nuevo Boland 'sin-cola' (el mismo usado en Venezuela) apareció en la revista 'Aeronautics'. En junio de 1913 los motores Boland aparecían como uno de los motores líderes en los Estados Unidos. Pero en la próxima página de aquel artículo de Mayo de 1913 sobre el 'sin-cola', un artículo sobre el nuevo bote volador Burgess señaló el futuro de los Boland. [9][10][18]

Aeromarine, el futuro de la Boland Aeroplane and Motor Company...

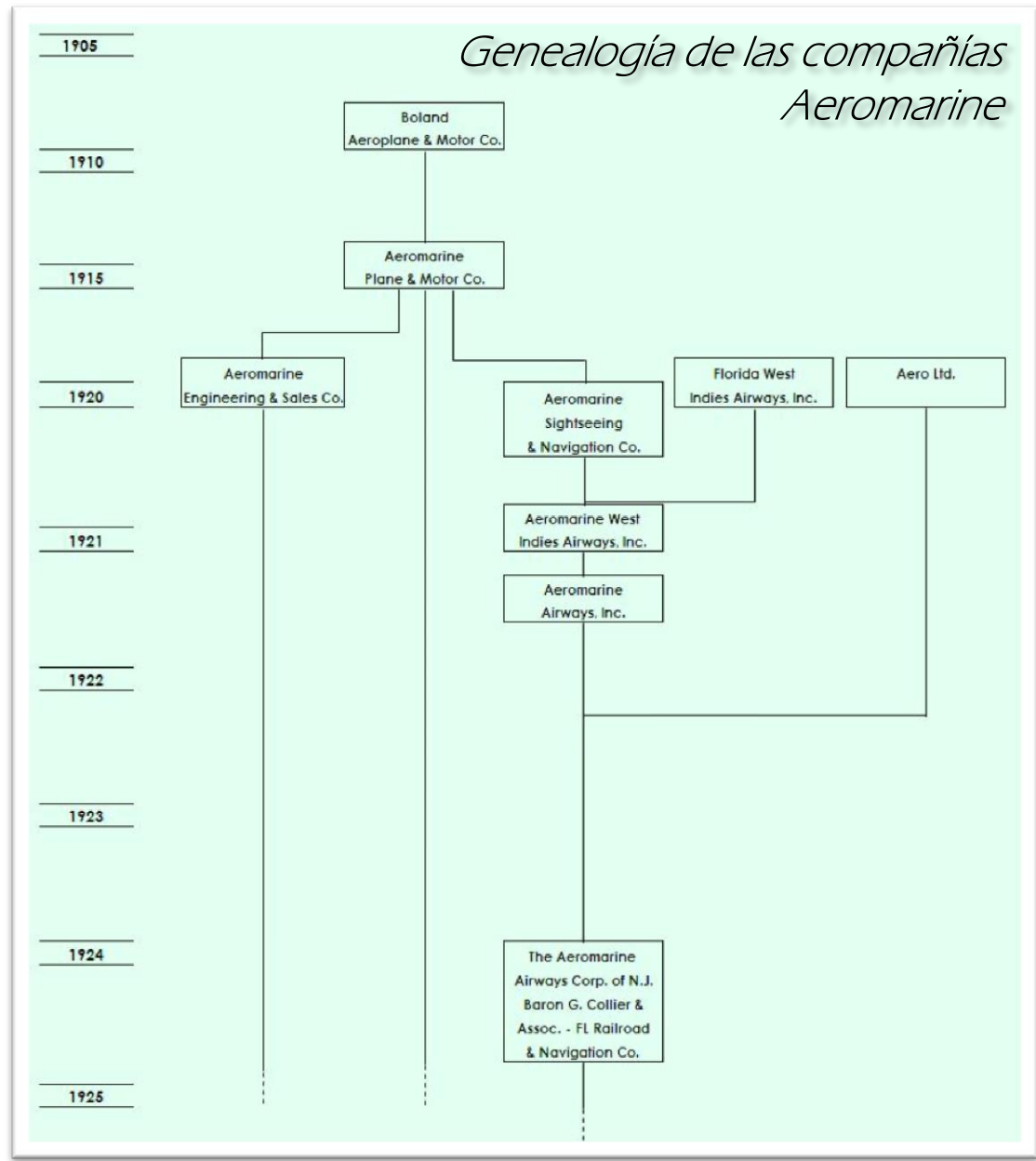
En 1913 desarrollaron un bote volador 'sin-cola', el cual apareció en 'Aeronautics' de febrero de 1914. Impulsados por el inversionista Inglis Moore Upperco, acaudalado vendedor de automóviles Cadillac de Nueva York que había invertido en la compañía de los Boland desde 1908, la compañía se reorganizó en 1914 como la Aeromarine Plane and Motor Company de NJ, y se enfocó exclusivamente en botes voladores. Joseph y James permanecieron en la nueva organización, especialmente Joseph con los desarrollos de motores y aeronaves. Desafortunadamente a partir de allí el diseño sin cola primero y luego el sistema de control lateral por 'foques' (jibs) de Frank fueron dejados atrás. [9][10]

TABLE OF THE LEADING AMERICAN AERONAUTICAL MOTORS

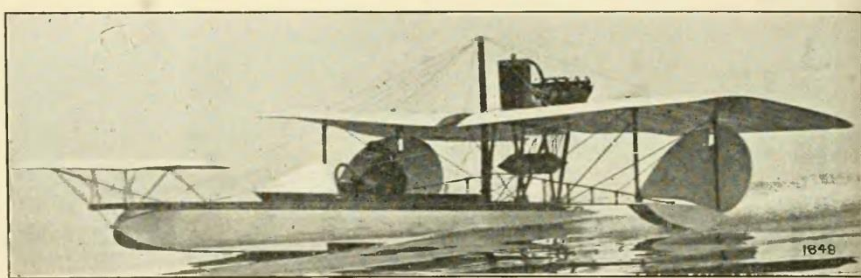
NAME	Horse Power	Type	Cycle	CYLINDERS			Cooling	Weight	Revol's	PROPELLER				Price
				Number	Bore	Stroke				Name	Diam.	Pitch	Thrust	
Adams-Farwell	72	Rotary	4	5	6"	6"	Air	285 lbs.	1000	Adams-Farwell	9' 0"	6' 0"	440 lbs.	\$2,500
Boland	60	V	4	8	4"	4"	Water	240 lbs.	1400	Boland	7' 0"	5' 0"	.....	2,500
Boland	100	V	4	8	4 1/2"	5 1/4"	Water	300 lbs.	1100	Boland	.....	.....	.....	.....
Call	50	Opposed	4	2	6"	5 1/4"	Water	150 lbs.	1800	Call	.....	.....	.....	1,000
Curtiss (Model T)	40	Vertical	4	4	4"	5"	Water	175 lbs.	1300	Curtiss	7' 6"	5' 0"	310 lbs.	1,200
Curtiss (Model S)	60	Vertical	4	6	4"	5"	Water	245 lbs.	1400	Curtiss	8' 0"	6' 0"	400 lbs.	1,750
Curtiss (Model O)	80	V	4	8	4"	5"	Water	285 lbs.	1350	Curtiss	8' 0"	7' 0"	500 lbs.	2,250
Curtiss (Model O-Y)	100	V	4	8	.....	.....	Water	308 lbs.	1400-1600	Curtiss	.....	.....	.....	3,000
Fox	60	Vertical	2	4	4 3/4"	4 3/4"	Water	200 lbs.	1000-1600	Choice	.....	.....	.....	900
Fox	90	Vertical	2	4	4 3/4"	4 3/4"	Water	280 lbs.	1000-1600	Choice	.....	.....	.....	1,350
Welles & Adams	50	Vertical	4	4	.....	.....	Water	200 lbs.	1200	Choice	.....	.....	.....	.....
Gyro	35	Rotary	4	5	4.30"	4.75"	Air	120 lbs.	.....	Simmons	.....	.....	.....	.....
Gyro	50	Rotary	4	7	4.30"	4.75"	Air	160 lbs.	.....	Simmons	.....	.....	.....	2,000
Gyro	80	Rotary	4	7	.....	.....	Air	230 lbs.	.....	Simmons	.....	.....	.....	.....
Herbert-Evans	35	Y	4	3	4 1/2"	5 1/2"	Air	156 lbs.	1200	.....	.....	.....	.....	600
Herbert-Evans	45-55	Radial	4	6	3.75"	5"	Air	162 lbs.	1300	Choice	.....	.....	.....	900
Herbert-Evans	85	Radial	4	6	4 1/4"	5 1/2"	Air	285 lbs.	1200	Choice	.....	.....	.....	1,600
Hall-Scott	40	Vertical	4	4	.....	.....	Water	160 lbs.	1250	Hall-Scott	7' 0"	5' 0"	300 lbs.	1,500
Hall-Scott	60	V	4	8	.....	.....	Water	265 lbs.	1250	Hall-Scott	7' 6"	5' 0"	400 lbs.	2,250
Hall-Scott	80	V	4	8	.....	.....	Water	300 lbs.	1200	Hall-Scott	7' 6"	6' 0"	480 lbs.	2,750
Hall-Scott	100	V	4	8	.....	.....	Water	.....	.....	Choice	.....	.....	.....	.....
Harriman	50	Vertical	4	4	4"	4"	Water	.....	.....	Choice	.....	.....	.....	.....
Kemp	18	Vertical	4	2	4 1/4"	4 1/2"	Air	55 lbs.	1200	Choice	.....	.....	.....	350
Kemp	35	Vertical	4	4	4 1/4"	4 1/2"	Air	192 lbs.	1200	Choice	.....	.....	.....	485
Kemp	55	Vertical	4	6	4 1/4"	4 1/2"	Air	272 lbs.	1200	Choice	.....	.....	.....	750
Kirkham	50	Vertical	4	4	4 3/8"	5 1/8"	Water	190 lbs.	1400	Kirkham (direct)	7' 0"	4' 9"	350 lbs.	1,100
Kirkham	70	Vertical	4	6	4 3/8"	5 1/8"	Water	280 lbs.	1400	Kirkham (direct)	7' 6"	5' 0"	480 lbs.	1,650
Kirkham	80	Vertical	4	6	4 3/8"	5 1/8"	Water	310 lbs.	1750	Kirkham (geared)	8' 6"	8' 0"	550 lbs.	1,800
Leighton	40-50	Vertical	4	4	.....	.....	Water	.....	.....	Choice	.....	.....	.....	.....
Maxim Rotary	50	Rotary	4	.....	.....	.....	Air	.....	.....	Choice	.....	.....	.....	.....
Maximotor	40-50	Vertical	4	4	4 1/2"	5"	Water	200 lbs.	.....	Choice	.....	.....	.....	750
Maximotor	60-70	Vertical	4	4	5 1/8"	5 1/2"	Water	245 lbs.	.....	Choice	.....	.....	.....	950
Maximotor	70-80	Vertical	4	6	4 1/2"	5"	Water	275 lbs.	.....	Choice	.....	.....	.....	1,250
Maximotor	90-100	Vertical	4	6	5 1/4"	5 1/2"	Water	350 lbs.	.....	Choice	.....	.....	.....	1,500
Maximotor	150	Vertical	4	6	6"	6"	Water	.....	.....	Choice	.....	.....	.....	.....
Macomber	50	Rotary	4	7	4 1/4"	4 1/4"	Air	190 lbs.	.....	Choice	.....	.....	.....	2,000
McDowell	50-60	Rotary	.....	7	.....	.....	Air	.....	.....	Choice	.....	.....	.....	.....
Mead	50	Vertical with rotary valves	4	4	4 1/4"	4 1/2"	Water	275 lbs.	1100	Choice	.....	.....	.....	.....
Roberts	50	Vertical	2	4	4 1/2"	5"	Water	178 lbs.	1200	Choice	.....	.....	.....	1,200
Roberts	75	Vertical	2	6	4 1/2"	5"	Water	252 lbs.	1200	Choice	.....	.....	.....	1,800
Roberts	125	Vertical	2	6	5 1/2"	6"	Water	475 lbs.	1100	Choice	.....	.....	.....	2,880
Sturtevant	40-46	Vertical	4	4	4 1/2"	4 1/2"	Water	200 lbs.	1400	Choice	.....	.....	approx. 375 lbs.	1,500
Sturtevant	60-70	Vertical	4	6	4 1/2"	4 1/2"	Water	285 lbs.	1400	Choice	.....	.....	.....	2,000
Trebert	50	Rotary	4	6	.....	.....	Air	.....	.....	Choice	.....	.....	.....	.....
Trebert	80	V	4	8	.....	.....	Water	.....	.....	Choice	.....	.....	.....	.....
Twombly	50	Radial	4	7	3 3/4"	4"	Air	175 lbs.	1200	Gibson	.....	.....	.....	.....
Twombly	100	Radial	4	11	3 3/4"	4"	Air	255 lbs.	1150	Gibson	.....	.....	.....	.....
Wright	35	Vertical	4	4	4 3/8"	4"	Water	185 lbs.	1500	Two Propellers	8' 6"	2' 2"	280 lbs.	1,250
Wright	60	Vertical	4	6	4 3/8"	4 1/2"	Water	265 lbs.	1400	Two Propellers	8' 6"	2' 2"	390 lbs.	1,875
Wright	90	Vertical	4	6	.....	.....	Water	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

A I R C R A F T

June, 1913



'Aeronautics' Feb. 1914 Vols 13-14 pag 40

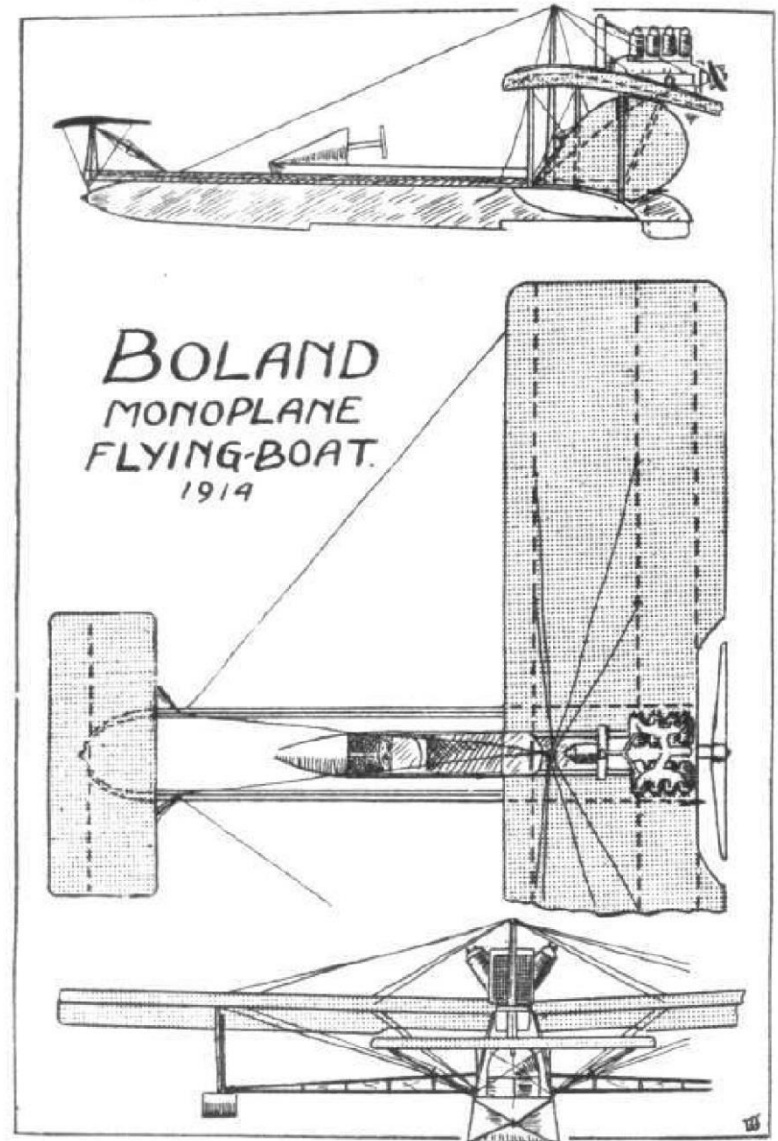


THE BOLAND FLYING BOAT

AMA 'Aircraft Year Book' 1919 pag 63



The Original "Aeromarine" Flying Boat



'Flight' Oct. 16, 1914 pag 1036

"Flight" Copyright.

Boland Flying Boat

ONLY TWO CONTROLS
SIMPLEST TO OPERATE

BOLAND MOTORS – 60, 70, 100-125 H.P.

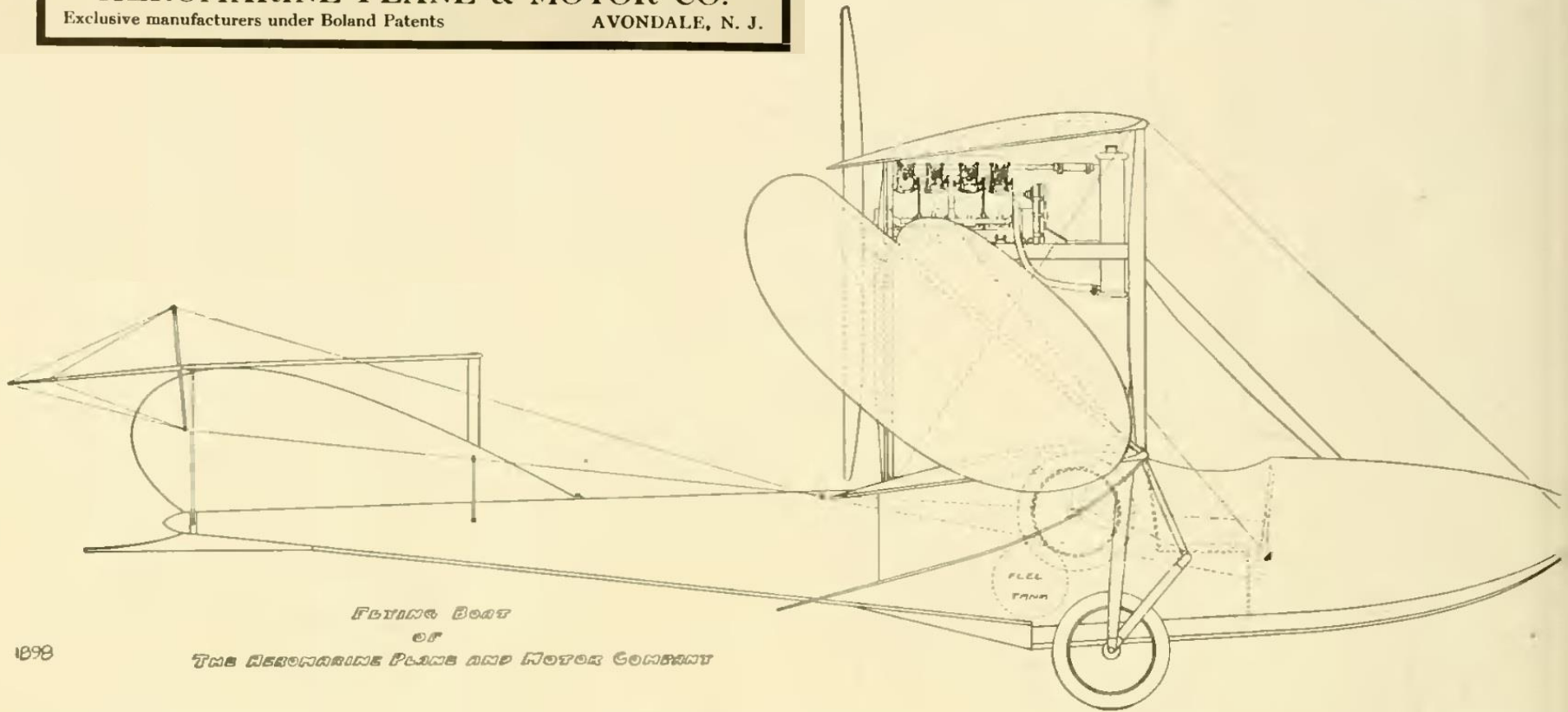
Repair and Construction Work in Best Equipped Factory

AEROMARINE PLANE & MOTOR CO.

Exclusive manufacturers under Boland Patents

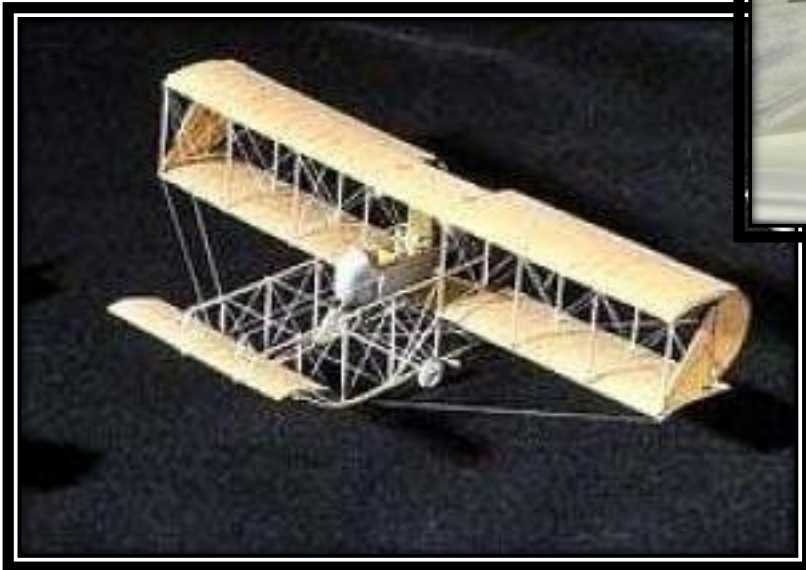
AVONDALE, N. J.

'Aeronautics' May. 30, 1914 Vols 13-14 pag 152





El biplano 'Sin-cola' de 1912.
Modelo en el Hall de la Fama
y Museo de Aviación de N.J.
Ni es el de 1910 ni el de 1912.



El biplano 'Sin-cola' de 1912. Modelo a
escala 1/72 (15 cm envergadura)
hecho a mano y subastado en 2014.

La Astilla del 'Sin-Cola' (1970)

El Ing. José A. Salazar Sanabria, recibe del Coronel Alcides Quintero, Ex-Director del Museo Aeronáutico, un pergamino como constancia de la donación que hizo de la Astilla del avión de Boland.

V. Las representaciones de los vuelos de Boland en Venezuela.

- Foto de 'El Universal' - El sin cola de 1910 en vuelo.
- La postal de Mauro Freschi Furlan.
- El 'sin-cabeza' de Cecil Peoli (2 casos).
- La escultura y placa conmemorativas.
- La Infografía de El Universal.
- Las ilustraciones de Anthony Fernández en «Mr. Boland».
- La postal del Hall de la Fama y Museo de Aviación de N.J.

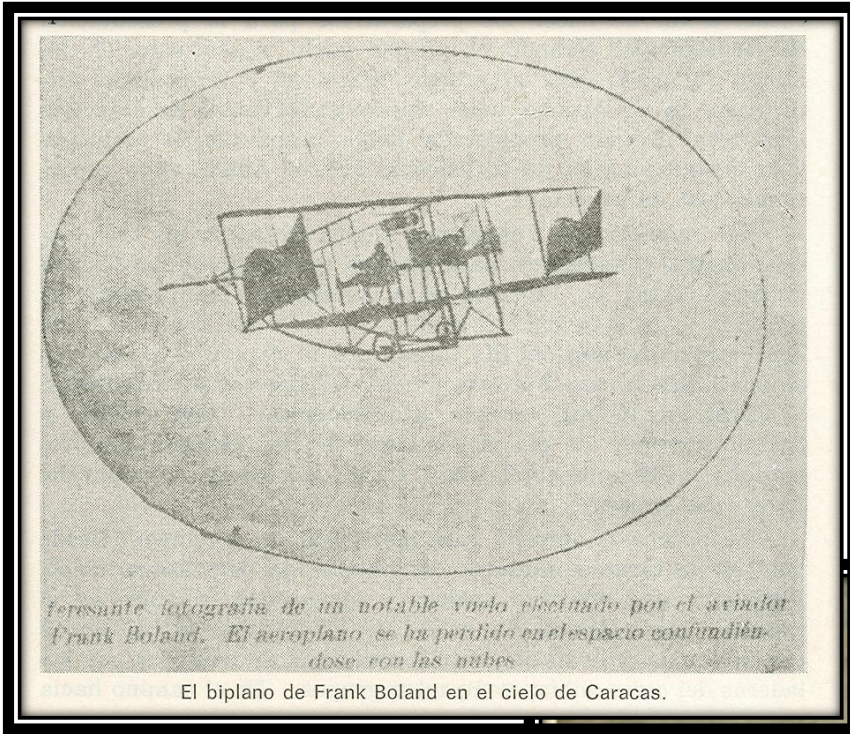
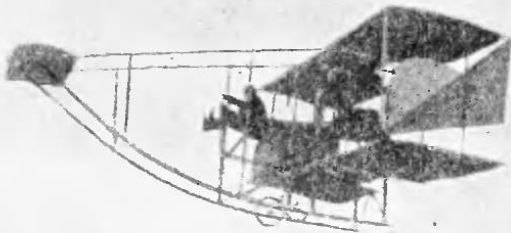


Foto del 'sin-cola' de 1910, fechada 17 de Febrero de 1910, en NJ, enviada a Venezuela para promoción. Típicamente atribuida al vuelo sobre Caracas.



La postal de Mauro Freschi Furlan, con el sin-cola de 1910, que no vino a Venezuela.

'Harper's Aircraft Book' Sep. 1913 pag 27.
(Vuelo en Mineloa, NJ)



Primer vuelo en Venezuela - Frank Boland - 29 septiembre 1912

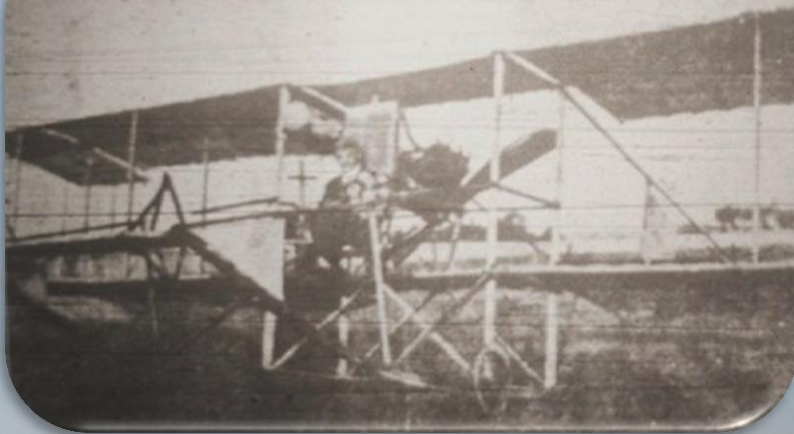
**Despegue del Cecil Peoli desde el Campo del Paraíso.
"El Cojo Ilustrado" Caracas 15-Abril-1914
Frecuentemente mostrado como Boland.**



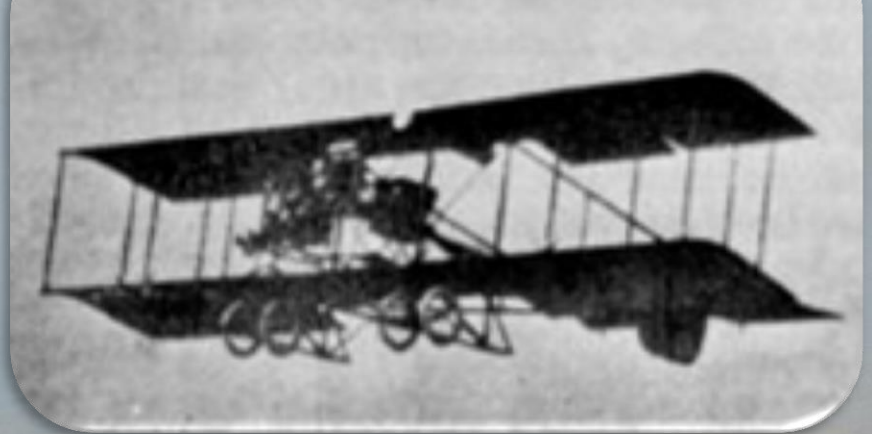
'Aircraft' Nov 1912, Vol 3 pag 263. Peoli-Baldwin 'Headless'



Biplano Convencional Boland (volteada 180 °)



'Aircraft' Nov 1912, Vol 3 pag 263. Peoli-Baldwin 'Headless'



Cuadro representación de vuelo de Boland en Valencia (Guaparo) en 1912. Aeroclub Valencia.





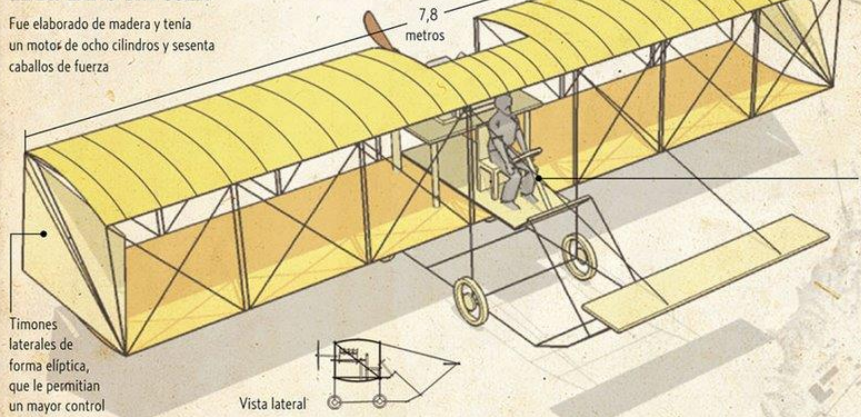
Placa conmemorativa del 1er vuelo por Boland. De izq a der : Henry Lord Boulton, Don Florencio Gómez Núñez, G.B Marsan Director de la Transporte Aéreo, Cap. Cesar Jara Soteldo. El avión representado es el 'Sin cola' de 1910, no el correcto de 1912. (foto Alí Méndez)

EL PRIMER VUELO SOBRE LA CAPITAL

El 29 de septiembre de 1912 se efectuó el primer vuelo a motor sobre la ciudad de Caracas. La empresa caraqueña Comité de Aviación, contrata a la firma norteamericana Boland Aeroplane and Motors Company para la realización del histórico evento

EL BIPLANO SIN COLA

Fue elaborado de madera y tenía un motor de ocho cilindros y sesenta caballos de fuerza



Timones laterales de forma elíptica, que le permitían un mayor control

La aeronave tenía un sistema similar a la dirección de un automóvil, que brindaba facilidad de manejo y maniobrabilidad

EL PILOTO



Frank E. Boland (1880-1913)
Diseñador y constructor de aviones, nacido en Rahway, Nueva Jersey (EEUU). Fue autodidacta y gran apasionado la aviación. Fundó una compañía con sus hermanos la Boland Aeroplane and Motors Company. Falleció el 23 de enero de 1913 a la edad de 38 años en un accidente aéreo en Trinidad durante una exhibición

Fuente: Historia de la Aviación Militar Venezolana/ Coronel aviador Luis H. Paredes, De Mare a Maiquetía/ Alfredo Schael

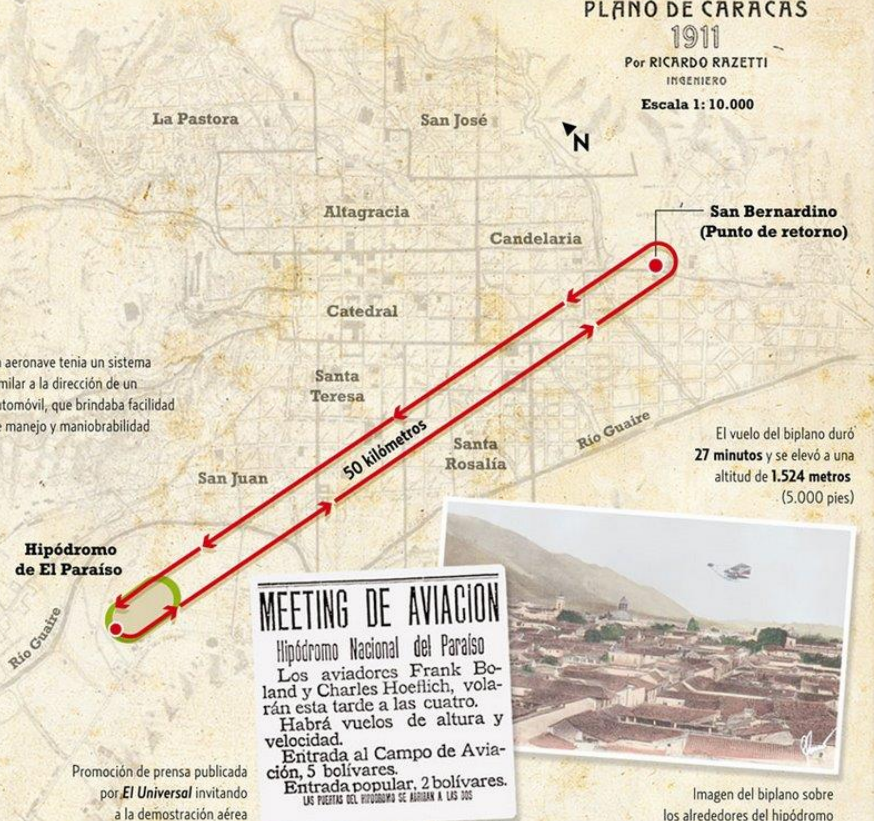
EL EVENTO

El hecho tuvo lugar en el óvalo del antiguo hipódromo de El Paraíso, enclavado en la avenida Páez de Caracas, convirtiéndose en el centro de operaciones aéreas y el primer aeródromo venezolano. El entusiasmo de la multitud no tuvo límites, aplausos y vivas colmaron el lugar

PLANO DE CARACAS 1911

Por RICARDO RAZETTI
INGENIERO

Escala 1: 10.000



El vuelo del biplano duró **27 minutos** y se elevó a una altitud de **1.524 metros** (5.000 pies)

MEETING DE AVIACION

Hipódromo Nacional del Paraíso
Los aviadores Frank Boland y Charles Hoeftich, volarán esta tarde a las cuatro.
Habrá vuelos de altura y velocidad.
Entrada al Campo de Aviación, 5 bolívares.
Entrada popular, 2 bolívares.
LAS PUNTAS DEL HIPÓDROMO SE ABIRAN A LAS OCH

Promoción de prensa publicada por *El Universal* invitando a la demostración aérea

Imagen del biplano sobre los alrededores del hipódromo

INFOGRAFÍA: DANIEL PÉREZ

Infografía de Daniel Pérez para El Universal. @2008.

Muestra el Sin-Cola del 1910 tanto en la vista de ¾ como en la postal de Mauro Freschi Furlan.

Título: Mr. Boland
Autor: Salvador Garmendia
Adaptación: Joel Rojas
Ilustrador: Anthony Fernández
Colección: Fantomas.
Ed.El Sapo y la Rana

Salvador Garmendia
Mr. Boland



New Jersey's Famous Aircraft

BOLAND TAILLESS BIPLANE

Built by Frank & Joe Boland, Rahway, N.J.
Flown in Iselin – 1909. First aircraft to fly in
Central & South America – 1913.

postcardHQ.com
HQ

OFFICIAL NEW JERSEY STATE AERONAUTICAL MUSEUM

postcardHQ.com

Postal a la venta en el Hall de la Fama y Museo de Aviación de Nueva Jersey, en memoria del Frank Boland.

Muestra en su anverso el Boland Tailless de 1912, más indica erróneamente que voló en 1909, y que voló por vez primera en Sudamérica en 1913. No tengo tampoco noticia de que haya volado en Centroamérica.

Aviation Hall of Fame & Museum of New Jersey, Teterboro Airport, N.J.
Preserving New Jersey's Distinguished Aeronautical Heritage.

VI. La aviación civil en Venezuela luego de la visita de Boland.

- 'La colecta', Andrés Mata – El Universal, 1913.
- William Knox Martin, 1913 y Cecil Peoli, 1914.
- Efraín Carrasco y Manuel Anzola, Barquisimeto 1918.
- Arturo Iribarren , Barquisimeto 1919.
- Francisco Banchs Arquer, Caracas 1934.
- Guillermo Tamayo Rivero, Caracas 1936.
- Decreto del 'Día de la Aviación Civil', Caracas 1972.

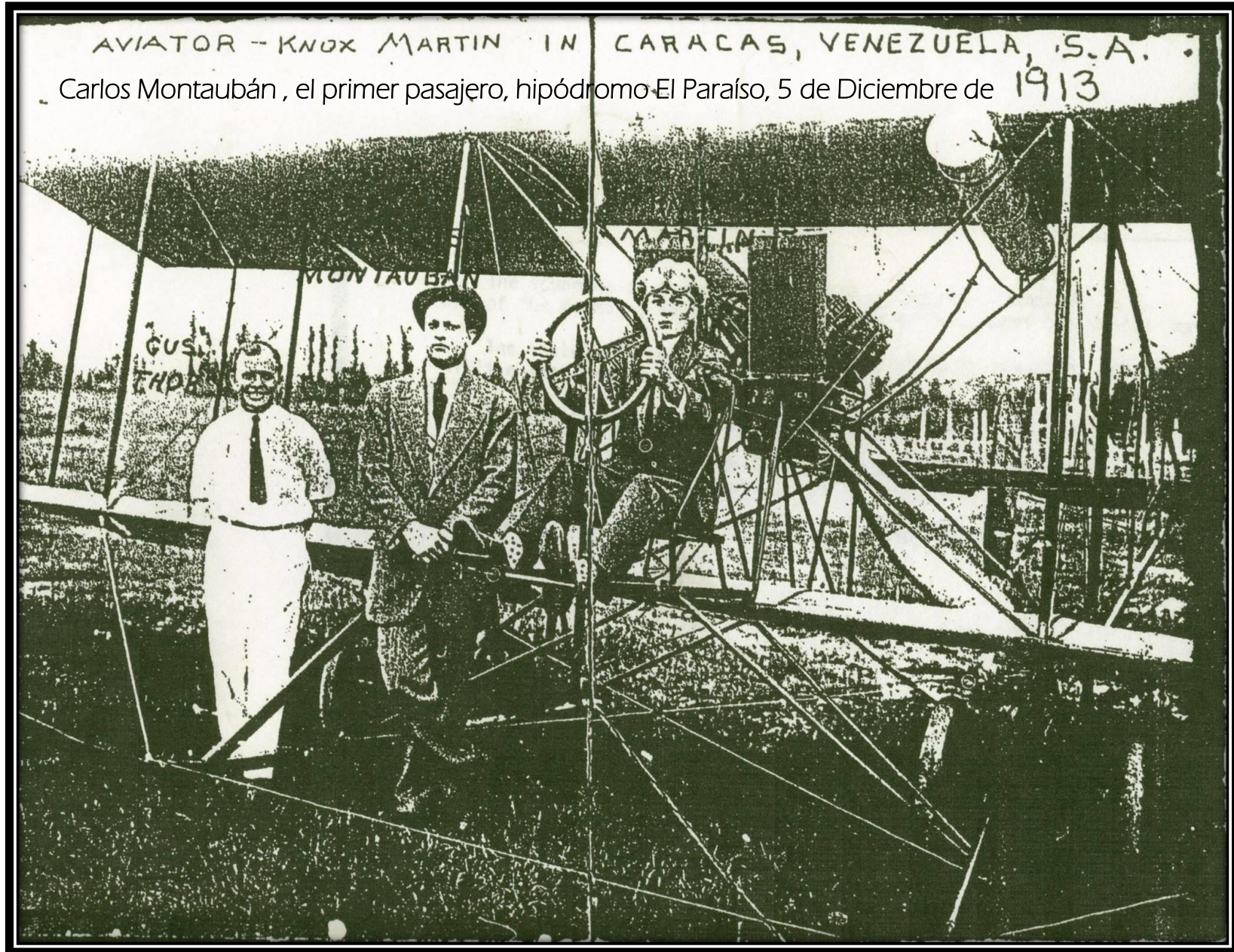
'La colecta' de Andrés Mata

El Universal, 1913

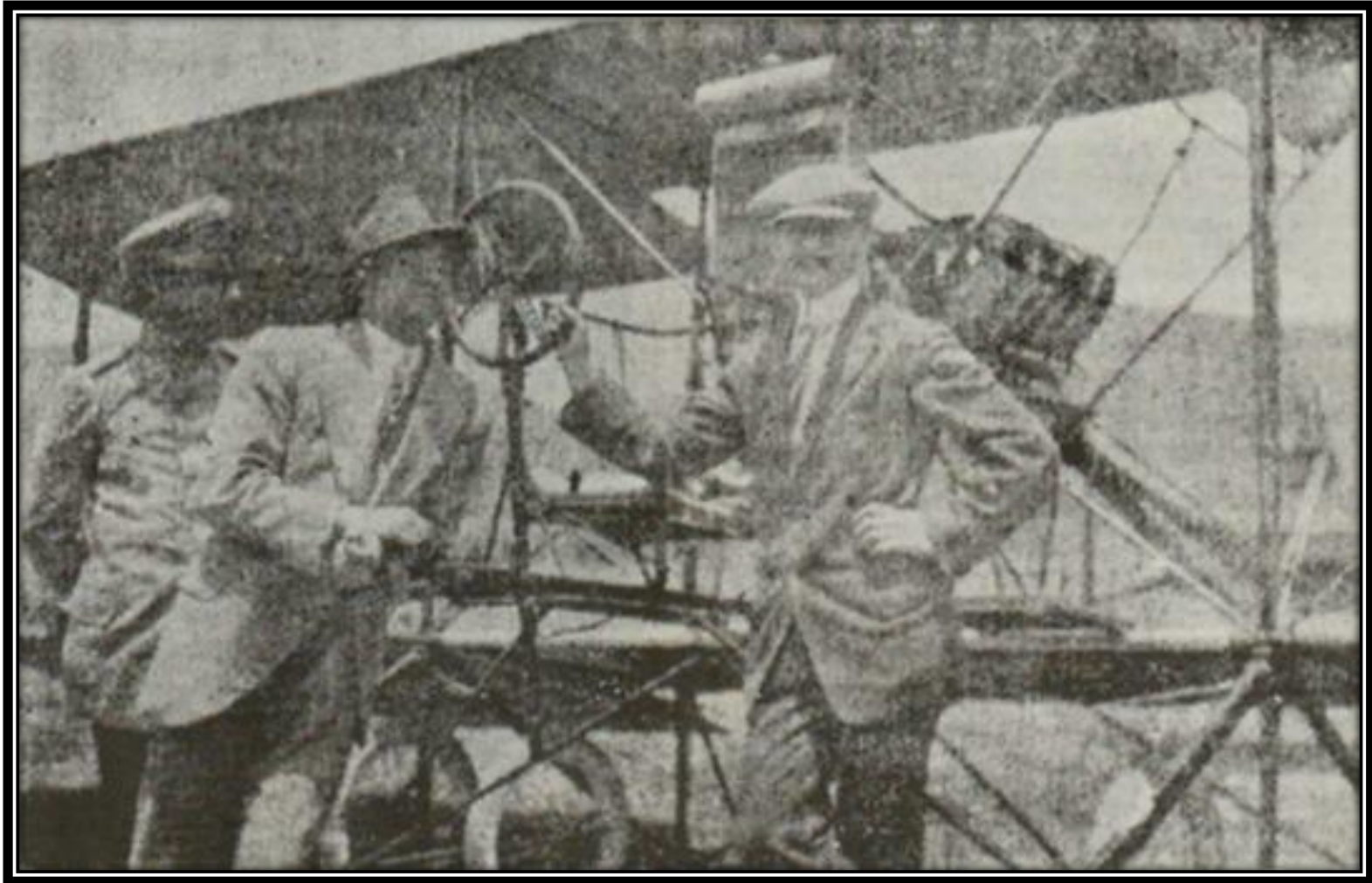
Como consecuencia del 'Efecto Boland', Andrés Mata, quien fundó en 1909 el periódico 'El Universal', se convirtió en un ferviente promotor de que Venezuela tuviese su aviación. La principal razón de invitar a Boland a presentar su avión en Caracas fue poner a Venezuela en la corriente del más poderoso impulso que estaba apoderándose de todo el mundo.

En Febrero de 1913, el poeta Mata organiza una colecta nacional con el propósito de que el Ejército Venezolano obtuviese un aeroplano.

Se recolectaron 37.711,75 bolívares, cifra que fue enviada en junio de a Miraflores en un cheque del Banco Caracas, al secretario del General Gómez. Seleccionado un aeroplano Francés; se conoce que el dinero colectado fue enviado a Paris, del resto nadie sabe nada. [13][20]



Coronel Alí Gómez, Carlos Montaubán y Cecil Peoli, 7 de Abril de 1914



Efraín Carrasco y Manuel Anzola

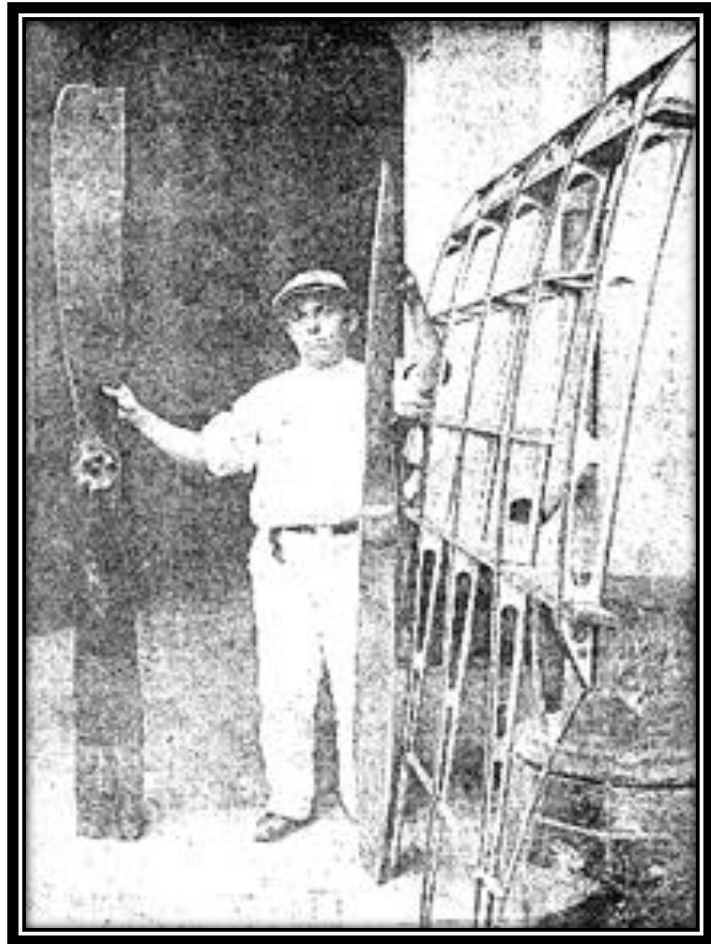
Efraín Carrasco y Manuel Anzola construyeron en 1917 en Barquisimeto un avión basado en los planos de un aeroplano Blériot XI, similar al que cruzó la mancha a manos del mismo Louis Blériot en 1909 , pero no tuvieron la posibilidad de equiparlo con motor o hélice.

Desde el gobierno, temerosos de que una aeronave en manos privadas fuese usada para atacar al mismo gobierno, se les dijo: “¡Ni se les ocurra pensar en irse a volar!” [13]

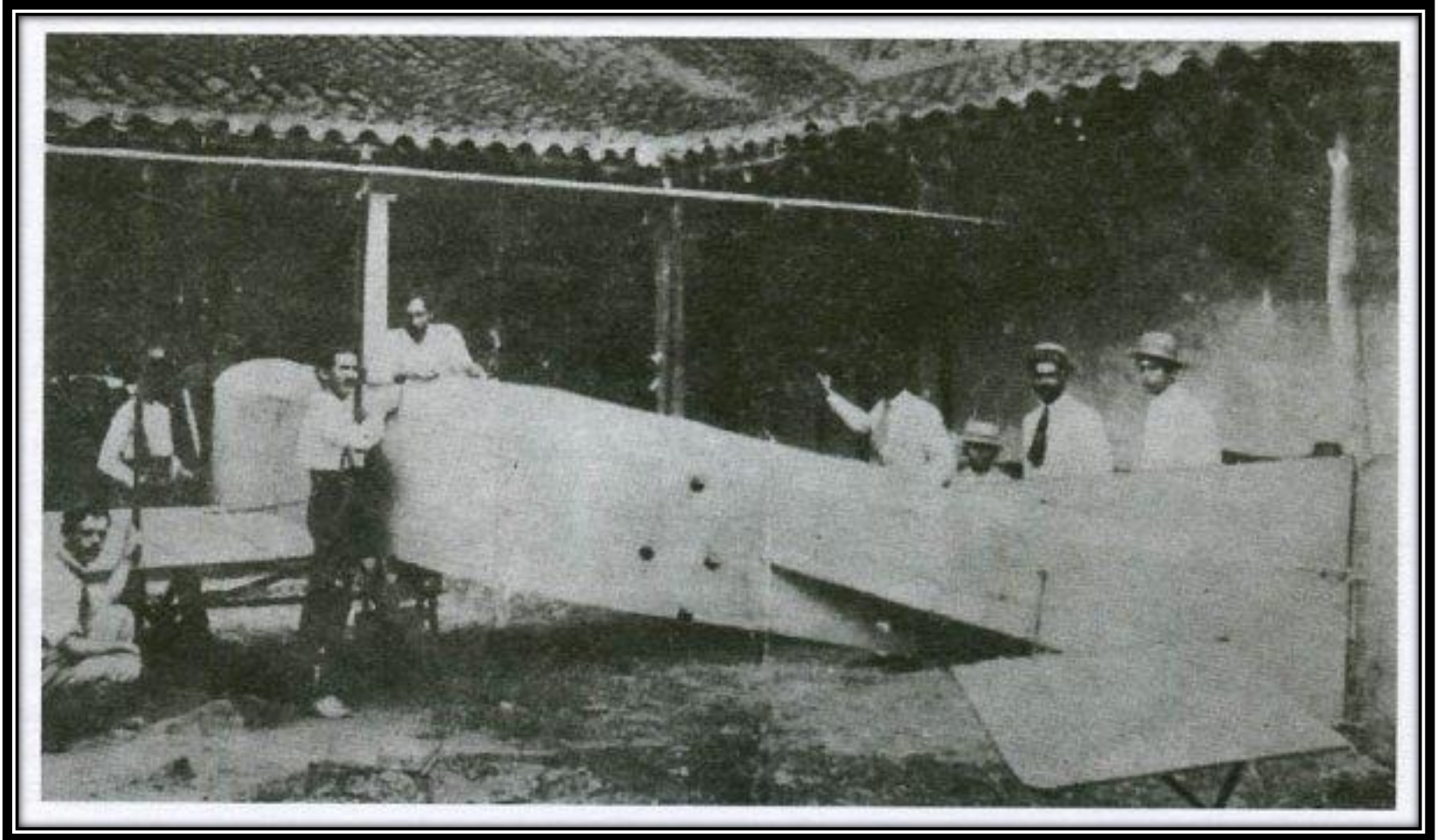
Arturo Iribarren Arrivillaga

Según un artículo publicado en una Revista 'Elite' de 1962, fue el tercer Venezolano en obtener un 'brevet' de aviador (Luis Camilo Ramírez-1912 / Meyers Baldo-1917) , y el primero en volar en suelo Venezolano.

Arturo Iribarren, biznieto del General Juan Guillermo Iribarren, del Edo. Lara, fue el primer venezolano egresado de la Primera Promoción de Aviación Militar e Ingeniería Astronáutica en la Academia de la época: La Eagle Aviation School, en el año de 1918. Construyó en 1920 su propio avión, similar a un Curtiss Jenny, en metal, madera y lona. Por su rebeldía en no obtener licencia fue preso por el gobierno de Gómez, a quien le disgustaba ese hombre volando en "ese bicho" por el cielo larense. [19]



El avión de Arturo Iribarren Arrivillaga, Barquisimeto (¿1919?)



Francisco Banchs Arquer

Francisco Banchs Arquer nació en Caracas. Después de intentar fabricar una máquina de movimiento perpetuo, se interesó en la aviación. Para 1932 era el encargado del departamento de representación de las motocicletas 'Indian', y fue en ese tiempo en el que se le ocurrió la idea de construir un planeador para lanzarse de una colina cercana. Se puso en contacto con el principal piloto de la línea aérea Aéropostale en Venezuela, el francés Gastón Chenú, quien lo disuadió de hacer el planeador, y le sugirió en cambio, que construyesen una 'avioneta', específicamente una HM.8 'Avionette', que terminaría y volaría hacia 1934, en Maracay, Edo. Aragua.



La 'Avionette' de Francisco Banchs Arquer, Maracay (¿1934?)



Guillermo Tamayo Rivero

En 1936 un hombre de negocios e industrial Venezolano, Guillermo Tamayo Rivero, quien había estudiado aviación en los Estados Unidos, se dedicó a abogar por la apertura a la aviación civil, dando charlas y conferencias a las que eran invitadas las autoridades del gobierno de López Contreras.

Luego de continuas peticiones se logró formar un pequeño grupo de presión, el cual alcanzó el éxito deseado: derogar la ordenanza que existía prohibiendo la aviación civil privada.

Guillermo Tamayo solicitó entonces hacer su reválida.



Guillermo Tamayo Rivero

El día 11 de Octubre de 1936 vuela desde el Aeródromo de Boca de Rio, en Maracay Edo. Aragua, hasta el Hipódromo del Paraíso, en Caracas, con permiso previo para aterrizar donde 24 años antes había despegado por primera vez un avión hacia los cielos patrios bajo el mando de Frank E. Boland, en un avión ligero comprado en Francia, modelo Caudron C.601 Aiglon Senior, cn 7259.8, originalmente de matrícula F-AOKZ, constituyéndose en el primer avión civil privado en aterrizar en Caracas. Los mayores Miguel Rodríguez y Alcides Quintero fueron los responsables de aplicarle el 23 de Octubre de 1936 el examen técnico y las pruebas prácticas a Tamayo, quien se constituyó en el primer piloto venezolano en obtener una licencia de piloto privado en el país, a la vez que su avión se convierte en el primer avión privado registrado en el país, con la matrícula YV-GTR.

Ryan ST-A 1936 YV-G-TR3



Decreto del 'Día de la Aviación Civil'

El 20 de Septiembre de 1972, al cumplirse 60 años del primer vuelo efectuado por Frank E. Boland en Venezuela, fue aprobado por un Consejo de Ministros el decreto firmado por el Presidente de la República doctor Rafael Caldera; el Ministro del Interior y el Ministro de Comunicaciones, Decreto No 1098, según el cual se establece el 29 de Septiembre como el "Día de la Aviación Civil", con la finalidad de conmemorar y recordar el nacimiento de la Aviación Civil en Venezuela, rindiendo así homenaje a los aviadores venezolanos. [20]

Puffer/Levil YV103X TwinCozy

Retorno al aire, Julio 2015



Participación de Venezuela en el
1er World Ultralight Fly-In (WUFI)
Konukito Fly, Octubre 2015

**10 10 2015**

129

**¡MUCHAS
GRACIAS
POR SU
ATENCIÓN!
¿Preguntas?**



www.facebook.com/alejandro.irusquin
YV-X Aviación Experimental Venezuela



www.aviacioncivil.com.ve/author/alejandro



www.scribd.com/airausquin



www.youtube.com/airausquin



@airausquin



alejandro.irusquin@gmail.com



0424-4484741

Referencias:

- [1] <http://noticieroalternativo.wordpress.com/2010/01/13/isidro-toro-carlos-rivero-solar-pionero-de-la-aviacion-universal/>
- [2] <http://cuelgatuinvento.com/ideas/modules/news/article.php?storyid=347>
- [3] “Visiones del oficio - Historiadores venezolanos en el siglo XXI.” José Ángel Rodríguez.
- [4] http://www.ivic.ve/memoria/bios/coll_font_pedro.htm
- [5] http://www.mundohistoria.org/temas_foro/historia-la-ciencia-tecnologia/la-monserratina-proyecto-volador-venezolano-del-siglo-xix
- [6] <http://www.geocities.ws/dc-tachira/boland.html>
- [7] “Dictionary for Air Travel and Tourism Activities “
- [8] http://en.wikipedia.org/wiki/Boland_brothers
- [9] <http://www.airspacemag.com/history-of-flight/Or-Die-Trying.html?c=y&page=4>
- [10] <http://www.century-of-flight.freeola.com/Aviation%20history/flying%20wings/Early%20Flying%20Wings.htm>
- [11] ‘Aeronautics’ January 1910, Vols 5-6 pag. 21 (aeronautics56aero.djvu)
- [12] ‘Aeronautics’ November 1911, Vols 9-10 pag. 156 (aeronautics910aero.djvu)
- [13] “The Privilege of knowing Frank Boland”, by Alfredo Schael, LAAHS Venezuela, Nov 2000.
- [14] <http://venezuelaysuhistoria.blogspot.com/2007/09/venezolanos-con-alas.html>
- [15] “De Mare a Maiquetía”, Alfredo Schael, 1996. IAAM / Fundación Museo del Transporte.
- [16] Youtube: “Maracay” (Cuna de la aviación)
- [17] Youtube: “El primer avión” (en Maracaibo)
- [18] <http://www.coachbuilt.com/bui/a/aeromarine/aeromarine.htm>
- [19] Revista Elite, 1962, Artículo de L.R. - Publicado en internet por Cap. (AC) Cesar Jara Soteldo, de la ORH
- [20] 1912-2012, 100 Años del primer vuelo en Venezuela. Fund. Museo Transporte. Textos de: Mauro Freschi Furlan, Fabián Capecci, Alfredo Schael
- [21] ‘Historia de la Aviación en Venezuela’, Iriarte, David, Caracas , 1971.
- [22] ‘El Cojo Ilustrado’ No. 499 pag 525, año 1912.
- [23] ‘Barquisimetaneidad, personajes y lugares...’, Don Raúl Azparren, año 1978.
- [24] ‘La Tragedia de Boland, El Universal, 26 de Enero de 1913.