



▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

ISSN 0719-9635

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
CONMEMORACIÓN
DIFUSIÓN



- ▶ **Banderines aéreos**
- ▶ **Operación Manu Tama'i**
- ▶ **35° Aniversario IAHACH**

Actividades de enero de 2018 - **Nº 1**

FIDAE 2018

INTERNATIONAL AIR & SPACE FAIR

EXPERIENCE MAKES THE DIFFERENCE

20th EDITION



**AEROSPACE
DEFENCE
SECURITY**

APRIL 3-8

ARTURO MERINO BENITEZ AIRPORT
SANTIAGO CHILE - WWW.FIDAE.CL

SUPPORTED BY THE CHILEAN GOVERNMENT



ORGANIZED BY THE CHILEAN AIR FORCE





▶ REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

***“La historia es el producto más peligroso
que la química del intelecto ha podido elaborar”***

Paul Valéry

Reconocemos en este medio de difusión una puerta abierta al mundo. Un pasaje a contar algo más sobre la realidad desarrollada al interior de esta corporación, de lo que acontecerá para este 2018 que recién iniciamos. Con humildad y fuerte compromiso, acogemos los muchos comentarios de reconocimiento a nuestra tarea de conmemorar y difundir, a la que añadimos la de hacernos soñar y crecer, pues en ella no sólo encontramos la tarea de la investigación, la que nos enamora y reconforta al poder compartir conocimientos y divulgarlos ampliamente para el crecimiento cultural y patrimonial de nuestra nación y deleite de quienes nos siguen, pues nuestro anhelo es y ha sido ser siempre una institución que sirve.

Sin embargo, en esta época de *“fast culture y fast everything”*, lo imprescindible es no perder el horizonte de los objetivos planteados por nuestros fundadores, pues son estos, los que esperamos convertirlos siempre en oportunidades. Hoy, tal como al inicio, estamos llenos de ilusiones y alegría en el desarrollo de las actividades, vemos con orgullo cómo nuestra corporación se afianza en el tiempo, comprometiendo renovado entusiasmo, al cumplir sus primeros 35 años de vida. Al igual, entendemos como tarea el ir evolucionando y renovando los medios y plataformas en las cuales nos basamos para realizar de mejor forma nuestra tarea. Es así que, durante este mes iniciamos una etapa nueva con la migración de un respaldo para nuestros boletines a una plataforma pública y de muy buenos resultados: ISSUU.COM.

Con ello, también iniciamos esta etapa con un enfoque diferenciado, de “boletín a revista”, obedeciendo a la consideración y consejo amable de muchos amigos lectores, que nos impulsa a perfeccionarnos, registrar e individualizar nuestro material, como elemento clave de difusión y aporte a la cultura aeronáutica nacional e iberoamericana, más allá de las actividades socio culturales.

Por otra parte, nuestro enfoque editorial será el mismo que ha sido hasta hoy, enfatizando en la investigación histórica aeronáutica, canalizando las inquietudes de conocimiento con respuestas claras que conduzcan al entusiasmo por aprender y saber más de nuestro glorioso pasado; a reconocer nuestros errores y rectificar fundadamente cuando se necesite; a seguir relacionándonos con los organismos sociales afines a la investigación y difusión de la historia nacional; asesorar y

colaborar con los ministerios y otros organismos estatales que lo requieran para el engrandecimiento de nuestro patrimonio físico e intangible.

Este mes, cumplimos con nuestro ideario, cuando en lo que fue una solemne y singular ceremonia, nuestra corporación otorgó en justicia nuestra máxima distinción al Agregado de Aeronáutica de un país hermano, apropiado reconocimiento a la labor desarrollada por su inagotable y fructífera gestión personal y profesional, que deja tras ella la huella perenne de quien cree en la fuerza de la historia, afianzando con ello, la certeza y confirmación de la amistad inquebrantable entre pueblos hermanos.

También ha sido tema de reflexión en estos días de enero, cuando entre las muchas hazañas y grandes acontecimientos a recordar y/o conmemorar, surgen nombres como el del teniente Francisco Mery Aguirre, primer mártir de la aviación militar, y con ello, uno retrae al recuerdo tantos otros nombres que con valor, disciplina y entrega, dan ejemplos de vida que ayudan a construir un mejor y más próspero futuro a la aviación civil y militar de este querido Chile.

Con igual importancia para nuestra corporación, lo fueron las sencillas celebraciones por nuestro trigésimo quinto aniversario, ocasión en que con profundo agradecimiento reconocemos el importante legado que nuestros antecesores nos han entregado y que hoy nos permiten enfrentar desafíos que aporten en el recuerdo de los ciento cinco años de existencia de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”, o el realizar otras actividades próximas, como la entusiasta exposición “La fe en los cielos de Chile” y que esperamos compartir con todos durante el “mes del aire”, importante período que recuerda la creación de la Fuerza Aérea de Chile.

Con igual brío, nos aventuraremos a seguir cumpliendo nuestro cometido de difusión masiva, por lo que participaremos en la FIDAE y de ahí, un nuevo año de investigación, conmemoración y difusión.

A todos ustedes distinguidos miembros, fieles lectores, corporaciones amigas, camaradas y entusiastas, queremos dejarlos invitados a que se nos unan en esta noble tarea y acompañarnos en otras actividades que recordarán quienes heroicamente han participado del trascendental aporte que la aviación chilena e iberoamericana ha entregado al país y al mundo.

Norberto Traub Gainsborg

Presidente

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl

Resguardando la historia de la aviación chilena y de nuestros aviadores desde el 28 de enero de 1983.

La aeronáutica también es parte de la Historia de Chile.





 REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS.....	6
<i>Ceremonia de condecoración al Agregado de Aeronáutica del Brasil en Chile</i>	6
<i>Miembros del IIHACH acudieron al Festival Aéreo de Villarrica 2018</i>	9
<i>Ceremonia ecuménica en conmemoración al trigésimo quinto aniversario del IIHACH</i>	10
<i>Con una concurrida cena de celebración el IIHACH celebró su trigésimo quinto aniversario</i>	13
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS.....	18
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	21
EFEMÉRIDES DEL MES DE FEBRERO.....	37
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS.....	48
<i>Banderines aéreos</i>	48
<i>20 años de Operación Manu Tama'i F-5 sobre Isla de Pascua</i>	59
<i>Rapa Nui, la meta de un gran aviador</i>	61
AVIONES CON HISTORIA.....	70
<i>Breve reseña del Lockheed L-049 "Constellation" de ALA</i>	70
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA.....	72
<i>Mientras en Chimbarongo presentían al general Ibáñez, este buscaba casa en Mendoza</i>	72
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	73



El nombre empleado para esta revista, obedece a una antigua denominación utilizada para similar medio publicado por nuestra corporación, y que hoy volvemos orgullosamente a usar, tras muchos años en reconocimiento a aquellas personas que como Alberto Fernández D. y Héctor Alarcón C., lo llevaron adelante.

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ *Ceremonia de condecoración al Agregado de Aeronáutica del Brasil en Chile*



Con una solemne actividad realizada el viernes 26 de enero y que fuera presidida por el embajador de Brasil en nuestro país, señor Carlos Sérgio Sobral Duarte, y el Agregado Aéreo de Brasil, Coronel de Aviación Paulo César Andari, se realizó el cambio de mando de la Agregaduría Aeronáutica de Brasil en Chile, asumiendo la alta responsabilidad el Coronel de Aviación FAB, Sr. Sergio Mourão Mello.

La ceremonia se inició con los himnos nacionales de Chile y Brasil, que fue coreado por todos los presentes. A continuación se dio cumplimiento a la resolución del Honorable Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, de otorgar al Coronel Andari, la condecoración académica “Al Mérito Aeronáutico Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile”, destinada a distinguir a aquellas personas y organismos que realicen tareas en pro de la historia aeronáutica, y que sean dignas del reconocimiento público.

A esta importante ocasión, asistieron el Comodoro (A) Raúl Jorquera Conrads, Director de Relaciones Internacionales de la Fuerza Aérea de Chile; el presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Norberto Traub Gainsborg; el vicepresidente señor Alberto Fernández Donoso; don Oscar Avendaño Godoy, Director Secretario de la entidad; Oficiales y Personal del Cuadro

Permanente de la Fuerza Aérea de Brasil y Chile, Agregados Aéreos de otras naciones y representantes del mundo aeronáutico, entre otros.



Norberto Traub, Presidente del IIHACH confiere al Coronel FAB Paulo César Andari, Agregado Aeronáutico de Brasil que deja el país, la alta distinción académica “Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile” mérito militar en el grado de Caballero del Aire, como reconocimiento a su distinguida labor en el campo de la investigación y difusión de la historia aeronáutica entre ambas naciones.

Cabe destacar que para el IIHACH constituyó un inmenso orgullo de otorgar esta distinción, en la persona de coronel Paulo César Andari, digno exponente de ese Brasil, patria no sólo de un grande como Alberto Santos Dumont, sino que de otros gloriosos pioneros de la navegación aérea, tales como Bartolomé de Guzmán y Augusto Severo.

El Coronel Andari de notable actuar tuvo durante su servicio en Chile, la iniciativa y preocupación por la creación de una edición especial de la revista Adiaerovisao en la cual se difundieran importantes antecedentes históricos de la amistad chileno-brasilera, y el posterior inicio a los trámites necesarios para perpetuar adecuadamente el recuerdo señero del gran pionero aeronáutico Alberto Santos Dumont en Chile, por lo que esta corporación consideró que sus méritos personales y profesionales cumplieron a cabalidad con el espíritu que esta corporación premia desde el 2012, a quienes se han distinguido en la difusión histórico aeronáutica.

A continuación de la imposición de la condecoración, la actividad continuó con el cambio de mando, mismo que se efectuó con gran precisión y calidez, pues además de la solemnidad propia de la ceremonia militar incluyó la presentación del nuevo Agregado Aeronáutico Coronel de Aviación FAB, Sr. Sergio Mourão y de su encantadora familia.



Al finalizar, el Coronel Andari dirigió algunas palabras a los presentes, donde agradeció a Dios por la ocasión, la asistencia de los presentes, la imposición del reconocimiento otorgado por el IIHACH y su compromiso por la difusión histórica, el notable desempeño del señor Embajador Duarte y del equipo de la Agregaduría como al igual al apoyo recibido por la Fuerza Aérea de Chile y toda su gente, y finalmente agradeció la compañía de su madre presente, como también tuvo sentidas expresiones de amor y agradecimiento por el constante apoyo que su señora Carla Cristina, le brindara para el brillante desempeño de su carrera.



(De izquierda a derecha). Coronel FAP Martín Canghuala, Agregado Aeronáutico del Perú; Oscar Avendaño, Director Secretario del IIHACH; Oscar Zulueta, Agregado Aeronáutico de Colombia; CDA (DA) Fernando Atala, Oficial de Enlace de Relaciones Internacionales de la Fuerza Aérea de Chile; Coronel FAB Paulo César Andari, Agregado Aeronáutico de Brasil que deja el país; Norberto Traub, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; Comodoro Walter Brun, Agregado Aeronáutico de Argentina; Alberto Fernández, vicepresidente del IIHACH y el Coronel Francisco Martínez, Agregado Aeronáutico de República Dominicana

❖ *Miembros del IAHACH acudieron al Festival Aéreo de Villarrica 2018*

Como es tradicional cada año en enero, se realizó durante los días 26-27 y 28, la versión número décimo segunda de este Festival Aéreo.

Si bien es cierto, la concurrencia de público y de aeronaves, esta vez fue inferior a otras versiones anteriores, hubo buenas novedades como la presentación del RV-Team de Chile, en un vuelo nocturno, con luces y música que sonaba al son de la danza de maniobras aéreas.

Otra novedad humanitaria, corrió por cuenta del Team "Give Hope Wings" de Canadá, quienes con sus dos aviones recorren el mundo, reuniendo dinero para niños con enfermedades terminales.

El primer día del evento, aterrizó en el Aeródromo de Villarrica, un helicóptero Robinson R-44 que traía en su interior, al Presidente electo de la República, don Sebastián Piñera Echeñique.



Señores Sebastian Piñera Echeñique y Eduardo Picasso Gutiérrez, Presidente del Club Aéreo Villarrica

El Presidente electo, hizo un alto en su descanso del Lago Caburga, para apreciar y compartir con los pilotos, delegaciones y público asistentes al espectáculo.

Como siempre la hospitalidad, la camaradería y la organización del Club Aéreo de Villarrica, quedó plasmada para delegaciones y pilotos de Canadá, Brasil, Uruguay, Bolivia, Argentina, y numerosos Clubes Aéreos de Chile.

El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, estuvo representado esta vez por los socios señores Juan Cunill, Rodrigo Jiménez, Juan Carlos Velasco y Claudio Cáceres Godoy.



Socios señores Claudio Cáceres, Juan Cunill y Rodrigo Jiménez

❖ *Ceremonia ecuménica en conmemoración al trigésimo quinto aniversario del IAHACH*



Vista general de los asistentes a la ceremonia de celebración del trigésimo quinto aniversario

Una sencilla y hermosa ceremonia ecuménica realizada en la iglesia de la Fuerza Aérea de Chile “San Miguel Arcángel”, se efectuó el domingo 28 de enero la conmemoración del trigésimo quinto aniversario del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Esta importante ocasión, estuvo encabezada por el presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Norberto Traub Gainsborg; el vicepresidente señor Alberto Fernández Donoso; don Oscar Avendaño Godoy, Director Secretario de la entidad quien hizo de “maestro de ceremonias”; y asistieron numerosos socios, familiares, representantes de la Fuerza Aérea de Chile; Agregados Aeronáuticos; corporaciones congéneres y amigos de la corporación.



**Foto izquierda: Don Oscar Avendaño Godoy, Director secretario de la corporación en su rol de “Maestro de ceremonias”
Foto derecha: Don Aníbal Jiménez Lazón, Capellán Nacional Protestante de la Fuerza Aérea de Chile y distinguido miembro de la corporación, durante su emotivo mensaje.**

El sencillo acto religioso contó con la participación inicial del Capellán Nacional para la Fuerza Aérea de Chile, Coronel de Aviación don Aníbal Jiménez Lazón, quien realizó una estupenda alocución y de la cual reproducimos algunos relevantes párrafos: *“Amados, les saludo en el nombre del Padre, del Hijo y del Espíritu Santo, con la certeza que nuestro Señor está en medio de nosotros.*

Hoy celebramos el trigésimo quinto aniversario de nuestro Instituto Histórico Aeronáutico. También recordamos con amor y gratitud a nuestros antecesores, aquellos hombres visionarios que vieron la trascendencia de recordar y hacer presente la historia de nuestros cielos, y de los hombres y mujeres que lo conquistaron y seguirán conquistándolo.

Es bueno tener presente, a aquellos que dieron sus vidas, al servicio de nuestra Patria, en esa atesorada, y muchas veces solitaria acción de hacer historia. Sus vidas de entrega, no han sido en

vano, pues su labor nos permite comprender la plena entrega de los aviadores, y los tremendos progresos de nuestra aeronáutica.

Hoy, al ver esta expresión de amor y de negación propia, podemos visualizar el esfuerzo y visión, de cada uno de los que nos precedieron en el instituto”. Luego casi al final de sus sabias y emotivas palabras agregó: “Los cristianos, saben que los ojos del Señor siempre nos están mirando, y hay que realizar todos nuestros actos y acciones con excelencia, como para Él.

Ese es el desafío que enfrentaron los que nos precedieron, y este es el desafío para los miembros del Instituto Histórico Aeronáutico,

Pues todo lo que hagamos, debe ser con excelencia, no por el poder del temor, sino para agradar a Dios, en todo lo que hagamos y pensemos. Se debe saber invertir, en una relación personal con Dios, solo así podremos cumplir con excelencia con nuestras responsabilidades con Dios, la patria y nuestro instituto.

Amados hermanos y camaradas, es mejor testificar con el ejemplo, que mil palabras. Seamos miembros aeronáuticos de excelencia. No olvidemos, que cada acto y acción, estamos presentando a Cristo y a nuestra Patria. Que la fidelidad y la templanza, en nuestro andar, en nuestro instituto sea lo más cierto de nuestro carácter.”

Al terminar sus palabras, invitó a los presentes a unirse en una oración. Luego se dio inicio a la sagrada misa, la que estuvo a cargo de nuestro apreciado capellán Presbítero don Elías Peña Pino, quien en la prédica también tuvo relevantes intervenciones con respecto a los integrantes de la corporación, su compromiso desinteresado y su responsabilidad de servicio con respecto a la comunidad y quienes la integran.



Las lecturas estuvieron a cargo de los señores socios, don Alberto Fernandez Donoso y el Coronel de Carabineros don Humberto Limongi Sánchez. La ceremonia en sí, estuvo regalada este particular día de aniversario, de la compañía del coro institucional, “Voces en vuelo”; quienes con gran alegría y generosidad nos brindaron de una emotiva y cálida ocasión de escuchar su relevante trabajo y brillante entrega. Al final de la misa, sus integrantes fueron largamente aplaudidos y felicitados.



Algunos de los distinguidos integrantes del coro “Voces en vuelo” que estuvieron presentes en el aniversario

❖ *Con una concurrida cena de celebración el IAHACH celebró su trigésimo quinto aniversario*

Con una emotiva y familiar reunión y cena de Camaradería celebrada el lunes 29 de enero del presente año, se dio término a las actividades de celebración desarrolladas con motivo del 35° Aniversario del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.



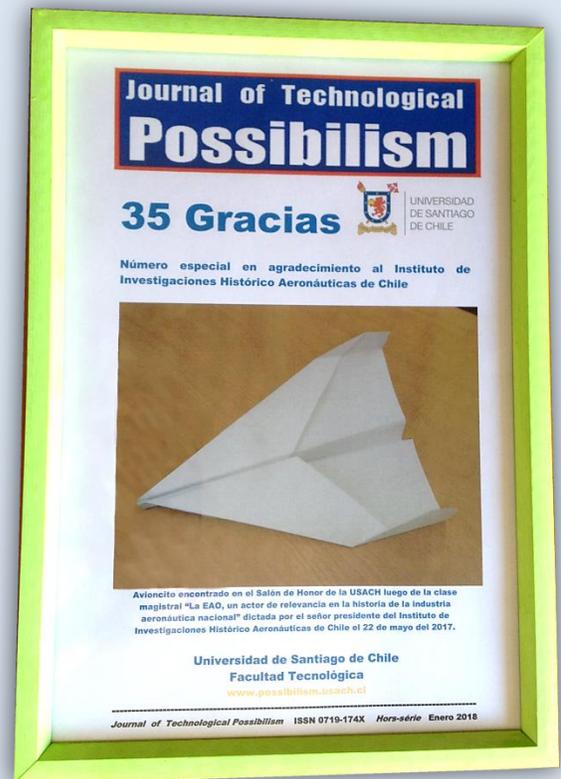
En efecto, a contar de las 19:15 hrs. fueron puntualmente llegando a nuestra Sede Social, el Agregado Aeronáutico de Colombia Coronel de Aviación Sr. Oscar Zuluaga y Señora; el Vicepresidente de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía de Chile Sr. Isidoro Vázquez de Acuña; el Presidente del Instituto Histórico de Carabineros de Chile, General Sr. Hosmán Pérez Sepúlveda; el Sr. Agregado de Defensa a la Embajada del Uruguay, Coronel Alejandro H. Arocena; los Académicos de la USACH señores, Lucio Cañete Arratia y Patricio Castro Prado; el Presidente del Centro de ex cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas” Coronel Sr. Erick Espinoza Berdichevsky; el Presidente del Instituto de Genealogía Sr. Jorge del Real Westphal; la Presidente del Círculo de Profesionales Universitarios de Carabineros de Chile, señora María Isabel Vermehren; la Directora Secretaria de la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile “Alas Andinas” señora Náyade Muñoz Rivera, y así muchos otros distinguidos Socios Activos, Socios Colaboradores y Amigos del IAHACH.



Dio inicio al acto, el Presidente del Instituto don Norberto Traub Gainsborg quien hizo una breve introducción de los orígenes e historia de nuestra corporación, la que fue complementada con el franco y atractivo testimonio del Socio Fundador, ex Presidente del Instituto y apreciado amigo señor Sergio Barriga Kreft.

El señor Barriga, en una exposición distendida y amena, apoyado con imágenes proyectadas donde fue relatando, paso a paso, detalles de la reunión constitutiva de la corporación y de la Federación Internacional de Entidades de Estudios Histórico Aeronáuticos y Espaciales (FIDEHAE), haciendo alcances anecdóticos que hicieron sonreír al auditorio que entusiasmado lo aplaudió cordialmente al término de su presentación.

En medio de la ceremonia y poniendo una nota de simpática sorpresa, se hizo presente el señor José Brito, hábil artista artesano que se había comprometido a regalar al Instituto un podio de madera de su manufactura, explicando que por problemas de tránsito, interrumpido por una manifestación callejera, le habían impedido llegar a la hora oportuna. Ello fue motivo de nuevos aplausos de la concurrencia, ante este insólito hecho que hizo que la reunión fuese aún mucho más familiar y cordial. El Presidente junto con agradecer el hermoso trabajo realizado por el señor Brito, destacó los orígenes de la base de madera del mismo, en donde se evidenció el significativo carácter histórico aeronáutico de su procedencia.



**Foto izquierda: El Dr. Lucio Cañete Arratia, de la Facultad Tecnológica USACH durante su elogiosa intervención
Imagen derecha: Portada alusiva del Journal of Technological Possibilism “35 Gracias” de la Facultad Tecnológica de la
Universidad de Santiago de Chile**

A continuación intervino el Académico de la Universidad de Santiago de Chile, señor Lucio Cañete Arratia quien, en breves palabras, agradeció emocionado al Instituto el enorme aporte realizado acerca de la investigación iniciada por esta corporación hacia la importancia que tuvo la Escuela de

Artes y Oficios, Alma Mater de la USACH, en los albores del desarrollo de la industria Aeronáutica Nacional, al salir de sus aulas los primeros mecánicos de aviación con que contó la aviación militar y luego la Fuerza Aérea Nacional. Además destacó el papel de vinculación e investigación desarrollado por nuestro presidente, mismo que ha despertado e incentivado nuevas iniciativas dentro del segmento estudiantil y académico. Tras sus sentidas palabras hizo entrega de la portada del último *Journal of Technological Possibilism*, el que en honor al Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, bautizarán “**35 Gracias**” (Número especial que reúne 35 trabajos presentados este año que termina y que en su portada lleva un avión de papel que se encontrara en el Salón de Honor de la USACH, luego de la clase magistral dictada por el señor presidente del IAHACH, el 22 de mayo pasado)

Luego, otro socio, el señor Oscar Medina se hizo de algunos minutos para entregar un valioso libro de primera edición traído de uno de sus viajes y que cuando lo vio, se acordó del instituto por lo que ahora, hacía su entrega formal para disfrute de aquellos investigadores que frecuentan la biblioteca.

Terminado el acto de conmemoración, el presidente entregó como recuerdo de esta memorable ocasión, una medalla recordatoria de estos primeros 35 años de vida, de un sueño hecho realidad. Luego se invitó a la concurrencia a tomarse una fotografía grupal y a compartir un cocktail previo a la cena de camaradería donde se terminaron de hacer las presentaciones de algunos ilustres participantes que nos acompañaban por primera vez en una actividad de este tipo.



Náyade Muñoz Rivera, directora de la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile “Alas Andinas” entrega al señor Traub, un hermoso e interesante obsequio para la Biblioteca del IAHACH.

En la oportunidad, la señora Náyade Muñoz Rivera, directora de la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile “Alas Andinas” entregó al señor Traub, un hermoso e interesante libro titulado “*A Chronology of aviation*”, a nombre de nuestras muy queridas y respetadas amigas pilotos.

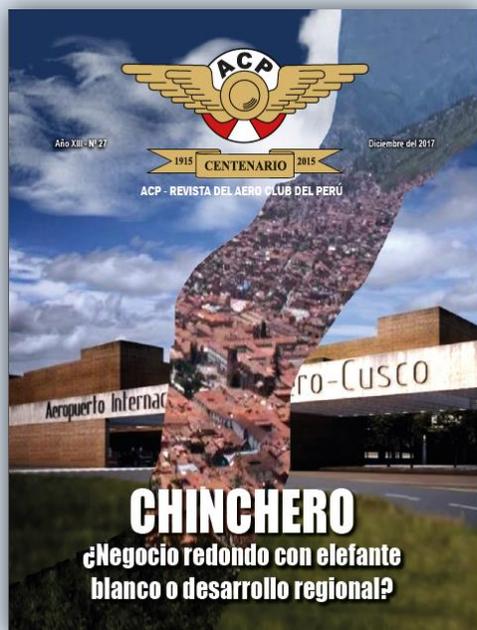


Parte de los treinta y cinco asistentes a la celebración del trigésimo quinto Aniversario del IIHACH

A continuación, los invitados accedieron a la cena de clausura, donde los comensales departieron cordialmente, algunos de los cuales continuaron haciendo consultas acerca de otros detalles del origen del Instituto, sus relaciones con entidades congéneres y actividades en beneficio no solamente de investigación y asesoría histórico aeronáutico, sino que incluso en apoyo a entidades culturales y de bien común.

Próximo a la media noche, se dio término a la reunión despidiendo a cada uno de los comensales quienes manifestaron la grata satisfacción de haber participado en tan agradable evento.

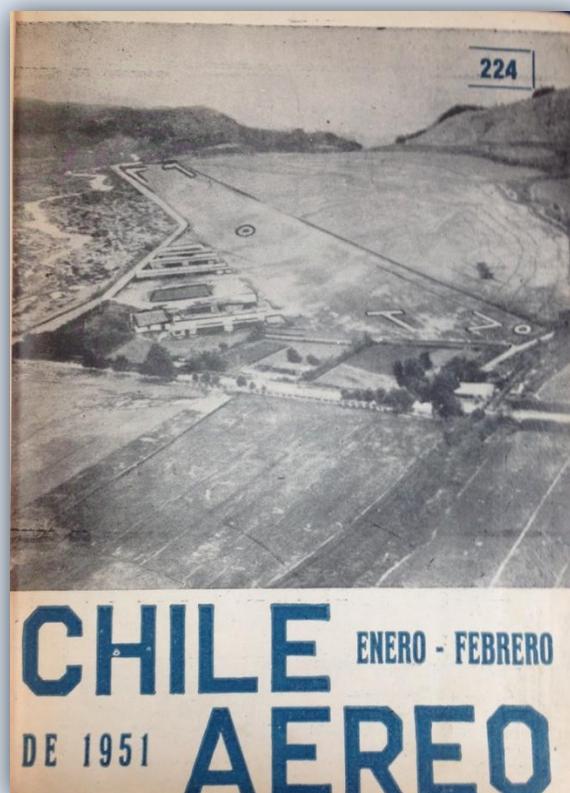
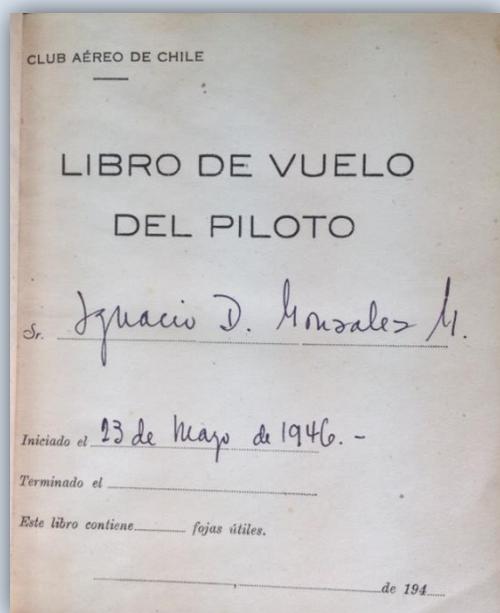
II. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS

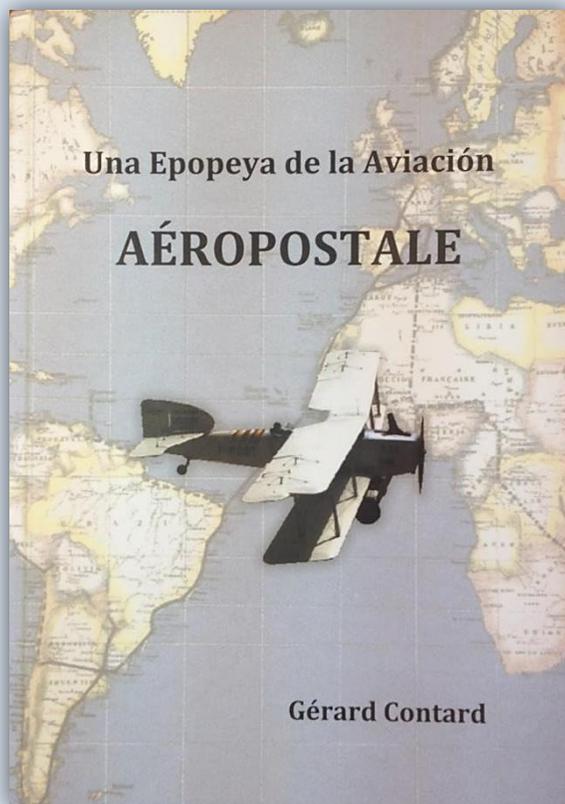
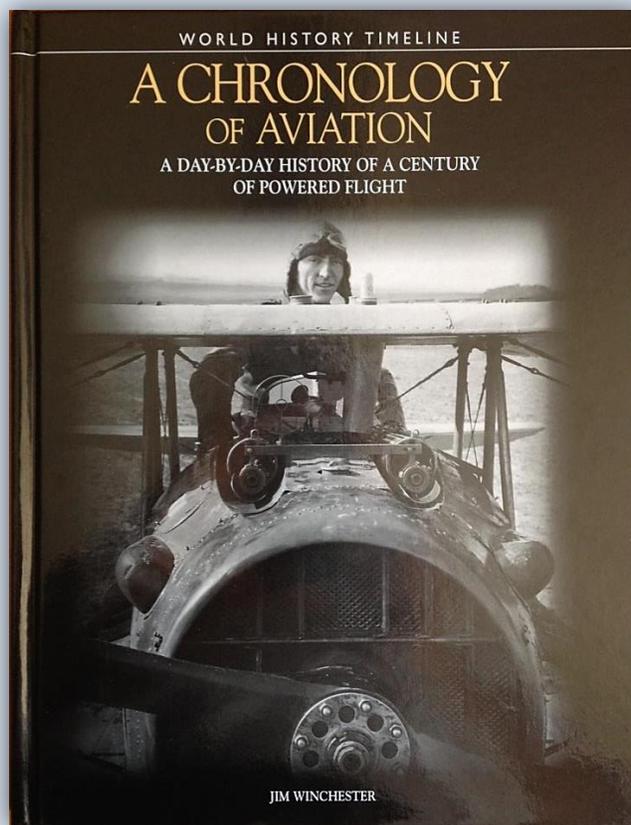
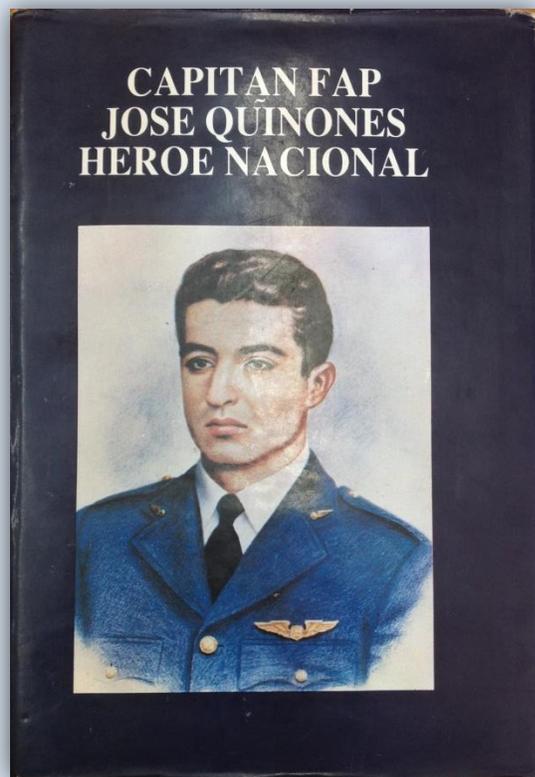


- ❖ *En este mes de enero, recibimos para nuestra biblioteca algunas interesantes publicaciones que están disponibles para su consulta o descarga.*

Portadas de los libros, revistas y folletos que recibíáramos de regalo por parte de algunos socios y amigos de la corporación.

Muchas gracias al Aero Club del Perú, Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas", Alas Andinas, Gaceta Aeronáutica, como al igual que a nuestros amigos Rafael Videla, Vicente von Teuber, Oscar Medina y nuestro apreciado autor y amigo residente, en Venezuela Gérard Contard.





Entrada nueva en Gaceta Aeronautica



Beneficiarios de la guerra

por [Pablo Luciano Potenze](#)

Durante la Segunda Guerra Mundial se fabricaron, según las fuentes, entre 13.000 y 16.000 aviones de transporte Douglas C-47 y C-54. La mayor parte de ellos fueron luego convertidos en aviones civiles, y esa flota fue la base de la supremacía de la marca Douglas en los tiempos del motor a pistón.

[Leer más de esta entrada](#)

[Pablo Luciano Potenze](#) | enero 29, 2018 en 6:00 pm | URL: <https://wp.me/p1P39s-6Np>

[Comentario](#)

[Ver todos los comentarios](#)

[Cancelar la suscripción](#) para no recibir entradas de Gaceta Aeronautica.

[Junto con saludar a nuestros amigos de la Argentina, les dejamos para nuestros lectores este interesante link recibido desde la Gaceta Aeronáutica.](#)

El Comité Internacional de Historia Militar (ICMH) publica nuevamente una nota de reconocimiento para el sitio web del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y recomienda su *“rico Boletín mensual”* a la comunidad internacional de historiadores militares interesados por la historia de la aviación.

Le comité scientifique inclut le président d'honneur de la CIHM, le professeur Luc de Vos et le son président actuel, le professeur Massimo de Leonardis.

L'Instituto de Investigaciones Historico Aeronauticas du Chili

Cet institut gère un intéressant site web (<https://iihach.wixsite.com/historiaaeronautica>) et publie un riche bulletin mensuel sur ses activités. Les membres de la CIHM intéressés par l'histoire de l'aviation pourront utilement consulter ce site.

21

Visitez le site web du CIHM : <http://icmh-ci hm.org/>

III. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

Dentro del plan de difusión de hitos, personajes y material de carácter histórico aeronáutico, reservamos este espacio que incorpora novedades de otras entidades relacionadas que trabajan en conjunto con nuestra corporación.

❖ *Saludos recibidos por nuevo aniversario del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile*

Durante este mes de enero, hemos recibido gratos y afectuosos saludos de instituciones congéneres y amigos desde Argentina, Chile, Ecuador, España, Inglaterra, México, Perú y República Dominicana los que comparten nuestra alegría por estos fructíferos 35 años de vida, y de los cuales reproducimos algunos muy representativos.

MARÍA ISABEL VERMEHREN RODRÍGUEZ, Tecnólogo Médico Jefe ® de Carabineros, Presidente del Círculo de Profesionales Universitarios ® de Carabineros de Chile y el Honorable Directorio, saludan muy cordialmente y felicitan al Sr. NORBERTO TRAUB GAINSBORG, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, con ocasión de conmemorar en esta fecha, el 35º Aniversario de esa importante Corporación, expresiones que solicita por su digno intermedio hacer extensivas al Honorable Directorio, socios y a sus distinguidas familias.

Con mucho agrado los acompañaré a la cena de celebración el día lunes 29 del presente mes, en tan importante reunión de confraternidad a la que han tenido la gentileza de invitarme.

Para todos y cada uno de ustedes, nuestros más sinceros votos de profunda amistad, de creciente éxito y prosperidad en lo personal y profesional.

Santiago, 25 de Enero de 2018.



Patricio Eberhard Burgos, Secretario General de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía, saluda muy atentamente al presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, don Norberto Traub Gainsborg y por su intermedio al directorio y miembros de esa prestigiosa institución, con motivo del 35º aniversario de esa corporación.

Eberhard aprovecha la ocasión para reiterar sus cordiales saludos a ese prestigioso y reconocido Instituto, deseándole el mayor de los éxitos en continuar con la hermosa misión de investigar, conmemorar, preservar y difundir la historia de los valores de nuestra aviación.

Santiago, enero del 2018



VÍCTOR VILLALOBOS COLLAO,
General de Aviación, Director General de Aeronáutica Civil, saluda muy atentamente al señor Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas, don Norberto Traub Gainsborg y se complace en hacerle llegar sus sinceras congratulaciones con motivo de cumplir el próximo 28 de enero, treinta y cinco años de vida de ese prestigioso organismo histórico aeronáutico.

El General Villalobos, por su intermedio, hace extensivo este saludo a todos los profesionales que forman parte de ese Instituto, y se vale de esta ocasión para expresarle los sentimientos de su mayor consideración.

Santiago, Enero de 2018



INSTITUTO HISTÓRICO DE CARABINEROS ®
"GENERAL CARLOS IBÁÑEZ DEL CAMPO"

N° 04/2018

Santiago, Enero de 2018.-

Al señor Presidente,
DON NORBERTO TRAUB GAINSBORG.
Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile..
GUARNICION.

De nuestra mi especial consideración:

Próximo a conmemorarse el Trigésimo Quinto Aniversario Fundacional de la Corporación que US. lidera me permito, a nombre del Instituto Histórico de Carabineros de Chile ® "General Carlos Ibáñez del Campo", de su Directorio, de los Miembros del Consejo Consultivo, de los Miembros de Número y muy en particular del Presidente que firma esta nota, hacerle llegar nuestro más expresivo y caluroso saludo de congratulación por esta connotada circunstancia, que mucho honra a quienes cristalizan como motivo de vida y manifestación de fe, la investigación y conservación de la historia Aeronáutica de Chile.

Al tiempo de concluir estas líneas, junto con reiterar los conceptos emitidos, le ruego encarecidamente, que acepte nuestros fraternos sentimientos de solidaridad institucional, los que solicito hacer del conocimiento de todos y cada uno de los socios de la entidad que preside.

Saluda atentamente US.

POR EL H. DIRECTORIO,

HOSMÁN PÉREZ SEPÚLVEDA.
General Inspector ® de Carabineros.
PRESIDENTE.

Haps/jnv.
Arch



Erick Espinoza Berdichevsky, Coronel de Aviación, Presidente del Centro de Ex-Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas", saluda atentamente al Sr. Presidente del Instituto de Investigaciones Históricas Aeronáuticas de Chile, Aviator Dn. **Norberto Traub Gainsborg** y en su nombre, en el del Directorio como en el de todos nuestros Socios Aviadores, le expresa sus más sinceras congratulaciones con motivo de celebrarse un nuevo Aniversario de ese prestigioso Instituto.

El Coronel **Espinoza**, se complace en hacer extensivo estos saludos, a todos los integrantes de ese prestigioso organismo, a quienes expresa sinceros votos por la ventura personal de cada uno de ellos, asimismo aprovecha esta especial ocasión para reiterarle al Aviator **Traub**, las seguridades de su especial consideración y alta estima, en "**Alas y Amistad**".

Con especial afecto,

Santiago, 28 de Enero de 2018.

"ÁGUILAS BLANCAS – REFUGIO DEL ESPÍRITU INSTITUCIONAL"



PRESIDENCIA DE LA NACIÓN
MINISTERIO DE CULTURA
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

BUENOS AIRES, 08 de enero de 2018
NOTA INN N.º 01/2018

Señor Presidente y DILECITO MIEMBRO DE ESTE INSTITUTO,

Tengo el honor de dirigirme a la persona de Usted, a los fines de presentarle, en nombre propio mis especiales saludos, acompañados del Honorable Consejo Académico de este Instituto Nacional Newberiano, extensivo a la Comisión Directiva de ese prestigioso Instituto.

Asimismo, es de nuestra especial consideración, que el próximo 28 de enero del Año del Señor del 2018, la mencionada Corporación, cumplirá sus primeros 35 años de vida, proficua, al servicio de la Historia Aeronáutica y Espacial, de Chile, y del mundo todo.

El cumplir estas Bodas de Coral y Jade, tienen más que una muy especial significación en razón del papel preponderante que dentro de la disciplina académica citada, trasciende el mero marco de su investigación, estudio y difusión, constituyéndose una poderosa arma de hermandad, orlada de cariño y afecto, que tanta falta hace para ganar la Guerra más difícil: La Guerra por la Paz.

Precisamente el coral que crece en cavernas oscuras y son sacados a la luz por la mano del hombre y el jade que constituye desde milenios, la piedra de los grandes auspicios, hacen de nuestro Instituto, ya que tengo el Honor de ser Miembro Correspondiente en la Argentina, sea la herramienta perfecta para dar con plenitud el conocimiento aeronáutico y espacial, y el saber para el bien de la Humanidad..

Este nuevo aniversario, sorprende al Instituto, en un claro proceso de gran consolidación intelectual, que hace que la alegría inunde los corazones de quienes laboran con ahínco en la consecución de un fin supremo autoimpuesto: El Saber.

El gran Sarmiento, que fue acogido generosamente por Chile, durante su exilio, fundando el prestigioso Diario "El Mercurio", siempre pregonaba que nuestros Pueblos debían sorber en el manantial del saber, para que de esa manera, poder llegar al desarrollo y la felicidad de todos, basamentando la belleza del conocimiento, que es luz y verdad.

Estaba en mis planes poder estar presente en las festividades de los 35 años, pero desgraciadamente el problema económico dijo no, no lo haré físicamente, pero sí estaré con el espíritu de Merino, de Dell' Oro y de tantos otros Aviadores de Chile, que prestigian cada día los cielos soberanos de nuestros Hermanos.

Aprovecho para felicitarlo efusivamente, y colocar a la consideración de todos los Académicos, la brillante idea de escribir un libro con todos los intentos del Cruce de la Cordillera de los Andes, titulado "El Muro que nos Une", lo cual será sin duda un éxito de magnitud, y reafirmará por siempre y para siempre, nuestros destinos nacidos bajo las hojas de

Av. L. N. Alem 719 1º of. 4 (1001) C.A.B.A

e-mail: info@institutonewberiano.gob.ar

Tel/fax: (54-11)5166-0714 / 0942



PRESIDENCIA DE LA NACIÓN
MINISTERIO DE CULTURA
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

los Sables Libertarios de San Martín y O'Higgins, que cimentaron la simbiosis que debe siempre existir, nacidos, de la misma placenta que dio ejemplo a América toda

Felicidades señor Presidente, felicidades Cuerpo Académico, nos complacemos grandemente por este nuevo aniversario, el cual optimizará aún más la ejemplar tarea que vienen desempeñando.

Con el abrazo de los vientos y el saludo de las nubes, los estrecho fuertemente en los profundos pliegues de mi corazón, sintiendo la misma emoción, que como Montañés también que soy, además de Aviador, poder unir nuestra Gloriosas Banderas en el Cristo Redentor, Rey de Reyes.



Sid Cerro de Rastre,
Salvador Roberto Martínez
Prof. SALVADOR ROBERTO MARTINEZ
Comandante Mayor Aviador
PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO
MINISTERIO DE CULTURA
PRESIDENCIA DE LA NACION

SEÑOR PRESIDENTE
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE
Norberto Pablo Traub Gainsborg
S _____ / _____ D

Av. L. N. Alem 719 1° of. 4 (1001) C.A.B.A

Tel/fax: (54-11)5166-0714 / 0942

e-mail: info@institutonewberiano.gob.ar

AUSTIN TEXAS, ENERO 08 DEL 2018.

SEÑOR DOCTOR
NORBERTO TRAUB G.
PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE
HISTORIA AERONAUTICA DE CHILE
Santiago de Chile

Muy Apreciado Norberto:

Con ocasión del próximo 28 de enero del presente, cuando cumplirá los primeros 35 años de la Fundación del Instituto de Investigación Histórico Aeronáutica de Chile, concelebrando las Bodas de Coral, el cual alegóricamente se distingue por conseguir por medio de sus células urticantes, los mejores nutrientes como serían los que formamos parte integral del Instituto, del cual honrosamente soy el Primer Colombiano en ser parte como Miembro Correspondiente de los 29 colegas que conformamos en la actualidad, es muy reconfortable el expresarle mis fervientes felicitaciones, las cuales hago extensivas a los Miembros del Consejo Directivo; con Alberto, Oscar, Claudio, Rino, Sandrino y Rodrigo a quienes a tu comando, han llevado con éxito indiscutible, la acertada Dirección de la Institución afiliada a FIDEHAE.

Desde que en el año 1977, varios pensadores de la importancia aérea, idearon la premisa de su creación, hasta que en el año de 1984 el 04 de julio día de la independencia norteamericana, el Señor Ministro de Justicia Dr. Hugo Rosende Subiabre, les confirió por medio del Decreto 584, la personería Jurídica de la Institución, Ustedes todos, han logrado avanzar en la investigación, celebración y recordar de la urdimbre de la importante historia de la aviación Chilena, tanto Civil como Militar.

Como Amigo y Miembro de la Institución, acusen mis parabienes en esta festividad y les auguro en la fecha adiaada, una celebración con altura.

Cordialmente.

DR. ALVARO A. SEQUERA DUARTE Msc-Ph.D
Derecho Aeronáutico y del Espacio
Facultad de Derecho Departamento de Postgrados
Universidad Upe de Málaga-España.



Cerrillos, enero 28 de 2018

Señor
Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas
Don Norberto Traub Gainsborg
Presente

Con mucho agrado me dirijo a US., para expresarle a nombre de los Oficiales, Personal del Cuadro Permanente y Empleados Civiles del Departamento Comunicacional, como en el mío propio, las más sinceras felicitaciones con motivo de celebrarse un nuevo aniversario de la creación del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas.

En esta fecha tan especial, hago llegar a través de su intermedio, un especial saludo a todos los integrantes de ese prestigioso Instituto, deseándoles éxito en el desarrollo de sus funciones profesionales y personales.

Reiterando mis felicitaciones, hago propicia la ocasión para manifestarle mis sentimientos de consideración y estima.


MARIO JORQUERA SOLÍS
Coronel de Aviación (AD)
JEFE DEL DEPARTAMENTO COMUNICACIONAL





28 de enero del 2018.-
Santo Domingo, República Dominicana

Señor
NORBERTO TRAUB
Presidente del Instituto de Investigación Histórico
Aeronáutica y del Espacio de Chile
Su despacho. -

Distinguido presidente:

Cortésmente, después de un cordial saludo, quiero felicitarle a usted y a todos los miembros que componemos esa importante institución, luchadora de los intereses históricos aeronáuticos de su país, a propósito de celebrar un aniversario más de su organización. Por esta vía, le deseamos todos los parabienes siempre resaltando nuestras efemérides aeronáuticas, contribuyendo y aportando a la aviación en todo el mundo.

En nombre del INDOHA y todos sus miembros, pedimos a Nuestra Señora de Loreto, patrona de todos los aeronautas y de nuestras instituciones, que nos proteja en cada uno de los vuelos que emprendamos. Como reza el lema de todos los aeronautas **"SUPRA NUBEM INFRA DEUS SOLUM"** solo DIOS por encima de las nubes. Con sentimiento de respeto se despide de usted, deseándole los mejores parabienes.

Atentamente,

CARLOS ORTEGA VERGÉS
Presidente



Calle Las Mercedes No. 5, Zona Colonial
Edificio Centro de Altos Estudios Humanísticos y de la Lengua Española
Teléfono: 829-820-1324 / 809-685-2676
www.institutoindoha.com / institutoindoha@gmail.com

Emotivo email recibido del señor Enrique Carrasco Henríquez, "Delegado Representante" en Isla de Pascua y uno de los más antiguos miembros de nuestra corporación, quien prestó eminentes servicios como Director Secretario de la misma, durante sus primeros años de vida.

Estimado señor Presidente del IIHACH.

Al cumplirse este mes, un año más en que nuestro querido Instituto continúa vigente en su importante misión de investigar, rescatar, preservar y difundir el desarrollo histórico de la Aviación Chilena, quiero hacer llegar, desde esta lejana Isla, un fraternal y cordial saludo a todos los socios y amigos que hacen posible mantener en el tiempo este sueño hecho realidad por aquellos visionarios aviadores que crearon, que dieron vida a esta Institución, a los que hoy nos acompañan y guían desde la fantástica batida de los cóndores lejanos como el Coronel Dn. Enrique Flores Álvarez, el Sr. Comandante de Aeronave Dn. Alfonso Cuadrado Merino, Don Cyril Halley-Harris Mc Donald y al cuarto integrante de esa Bandada y que aún nos acompaña en esta tarea, el Comandante Dn. Sergio Barriga Kreft.

Muchos hemos sido los que pasamos por las Salas del Instituto, muchos han sido los que contribuyeron con sus conocimientos, con sus experiencias, con sus historias, anécdotas y chascarros de esta novel rama, y así como en los inicios hubo dos motorazos que impulsaron esta obra, el Coronel Flores y el Comandante Barriga, hoy tenemos en la persona del actual Presidente otro motor que no claudica y que nos mantiene informados mes a mes de todas las actividades del Instituto, me refiero a Don Norberto Traub, gracias señor Presidente por no permitir que esta llama se apague.

Hoy, yo, lejano, siento un orgullo profundo de haber de haber aportado con mi grano de arena como parte de los primeros directorios y no puedo dejar en el olvido a personas que, posteriormente, con su empuje, o con sus "llegadas" ayudaron a cimentar esto como fue el caso del Coronel don Felipe Araya Stiglich y el Comandante don José Núñez Rousseau.

Finalmente, también el recuerdo para la gran secretaria que fue la señora Gloria Escobar Reyno.

Por todos ustedes los presentes y los lejanos y por todos los que nos acompañan desde la eternidad, quiero alzar desde Rapa Nui mi hapaina (copa) y decirles Manuia! (Salud!) por nuestro Instituto y por los aviadores que han hecho grande al país y a la aviación chilena en el mundo.

Iorana,

Enrique Carrasco..... un Manutara



JORGE JACQUE FALCÓN, Coronel,
Comandante de la Brigada de Aviación Ejército Subrogante,
saluda con especial atención al Señor NORBERTO TRAUB
GAINSBORG, Presidente del Instituto de Investigación
Histórico Aeronáutico de Chile, *y en nombre del personal de*
Oficiales, Suboficiales Mayores, Suboficiales, Clases,
Soldados Conscriptos y Empleados Civiles, hace llegar sus
más sinceras congratulaciones con motivo de conmemorarse
el 28 de Enero el 35° aniversario de ese Instituto y le solicita a
través de su digno intermedio hacer extensivos los saludos a
todos sus integrantes.

El CRL. JACQUE, junto con reiterar sus
felicitaciones hace propicia esta oportunidad para expresar a
UD., los sentimientos de consideración y estima.

¡con especial atención en el
día de su aniversario!

Rancagua, Enero 2018.



Saludo del Club Aéreo de Chile- Santiago en el aniversario N°35 del Instituto de Investigaciones Aeronáuticas de Chile.



Un 28 de enero, hace ya 35 años, se acordó crear el Instituto de Investigaciones Aeronáutica de Chile. Un gran paso para la historia de nuestro país, ya que si no se conoce el origen, no es factible proyectar el destino. Los precursores de esta iniciativa, mostraron poseer una gran visión y gracias a ellos, y a todos los miembros del Instituto que los sucedieron, hoy podemos conocer el origen de nuestra aviación y su desarrollo.

En nombre del Club Aéreo de Chile – Santiago, del directorio, socios y de su personal, saludo cordialmente al Presidente, directorio y personal del Instituto de Investigaciones Aeronáutica de Chile, con motivo de este importante aniversario.

Hans Gesche Walker
Presidente
Club Aéreo de Chile – Santiago



FUERZA AEREA DE CHILE
COMANDANTE EN JEFE

Cerrillos, 28 de enero de 2018

Señor
Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas
Don Norberto Traub Gainsborg
Presente

Con especial agrado me dirijo a Ud., para expresarle a nombre de la Fuerza Aérea, como en el mío propio, mis más sinceras y afectuosas congratulaciones con motivo de celebrarse un nuevo aniversario del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas.

Junto con ello, hago llegar los mejores deseos para el ejercicio de sus funciones, formulando votos por su ventura personal y continuo éxito en su gestión.

Reiterando mis congratulaciones, renuevo a Ud., las expresiones de mi distinguida consideración y estima.

ATENTAMENTE

JORGE ROBLES MELLA
General del Aire
COMANDANTE EN JEFE



❖ *Se recuerda que en marzo de 2018, vence el plazo de presentación de los trabajos académicos para participar del XVII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial*



XVII 
**CONGRESO INTERNACIONAL
DE HISTORIA AERONÁUTICA
Y DEL ESPACIO | 2018**
REPÚBLICA DOMINICANA

La Sociedad Colombista Panamericana promotora de la unión y fraternidad de los países de América y su influencia para la organización del Vuelo Panamericano Pro Faro a Colón de 1937.

Invitados especiales: Miembros de la FIDEHAE



Dirigido a todo el público académico
y amantes de la aviación

Lugar: Universidad Nacional Pedro
Henríquez Ureña, Recinto Santo Domingo,
República Dominicana.

**¡Se parte de este
gran encuentro!**

Entre los días 13 y 19 de noviembre de 2018, se realizará en la ciudad de Santo Domingo, República Dominicana, el XVII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio organizado por el Instituto Dominicano de Historia Aeronáutica (INDOHA) como integrante de la Federación de Entidades Histórico Aeronáuticas y Espaciales (FIDEHAE).

Para mayor información sobre el evento, bases del congreso e información referente a la participación, favor escribir a:
ortegaverges@gmail.com - institutoindoha@gmail.com
o llamar a los teléfonos: 829 820-1324 / 829-285-2018.



XVII CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA AERONÁUTICA Y DEL ESPACIO

FIDEHAE-SANTO DOMINGO 2018



INSTITUTO DOMINICANO DE HISTORIA AERONÁUTICA

Calle Las Mercedes No.5, Zona Colonial
Santo Domingo, República Dominicana.
01 de febrero 2018..

Descargue la información general del [XVII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio FIDEHAE – Santo Domingo, República Dominicana](#)

IV. EFEMÉRIDES DEL MES DE FEBRERO.

La presente sección aborda una serie de hechos y acontecimientos relevantes ocurridos durante el mes de febrero, los que hemos seleccionado para mantenerlos vivos dentro de la historia aeronáutica nacional e Iberoamericana.

01/02/1957. Se funda Ecuatoriana de Aviación, la que ha sido una de las aerolíneas más importantes del Ecuador, hasta su colapso definitivo en el año 2006.

01/02/1997. Ingresan las primeras mujeres cadetes a la Escuela Militar de Aeronáutica del Uruguay.



02/02/1914. Con la presencia del Ministro de Guerra, General Vespasiano de Albuquerque, es inaugurada en “Campo dos Afonsos”, la “Escuela Brasileira de Aviación”, destinada a la formación de aviadores militares brasileiros del Ejército y de la Marina.

02/02/1939. A partir de esta fecha y hasta el día 9, se realiza la Primera Conferencia Panamericana de Aviación Sanitaria, en la ciudad de Montevideo, Uruguay. Celebrada bajo los auspicios del Gobierno de la República Oriental del Uruguay, en cumplimiento de una resolución adoptada por la Primera Conferencia Técnica Interamericana de Aviación (supra, núm. 30), y conjuntamente con la Segunda Reunión de la Tercera Comisión Regional de Meteorología. Países representados en el importante evento: Argentina, Brasil, Cuba, Chile, El Salvador, Estados Unidos de América, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá, República Dominicana, Uruguay.

02/02/1944. Fallece en Rio de Janeiro, Marcel Bouilloux Lafont, fundador de la Compagnie Générale Aéropostale, que operara abriendo exitosas rutas y organizando la mayor red aérea en países de América del Sur, que se extendería en 1930 sobre los 17.000 kilómetros.

02/02/1949. Se crea el Club Aéreo de Lebu, al sur de Chile.

02/02/1972. Se crea el Club Aéreo de Curacaví. En sus instalaciones operó adicionalmente el Club Aéreo del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”, tras cerrarse lamentablemente las dependencias del antiguo Aeropuerto de Los Cerrillos, en Santiago, Chile.

03/02/1927. Se lleva a cabo el primer vuelo comercial de la empresa CONDOR SINDIKAT entre las ciudades de Río y Porto Alegre, en Brasil.

El avión utilizado para esta travesía fue un D-1012, Dornier Wal apodado “Atlántico”.

03/02/1946. Se crea el Club Aéreo de Villarrica, Chile. Para celebrar este nuevo aniversario, el Club viene organizando su ya tradicional “Festival Aéreo Internacional Villarrica”, el que este año celebró su décima segunda versión entre los días 26, 27 y 28 de enero de 2018

04/02/1902. Se realiza la primera ascensión registrada de un globo de aire caliente sobre el territorio antártico.

05/02/1915. Se considera esta fecha, como el día que nació la Fuerza Aérea Mexicana (FAM); cuando el primer Jefe del Ejército Constitucionalista, don Venustiano Carranza, expidió en el puerto de Veracruz el acuerdo por el que se creó el Arma de Aviación Militar dentro del Ejército Constitucionalista, sin embargo, no fue sino hasta el 10 de febrero de 1944 cuando el gobierno mexicano expidió el reconocimiento formal, a nivel constitucional, de la creación de la FAM.

Sobre estos antecedentes, en 1992, se expidió finalmente el decreto que declara el 10 de febrero, como el Día de la Fuerza Aérea Mexicana.



06/02/1928. Primer viaje aéreo entre República Dominicana, y Cuba. El aviador Charles A. Lindbergh transporta el primer correo aéreo entre Santo Domingo de Guzmán en la República Dominicana y La Habana en Cuba.



06/02/1929. El primer vuelo de transporte de correo aéreo internacional en Centro América y EUA termina con todo éxito; Lindbergh llega a Panamá pilotando el anfíbio Sikorsky S-38 con matrícula NC-8000, con el cual la entonces Pan American Airways, abre su ruta Miami-Panamá.

07/02/1954. Se crea el Club Aéreo de Frutillar, Chile.

08/02/1928. Llega a La Habana, Cuba procedente de República Dominicana, el famoso piloto norteamericano, señor Charles August Lindbergh, en los controles del famoso monomotor “Spirit of St. Louis” y se declara este día como “EL DIA DE LINDBERGH”, comenzando jornadas de homenajes y festejos en su honor.

El aviador fue aclamado por el pueblo en la Terraza Norte del Palacio, condecorado por el Presidente e invitado de honor de numerosas instituciones culturales y científicas. Después de su histórico vuelo sobre el Atlántico, Lindbergh visitó muchos países de la América Central en su ya famoso avión, donde como recuerdo de sus visitas, pintaba la bandera de estos países en el fuselaje.



Uno de los curiosos recuerdos que en la actualidad se conservan en Cuba de la visita de Lindbergh a la Habana.

08/02/1945. Promulgación del Decreto 409 por el que se traslada el control de la aviación civil cubana, hasta entonces a cargo del Ejército, asignándolo a la Comisión Nacional de Transportes.

09/02/1926. El Director de la Escuela Militar de Aviación del Uruguay, Teniente Coronel don Cesáreo L. Berisso, escolta con un avión Martinsyde al hidroavión español “Plus Ultra” al mando del Comandante Ramón Franco.

09/02/1967. Con la presencia del Presidente don Eduardo Frei Montalva se inaugura un nuevo aeropuerto en Lampa, comuna de Pudahuel en la ciudad de Santiago. Su pista poseía 3200 metros de largo por 45 metros de ancho, cubriendo una superficie de 144 000 m². Tenía una capacidad para recibir hasta 6 millones de pasajeros anuales y fue catalogado como un aeropuerto "clase A".

Si bien el Presidente Salvador Allende habría enviado en 1971 al Congreso un proyecto de ley que proponía denominar al Aeropuerto "*General del Aire Arturo Merino Benítez*", no sería hasta febrero de 1980, que mediante el Decreto Ley 3.2453, se cambiaría el nombre de "Pudahuel" al de "Aeropuerto Arturo Merino Benítez", para rendir un justo y merecido homenaje a quien fuera el arquitecto y forjador de la institucionalidad aérea, creando el Club Aéreo de Chile, primer Subsecretario de Aviación, fundador de la Línea Aérea Nacional, gestor de la primera fábrica de aviones en el país y primer Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.



Inauguración del monumento y placa conmemorativa a don Arturo Merino Benítez, ubicada en los jardines exteriores al Aeropuerto de su mismo nombre. (Marzo de 1980)

10/02/1891. Natalicio del señor Juan Guillermo Villasana López, primer mecánico ilustre de la aviación militar mexicana; impulsor de la proyección, cálculo y diseño de aeroplanos, hélices y helicópteros en México; Comandante de la F.A.M.

10/02/1926. Arriba a la Argentina, el Hidroavión español "Plus Ultra" al mando del comandante Ramón Franco; uniendo España y Argentina por primera vez en avión.

El Dornier Wal equipado con dos motores Napier Lion de 450 caballos, desató la histeria colectiva al amarizar en el Río de la Plata, tras un agotador raid aéreo en el que se había recorrido 10.270 kilómetros en 59 horas y 39 minutos a lo largo de siete etapas.



10/02/1974. LAN Chile realiza un vuelo sin escalas entre las ciudades de Punta Arenas, Chile y Sydney, Australia a través de la ruta transpolar, constituyendo el primer vuelo comercial con pasajeros a través de esa ruta. Si bien la compañía no inició vuelos a Sydney hasta 2001, permitió que otras aerolíneas realizaran vuelos transpolares, como el caso de Aerolíneas Argentinas que comenzó a unir

Buenos Aires-Río Gallegos, Auckland y Sydney con sus aviones Boeing 707 y posteriormente con los 747-200 y 747SP.

Este vuelo, ampliamente reconocido en el ambiente aeronáutico de la época, fue tripulado por: Comandante de Aeronave Jorge Jarpa Reyes; pilotos José Enci, Jorge Pérez y Julio Mattich; los navegantes Bruno Schule, Claudio Rosenbaum y César Fuentes; los ingenieros Juan Veas y Enrique Kahni; el tripulante de cabina Ricardo France; los sobrecargos Hernán Parada, Alejandro Anguita y Campbell Anderson; y las auxiliares de vuelo Perla Ibar, María Angélica Lapostol y Patricia Taha.

10/02/1995. La Fuerza Aérea Ecuatoriana conmemora la “Victoria Aérea del Cenepa y Día de la Aviación de Combate”, tras el conflicto armado con Perú. En ese contexto, la Fuerza Aérea Ecuatoriana realizó un despliegue aéreo sin precedentes; creando un agrupamiento especial llamado grupo aéreo amazonas compuesto por personal y equipos de las alas de combate N° 22 y N° 23, con el fin de proporcionar apoyo aéreo aproximado y rescate de combate en la zona del teatro de operaciones del alto Cenepa, donde combatían sus fuerzas terrestres.

Los escuadrones de combate de las alas N° 21, N° 23, la Escuela Militar de Aviación y el Escuadrón de Reconocimiento, en coordinación con los radares de la defensa aérea, desarrollaron un importante esfuerzo operativo y logístico, a fin de mantenerse en las más óptimas condiciones para el cumplimiento de su misión.

11/02/1983. Se cumplen 35 años desde que los pilotos civiles chilenos, señores Patricio Herrera Díaz y Carlos Rocca Righton realizaran el primer vuelo a la península Antártica, en un bimotor Piper Twin Comanche PA-39 del Club Aéreo de Santiago de Chile.

11/02/1910. El piloto francés Julien Mamet, hace el primer vuelo en avión registrado en España. Con un monoplano Blériot XI realiza una demostración aérea de unos dos minutos ante el público reunido en el Hipódromo de Can Tunis de Barcelona.



11/02/1913. Por Decreto Supremo G.1. N°187 (B.O. página 1.423) de 11 de febrero de 1913, firmado por el Presidente don Ramón Barros Luco y el Ministro de Guerra Jorge Matte Gormaz, se da vida a la **Escuela de Aeronáutica Militar de Chile**. Entidad que en la década de los años veinte cambió su denominación a Escuela de Aviación y que más tarde en 1944 tomara el nombre de “Escuela de Aviación Capitán Ávalos” para finalmente llamarse a partir de los años ochenta, **Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”**.

La creación de este visionario plantel, fue hace 105 años atrás, sin duda uno de los hitos más trascendentes en la historia Aeronáutica chilena ya que con el tiempo ha pasado a constituirse en una de las primeras Escuelas de vuelo militar en el mundo, y únicas aún en servicio.

Inicialmente se eligió como Director al Teniente Coronel Carlos Hinojosa Peñailillo, quien por esos días se desempeñaba como Comandante del Regimiento Ferrocarrileros, pero por encontrarse en comisión de servicio en Alemania a la fecha del nombramiento, debió asumir la Dirección del plantel en carácter de interino, el Capitán de Artillería, don Manuel Ávalos Prado, un día 25 de octubre de 1913, por Resolución de Personal N° 2.380.



Capitán Manuel Ávalos Prado



12/02/1928. El Presidente de Cuba, señor Gerardo Machado y Morales vuela con Charles Lindbergh por sobre la ciudad de La Habana.

12/02/1980. Se inaugura la pista en la isla Rey Jorge en la Antártida Chilena la cual permite el aterrizaje de aviones C-130 Hércules y la apertura de la ruta aérea entre Punta Arenas y la pista “Teniente Rodolfo Marsh”, separada por 1.070 Kms. en un tiempo de vuelo de cuatro horas.

Con esta fecha, dos aviones Twin Otter pertenecientes al Grupo de Aviación N°6, al mando del Coronel de Aviación (A), señor Humberto Velásquez Estay, inauguran la pista de aterrizaje ubicada en la Base Antártica Presidente Eduardo Frei Montalva. Este es el primer “aterrizaje” de aviones chilenos en el Continente Antártico, el cual constituyó el primer paso para la penetración de la Fuerza Aérea de Chile hacia el Polo Sur.

En su vuelo los Twin Otter fueron apoyados por un C-130 “Hércules” del Grupo de Aviación N° 10, el cual proporcionó información meteorológica y de navegación a los aviones menores. La tripulación del Twin Otter 942 estuvo compuesta por el Coronel de Aviación (A), Humberto Velásquez Estay; Capitán de Bandada (A), Gustavo de la Cruz Escobar; Teniente (A), Hugo Poblete Barón; Capitán de Bandada (I), Julio Pérez Rojas; Sargento 2°, Víctor Quiroz Vallejos. La tripulación del Twin Otter 938 estuvo compuesta por el Capitán de Bandada(A), Carlos del Campo Contreras; Teniente (A), Sergio Kellemerger Ausset; Teniente (A), Roberto Marchelli Garrone; Sargento 1º, Víctor Cabello Jiménez.

13/02/2001. Aviones del Ejército del Aire de España transportan ayuda humanitaria a El Salvador, tras acontecer el segundo terremoto de ese año.

14/02/2004. Se firma el Acuerdo Multilateral de Transporte Aéreo entre los Estados Miembros y Miembros Asociados de la Asociación de Estados del Caribe.

15/02/1890. Nace en Secondigliano, Nápoles, Italia, el pionero aviador ecuatoriano, señor Cosme Renella Barbatto.

15/02/1928. La República Dominicana participa en la VI Conferencia Internacional Americana, celebrada en La Habana, Cuba, donde se firma la Convención sobre Aviación Comercial, la cual es aprobada por el Congreso Nacional el 7 de abril de 1932.

15/02/1947. Primer vuelo de un avión de la Fuerza Aérea sobre Territorio Antártico Nacional.

El Vought Sikorsky OS-2U “Kingfisher” N° 308, sobrevuela Isla Decepción durante 30 minutos en actividades de reconocimiento y fotogrametría.

Es piloteado por el Teniente 1° (A), señor Arturo Parodi Alister, llevando como observador al Comandante de Escuadrilla (A), señor Enrique Byers del Campo, quienes arribaron a la Antártica a bordo del transporte “Angamos” de la Armada Nacional, como parte de las dos naves que participaron en la Primera Expedición Antártica que llevaba los pertrechos para instalar la primera Base permanente chilena llamada entonces “Soberanía”, y actualmente “Base Naval Antártica Capitán Arturo Prat”.



Vought Sikorsky OS-2U “Kingfisher” N°308
(15 de febrero de 1947)

Mientras duró la construcción de la base, los vuelos en esta aeronave continuaron con el claro objetivo de reconocer el terreno y levantar cartas geográficas que permitieran operar sobre este territorio que permanecía aún desconocido. El piloto que realizó estos valiosos vuelos, fue el Teniente Humberto Tenorio Iturra.

15/02/1948. Mediante el Decreto 4918, el Cuerpo de Aviación del Ejército Nacional toma el título de Aviación Militar Dominicana, simbolizando su independencia de las fuerzas de tierra. La Aviación Militar Dominicana (AMD) se convirtió en el arma preferida del presidente Rafael Leónidas Trujillo y recibió una parte considerable del presupuesto destinado a la defensa de la nación. Tras la caída de Trujillo es rebautizada como Fuerza Aérea Dominicana (FAD).

16/02/1914. Es probado en vuelo oficialmente en la cancha de Aviación de Batuco, el avión "Batuco", construido por los hermanos Félix y César Copetta, basándose inicialmente en los biplanos "Farman" y "Voisin", con un costo total de \$21.000 de la época. Este hecho constituye el vuelo del primer avión construido en Chile.



17/02/1968. Es creada la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile (DGAC) por Ley N° 16.752 de febrero del año 1968. La Dirección General de Aeronáutica Civil será un servicio dependiente de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, cuyas funciones se le asignan en la presente ley y que, para los efectos de lo establecido en el Título III, del decreto con fuerza de ley 47, de 4 de diciembre de 1959, deberá considerarse como un servicio funcionalmente descentralizado. Le corresponderá fundamentalmente la dirección y administración de los aeródromos públicos y de los servicios destinados a la ayuda y protección de la navegación aérea. Dependerán de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Dirección Meteorológica de Chile y la Escuela Técnica Aeronáutica.

18/02/1943. Se crea una de las más australes entidades aéreas deportivas chilenas, el Club Aéreo de Puerto Aysén.

20/02/1940. Se aprueba el proyecto presentado por el Comandante de Aeronáutica de la Fuerza Aérea del Perú, don Armando Revoredo Iglesias, para realizar un vuelo en escuadrilla por las capitales de los países sudamericanos, a fin de estrechar vínculos de amistad. Este plan que se inició en el mes de abril, fue considerado en su momento una tremenda hazaña. Revoredo, fue más tarde ministro de aeronáutica (1947-1948), ministro de Relaciones Exteriores y presidente del Consejo de Ministros (1948). Desde 1956 formó parte de la directiva de la recordada Compañía de Aviación Faucett S.A.

22/02/1929. Nace en el Ecuador, la aviación comercial internacional al firmarse un convenio entre Pan American Grace Airways Inc. (Panagra) y el gobierno para prestar un servicio de transporte aéreo.

23/02/1942. Tras una solemne asamblea general, es fundado el Club Aéreo de Los Andes. Su primer directorio estuvo compuesto por: Alfredo Rosende, Presidente Honorario; Carlos de la Fuente, Presidente; Arturo Ramírez, Vicepresidente; Julio Casanueva, Secretario; Mario Giarda, Prosecretario; Carlos Rivacoba, Tesorero; Pablo Grant, Protesorero y Julio Salas como Director. Gracias al esfuerzo extraordinario de todo el pueblo, se logró realizar una suscripción popular con la que se reunieron los fondos necesarios para adquirir un avión Piper Super Crusier de 75 HP., cuya llegada resultó un verdadero acontecimiento, dándose cita en la flamante pista de aterrizaje denominada "La Contumelia".

A raíz de un acuerdo tomado con la fábrica de cemento El Melón, que necesitaba los terrenos de la pista para pasar unos cables de alta tensión, el aeródromo se trasladó a la localidad de San Rafael, en donde se construyó el primer hangar y una pista de 800 mts.



23/02/2006. Se escribe una nueva página de la historia aeronáutica nacional. En aquel entonces el primer avión monomotor civil Beechcraft V-35B Bonanza, matrícula CC-PDO, realizó un histórico vuelo aterrizando en el Territorio Chileno Antártico. La tripulación estaba compuesta por los aviadores nacionales y socios del Club Aéreo de Santiago, Madeleine Dupont y Günther Mund (Q.E.P.D).

24/02/1928. Primer viaje aéreo entre Cuba, Haití, República Dominicana y Puerto Rico. El aviador Charles A. Lindbergh transporta el primer correo aéreo entre estos países en el avión "Santa María".



24/02/1917. Inicio de las Misiones de Patrulla Costera por parte del Servicio de Aviación de la Armada Portuguesa.

24/02/1930. Es inaugurado oficialmente el Aeropuerto Internacional de Cuba, "José Martí".

27/02/1914. El ex sargento del Ejército de Chile ahora piloto civil, señor Luis Omar Page realiza, en el biplano chileno "Batuco" construido por los hermanos Félix y César Copetta, sobre el Club Hípico de Santiago, el primer vuelo civil nocturno en el país.



27/02/2010. La madrugada del 27 de febrero de 2010, presencié una de las mayores catástrofes de la historia nacional, un terremoto que alcanzó 8.8 grados en la escala de Richter, abarcando 700 kilómetros del territorio nacional.

Seguido de un maremoto, este cataclismo causó una cifra cercana a los 500 fallecidos, daños estimados en 30.000 millones de dólares y afectó de una u otra forma la vida de unos 12 millones de chilenos. El puente aéreo que se organizó para ir en apoyo de las personas afectadas, involucró medios tanto nacionales como extranjeros, los cuales desde el 27 de febrero al 30 de abril del 2010, realizaron un total de 1.797 salidas con 2.566, 9 horas de vuelo. Esta actividad significó el transporte de 15.784 pasajeros y 2.300.848 kilos de carga.



Aquí se observan algunos aspectos de la activa participación institucional, ante el lamentable Terremoto del 2010.

28/02/1913. Es creado el Servicio de Aeronáutica Militar español, con las ramas de Aerostación y Aviación. Este servicio, que estará a las órdenes del Coronel Pedro Vives Vich y el cual dependerá únicamente del Ministerio de la Guerra. A esa fecha estaba vinculado a la Sección de Ingenieros del Ejército de Tierra. Dos meses después por Real Orden del 16 de abril de 1913, nace el "Servicio Aeronáutico del Ejército español".

Se reproduce el apéndice número 3 del Reglamento del Servicio de Aeronáutica, el cual señala en lo esencial: *"El personal del servicio aeronáutico llevará sobre el uniforme el emblema de Aeronáutica: dos alas de plata con un disco rojo en medio y una Corona Real encima. Este emblema será de metal para los soldados y clases de tropa, que lo llevarán en el brazo izquierdo; y bordado para los jefes y oficiales, que lo llevarán en el costado derecho a la altura del primer botón de la guerrera". "Los pilotos de globo añadirán al emblema una rueda de timón, y los de aeroplano una hélice de cuatro ramas".*



Banderines aéreos

“La verdad, no recuerdo con exactitud cuándo fue que nació en mi la idea de ser piloto; y menos puedo recordar cuando fue que deseé por primera vez aterrizar por mi propia cuenta un avión; lo que si les puedo asegurar es que no hay otra cosa que haya deseado con más fuerza y por más tiempo que ésta, en toda mi vida.”

Del relato anónimo y fresco de un nuevo piloto se rescatan de forma indeleble las ansias por volar, testimonio imperecedero que revela el sueño cumplido de ese primer vuelo solo. Aquí cabe recordar ese viejo banderín raído que colgó del avión mientras los sueños se hacían realidad.

Siempre pensé que el clásico banderín del primer vuelo solo era una costumbre heredada de Francia o Estados Unidos, que alguien lo había copiado y que luego había sido incorporado a las nuevas tradiciones de la aeronáutica local.

Pero tras investigar la verdadera procedencia de esta muy nuestra tradición, me di cuenta que su existencia, si bien tiene una larga raigambre, su origen es relativamente nuevo.



The New York Times
2 de octubre de 1909

No podría especificar desde cuando se implementó el uso de un banderín que señala esta importante acción en la vida de un piloto, pero al menos trataré de seguir las pistas que nos llevan a su existencia. De los más tempranos antecedentes que poseo, se asoman indiscutidos los gallardetes usados en la Argentina los que luego en Chile, se usaron desde los inicios de la aviación en globo. Aquí aparece el banderín heráldico, único y personal que definía desde lejos quién o quiénes tripulaban ese aerostato que surcaba los cielos. Y luego o quizás paralelamente, está el banderín utilitario en la aviación, que indicaba desde donde corría el viento e igualmente avisaba si en el campo aéreo había vuelos realizándose o no¹.

El segundo antecedente importante, también en uso para los dirigibles, globos y aviones, aparece publicado en octubre de 1909 en los Estados Unidos de Norteamérica y guarda relación con el aviso de la actividad aérea en el entorno de la ciudad. Es así que se instalarían banderas, en algunos edificios emblemáticos de la ciudad, y de un diseño y color característico en caso de que volara o no, un aparato aéreo dentro de un lapso determinado.

¹ Eloy Martín. Aeródromo Villa Lugano. 2013. "Se resolvió aplicar el mismo sistema de señalización para anunciar los vuelos empleados en Europa donde **la bandera roja** significaba: hay vuelos, **la blanca**: tal vez y **la azul**: no hay vuelos (a la derecha en la ilustración se puede observar el sistema de señalización utilizado en Reims, Francia en 1909)"

Veinte años después, tras la primera guerra mundial, ya se había implementado el uso de banderas para dirigir las maniobras aéreas que realizaban una gran cantidad de pilotos desmovilizados que realizaban espectáculos por muchos pueblos y ciudades de América. Una clásica fotografía en la historia del tránsito aéreo nos señala al señor Archie William League, como el primer controlador de los Estados Unidos.

League quien era piloto y mecánico de aviación, ejerció en las cercanías de Missouri e Illinois en una especie de circo volante ("Flying circus") antes de empezar a controlar el tráfico aéreo en St. Louis, Estados Unidos de Norteamérica. Ya en el año 1929 Archie fue contratado por la ciudad para dirigir el tráfico aéreo en Lambert Field de St. Louis (actualmente conocido como Lambert-St. Louis Aeropuerto Internacional).

“Antes de la instalación de una torre de radio, dirigió el tráfico aéreo a través de banderas. Su "torre de control" fue una carretilla en la que montó una sombrilla de playa para soportar el calor del verano. En lo que llevó a una silla de playa, el almuerzo, agua, un bloc de notas y un par de banderas de señales para dirigir los aviones”.



Las herramientas de League, eran una bandera a cuadros para indicar al piloto "GO" (adelante), o una bandera roja para indicar que el piloto "HOLD" su posición. Fotografía derecha: Archie en verano, bajo un quitasol y junto a sus banderas de señales aeronáuticas. (<http://www.flap152.com>)

Pues bien, como hipótesis inicial, me planteé que quizás fuera una de estas costumbres la que haya luego trocado a la tradición que fue dando origen, al menos en Chile, el uso de esa enseña tan característica que pasó a ser el banderín del “Primer Vuelo Sólo”.



Foto izquierda: Ilustración del gallardete oficial del Aero Club Argentino
Foto derecha: Depósito de banderines aerostáticos usados por los pilotos del Aero Club Argentino 1910. (Fuente: Eloy Martín)



Relación de colores de algunos de los banderines exhibidos en la fotografía superior. (A Ernani Mazzoleni, piloto instructor italiano de aerostatos radicado en Argentina se le recuerda especialmente en Chile, ya que fue el autor del Globo "Cóndor", segundo aparato obsequiado a nuestro país en 1916).²

² Norberto Traub Gainsborg. **LOS PRIMEROS VUELOS DE GLOBO EN CHILE Y SU ESCASO DESARROLLO POSTERIOR.** Journal of Technological Possibilism ISSN 0719 - 174X Hors-série. Noviembre 2017. Pág. 20



Visión general del Parque Aerostático de Belgrano. Nótese el uso de los gallardetes colgando del globo.
(Fuente: Revista Fray Mocho N° 20 del 13 de septiembre de 1912)

De toda la bibliografía revisada en que hubiera registros gráficos de aquellos primeros vuelos en los que se utilizara una enseña de tela, no pude encontrar mucho más que una interesante reseña del primer “Gallardetón”³ usado por el Club Aéreo de Chile, el que data de inicios de los cuarenta cuando los pilotos civiles ostentaban orgullosos sus flamantes uniformes.



Ilustración de don Rino Poletti Barrios, donde se aprecia el “Gallardetón” del Club Aéreo de Chile

Luego, apareció un artículo publicado por la Revista Aérea en septiembre de 1950, donde se establecía certeramente un nuevo dato, era que el primer banderín “aeronáutico” solicitado en Chile, habría sido manufacturado en 1944 por la empresa de don Manuel Gallardo Domeisen⁴, seguramente a similitud de los gallardetes que se remontaba años para atrás, lo más probable es que haya sido con impresión serigráfica y ciertamente ya de manufactura industrial.



Todos las filiales del Club Aéreo de Chile tuvieron sus gallardetes por esos días, mismos que fueron cayendo en desuso al término de la segunda guerra mundial.

El banderín realizado en el taller de Gallardo Domeisen, fue encargado por el entonces Club Aéreo de Chile, y se había confeccionado sobre paño lenci en el taller de la calle Malaquías Concha N°196, siendo el artista dibujante, el señor Miguel Ángel Suárez. En la década de los cincuenta, la firma Gallardo Domeisen, ya instalada en calle Estado N°33, oficina 9, se había especializado en gallardetes de aviación y clubes aéreos de Chile y tenía clientes en otros países como Perú, Colombia y Cuba.

³ Sergio Barriga Kreft. **ALAS PARA CHILE**. Federación Aérea de Chile. 2003. En este interesante libro, se rescata entre muchas tradiciones, la memoria del denominado “Gallardetón” (por su gran tamaño) del Club Aéreo de Chile, entidad pionera de la aviación civil y heredera del Aero Club de Chile.

⁴ Revista Chile Aéreo N°221. Septiembre de 1950



Manuel Gallardo Domeisen, uno de los dueños principales de la empresa que confeccionaba los primeros “banderines aeronáuticos” en la década de los cuarenta. Al fondo se observa una muestra de los múltiples trabajos realizados para entidades deportivas, clubes aéreos y otros. (Fuente Revista Aérea Nº 221/1950)

Por otra parte, en la aviación militar chilena, los antecedentes que aparecen más temprano son nada menos que una fotografía del primer vuelo del comandante Arturo Merino Benítez, en 1928, relevante época en que ostentando el cargo de Director de la Escuela de Aeronáutica Militar, y en su afán de conocer y servir mejor a su comando, realizara el curso de piloto.

En este registro fotográfico, se ven claramente unos banderines en los montantes del ala del avión y otro en el timón de dirección, los que al igual que las otras banderas antecesoras usadas en la aviación francesa y norteamericana, indicaban por aquellos días, la preferencia que debía dársele al señalado aparato para realizar maniobras aéreas.

Pues bien, a la luz de los antecedentes expuestos, esta sería la base real y principal de que dos décadas más tarde, comenzara al interior de la Escuela de Aviación, una inquietud por llevar un banderín que señalara y recordara este importante paso en la formación del piloto. Parece que poco se necesitó, para que este elemento inicialmente utilitario, más tarde se convirtiera y estableciera como una tradición aérea nacional conocida como el banderín del “primer vuelo solo”, usado en la actualidad tanto por la aviación militar como en la civil deportiva.



Histórica fotografía del primer vuelo solo que realizara el comandante Arturo Merino Benítez llevando los banderines que indicaban su condición de preferencia en las operaciones aéreas.

Otro de los curiosos antecedentes que pudiera recabar en la búsqueda de documentos que hacían referencia a banderines en la aviación, surgieron en octubre de 1930, a sólo siete meses de haberse creado la Fuerza Aérea Nacional, y este señalaba en su título: *“INSIGNIAS DE MANDO DE LA FUERZA AÉREA (GALLARDETES)”*. En él, se dejaba sin efecto una disposición anterior de fecha 15 de marzo de 1929, sobre insignias para los Comandos de la Fuerza Aérea, y adoptaba “banderines trapezoidales” de 1,20 mts de largo por 30 x 5 centímetros de ancho por cada lado. Agregaba además que estos podrían ser fabricados de lanilla o pintados en el avión. Añadía además, que los gallardetes se colocaran en los extremos de las alas, o en los montantes exteriores en el caso de corresponder a un biplano.

La historia continuó algunos años, hasta que aparecieran nuevos antecedentes, de esos que están presentes en la historia revelada pero no siempre escrita, los cuales rescataban de la memoria al General Eleodoro Calderón Loyola (entonces Teniente 2º), como el principal artífice de lo que sería el primer modelo de banderín de vuelo solo, mismos que habrían estrenado los nóveles pilotos en la

Escuela de Aviación a partir de noviembre de 1942⁵, y que sería de aspecto muy similar al de uso en la actualidad.

Este emblema que imitaba las señas visuales iniciales para con el avión al que se le tenía que brindar preferencia en la operación aérea, se convertía con el bautizo de los primeros pilotos de nuestra Fuerza Aérea independiente en un objeto de tradición y natural orgullo para los pilotos que realizaban los sueños de volar.

Es importante destacar que la modalidad del banderín del primer vuelo solo, también estuvo presente en la aviación civil a través de los clubes aéreos en el mismo período ⁶ que en la Escuela de Aviación, pues como se recordará, los primeros instructores de los pilotos civiles fueron oficiales de la Fuerza Aérea de Chile, de modo que a través de ellos se heredan al mundo civil algunas de las tradiciones existentes en la aviación militar.



Otro ejemplo en la aviación civil, lo encontramos el sábado 2 de julio de 2011, cuando en el Club Aéreo Comodoro Arturo Merino Benítez, SCCV, se efectuó el impecable primer vuelo solo de la señorita Francisca Contreras, quién tras realizar dos perfectos aterrizajes en el Cessna 150L CC-LTG, fue recibida por su instructor Sr. Juan Cáceres y camaradas, quienes realizaron el tradicional bautizo y entrega de banderín del primer vuelo solo. (Fuente: www.modocharlie.com)

⁵ Historia de la Fuerza Aérea de Chile, Tomo II (desde 1931 hasta 1942). Comandancia en Jefe. Agosto 2001

⁶ Aviso de tienda "Su banderín" de calle Estado N°33, ofrece banderines aéreos de Primer vuelo solo en Revista Chile Aéreo N°220, agosto de 1950



Banderín de la Escuadrilla del Aire del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”.
 (1er.modelo. Dedicado por el Instructor a su nuevo hijo aeronáutico “Bronco”)



Banderín de la Escuadrilla del Aire de Águilas Blancas.
 (2ºmodelo. Diseño de los señores Juan Carlos Velasco y Oscar Avendaño Godoy)



Imagen izquierda: Ejemplar usado por el Subalférez Gerardo Díaz Undurraga en 1962 firmado por su teniente instructor, don Enzo Di Nocera García.

Imagen derecha: Banderín de uso en la actualidad en la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”, mudo testigo de haber acompañado al novel piloto en su primer solo.

Tanto desde el comienzo de la instrucción con los aviones Fairchild y luego en los Mentor, el banderín se amarraba al timón de dirección y por ello tras el primer solo resultaba deshilachado. En la actualidad, el Manual de Operaciones de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado” señala algunas disposiciones generales al respecto del uso del citado banderín, entre éstas que será el Instructor quien se preocupará de entregar al mecánico el banderín de vuelo solo para que sea pegado con masking tape en la parte posterior de la carlinga, sin provocar obstrucción al cierre normal.

Luego agrega que posterior al vuelo, será también el Instructor quien saludará de mano al nuevo piloto, y tras abrazarlo se destapará una botella de espumante, cuyo contenido será rociado sobre el alumno.

Tras el bautizo, el señalado Banderín previamente firmado por el oficial instructor, será entregado como testimonio de esta trascendental acción en la vida de cada piloto.



El Comandante de Escuadrilla (A) Felipe Ortega le entrega al Subalférez Diego Reyes su banderín de Primer vuelo solo. Abril 2014 (Fuente:www.fach.cl)

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

Alfonso Cuadrado Merino. **EL COMODORO ARTURO MERINO BENÍTEZ**. Editorial Fuerza Aérea de Chile. 1984

Eloy Martín. **AERÓDROMO VILLA LUGANO**. 2013

Eloy Martín. **PARQUE AEROSTÁTICO DE BELGRANO**. 2014

Norberto Traub Gainsborg. **LOS PRIMEROS VUELOS DE GLOBO EN CHILE Y SU ESCASO DESARROLLO POSTERIOR**. Journal of Technological Possibilism ISSN 0719 - 174X Hors-série. Noviembre 2017

http://www.dti.usach.cl/sites/dti/files/documentos/resena_historica_aeroestatos_en_chile-_hors-serie_noviembre_20171.pdf

Revista Aérea N°220. Agosto de 1950

Revista Aérea N°221. Septiembre de 1950

Sergio Barriga Kreft. **ALAS PARA CHILE**. Federación Aérea de Chile. 2003.

<http://escuadrilla60-63.edo.org/Miscellaneous.htm>

<http://www.aeromet.cl/mi-primer-vuelo-solo/>

<http://www.flap152.com/2010/12/>

20 años de Operación Manu Tama'i F-5 sobre Isla de Pascua



Un día 12 de enero de 1998, volaba una escuadrilla compuesta por cuatro aviones F-5 (tres F-5E y un F-5F) Tigre III, de la FACH hacia la Isla de Pascua, en la que se denominaría Operación Manu Tama'i (Pájaro de Guerra). El vuelo estuvo liderado por el entonces Comandante en Jefe de la FACH Fernando Rojas Vender. Además operaron como apoyo a esta misión un avión KC-707 Águila, un Gulfstream III y un C-130.

Antecedentes

En esa década hubo grandes cambios y avances tecnológicos para la Fuerza Aérea de Chile, y es así como en abril de 1996 se entregaba el primer avión tanquero para la institución, fruto de una conversión de un Boeing 707 matrícula 903 en dependencias de ENAER.

En tanto la flota de aviones F-5 E/F modificados al estándar Tigre III con nueva aviónica y capacidades de armamento, ya estaban operativos. Ante la inquietud del alto mando de contar con capacidad de reabastecimiento en vuelo de estos aviones.

Para ello y luego de las coordinaciones correspondientes el proyecto se realizó en dos etapas, la primera implicaba dos aviones: un F-5E y un F-5F. Estas aeronaves durante mediados del año 1997 se trasladaron a ENAER en El Bosque, para ser adaptados con sonda de reabastecimiento en vuelo, a modo de prototipos, con el fin de realizadas las correcciones pertinentes se estandarizara el resto de la flota con dicho sistema.

A inicios de septiembre del año 1997, llegaron a Santiago los primeros pilotos de F-5 que habían recibido entrenamiento teórico de la empresa Tiger Century Aircraft, además de las experiencias del Grupo N°4 con sus Mirage Pantera. En ese mes, se realizó el vuelo de prueba de primer F-5E con esta capacidad al mando del Comandante de Grupo José Mardones (entonces Comandante del Grupo N°7). Con el fin de poder entrenar esta capacidad es que los tres F-5F fueron considerados para recibir la sonda de reaprovisionamiento en vuelo.



Parte de la escuadrilla de F-5. En primer plano F-5F Tigre III con el Comandante en Jefe de la FACH de ese entonces General del Aire Fernando Rojas Vender.

El 19 de septiembre de 1997, fue presentado en la Parada Militar el F-5E en formación con el tanquero Águila y un Mirage Pantera. En octubre de ese año, se traslada a la Base Aérea Cerro Moreno el tanquero KC707 “Águila” para realizar el entrenamiento de las tripulaciones de estos aviones en reabastecimiento en vuelo tanto de día como de noche.(2)

Durante noviembre, el Comandante Mardones, realizó seis salidas diurnas y una nocturna, para entrenarse en la cabina trasera y así efectuar la instrucción al Comandante en Jefe, en el proceso de reabastecimiento en vuelo.

Preparación

Como una forma de demostrar las nuevas capacidades logradas por el Grupo N°7, el entonces Comandante en Jefe define la idea de realizar un vuelo con reabastecimiento en vuelo a Isla de Pascua, donde el mismo volaría como líder. Así después de un año de preparación, el personal y tripulaciones involucrados de la II y V Brigadas estuvieron en condiciones de realizar la operación.

La preparación implicó dos fases de entrenamiento, uno básico centrado en lograr las habilidades requeridas para realizar reabastecimiento de manera óptima. Luego el entrenamiento avanzado que se aplicó a lograr la mayor eficiencia en todos los aspectos relevantes para lograr la misión tales como: perfiles de vuelo, consumos de las aeronaves, comportamiento fisiológico de los pilotos en un vuelo de 5 horas, lograr realizar reabastecimiento con las dos mangueras del KC707 de manera simultánea o bien con una sola, además lograr realizar la maniobra con un solo motor en el caso de los F-5. Para todos los casos siempre se tuvo como alternativa de emergencia el aterrizar en Isla San Félix.

Además se desarrolló un dispositivo de rescate SAR en alta mar, mediante el lanzamiento de un bote desde 1.200 pies desde el Hércules de apoyo acto seguido se lanzarían al mar cinco PARASAR para rescatar al piloto que hubiese debido eyectarse.

La misión

Ese 12 de enero de 1998, a las 14:00 hrs despegaba la escuadrilla desde la Base Aérea Cerro Moreno, previamente también habían partido desde la misma base aérea, un C-130 con el equipo PARASAR para un eventual rescate, en tanto que desde la Base Aérea Los Cóndores en Iquique había despegado el tanquero Águila, mientras que el Gulfstream III que entregaría información meteorológica, despegaba desde Santiago.

Los aviones F-5E/F cubrieron una distancia de nada menos que 3.800 Km hasta Isla de Pascua, en un tiempo de 5 horas y 32 minutos, realizando cuatro reabastecimientos cada aeronave durante ese vuelo, este procedimiento se realizó a unos 800 km/h y tenía una duración de unos 5 minutos por cada avión. Siendo las 17:32 hora insular, los aviones aterrizaron en la extensa pista del Aeropuerto Mataverí de la Isla de Pascua. La misma operación de reabastecimiento se repetiría en el viaje de vuelta el día 14 de enero de 1998.



(De izquierda a derecha). Avión F-5E Tigre III, sobrevolando el volcán Ranu Raraku en la Isla de Pascua y luego dos de ellos, en el cabezal de la pista del Aeropuerto Mataverí en Isla de Pascua.



(De izquierda a derecha). Tripulaciones de los cuatro aviones F-5E/F arribados a la isla.
Nombres de combate: Tumba, Mustang, Rufián, Somera y Azteca.

Lo que se venía

La misión terminó de manera exitosa, y en poco tiempo se vendría un nuevo desafío que implicaría aplicar la experiencia adquirida en reabastecimiento en el aire. Ese mismo año 1998 la Fuerza Aérea de Chile participaría en uno de los Ejercicios Aéreos más importantes del mundo, Red Flag. Para ello debería desplazarse una escuadrilla de seis F-5E Tigre III a la Base Aérea Nellis en los Estados Unidos.

Sin lugar a dudas esta operación sentó un precedente en lo que a capacidades de desplazamiento operativo se refiere para la Fuerza Aérea de Chile.

Antonio Segovia Rentería

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Notas:

- (1) Recordemos que a esa fecha la FACH no contaba con capacidad de reabastecimiento en vuelo, en tanto la FAA ya poseía dos KC130 de reabastecimiento desde hacía más de 15 años, lo propio ocurría con la Fuerza Aérea del Perú con B707 modificado.
- (2) La sonda de reaprovisionamiento en vuelo del F-5E/F posee luz.

Bibliografía:

En Suprema Sed del Cielo "Centenario de la Aviación Militar 1913 – 2013". Marzo 2013.
Operación Manu Tama'i. Publicación Especial Depto. Comunicacional FACH. Julio 1998
Todas las fotografías son del Depto. Comunicacional de la FACH publicadas en diversas ediciones.

Rapa Nui, la meta de un gran aviador

La conquista de los cielos del Pacífico sudoriental por las alas chilenas, tuvo en el entonces capitán Roberto Parragué Singer, a su más destacado exponente.

En el caso de la Isla de Pascua, una pequeña nota publicada en El Mercurio de Santiago, el martes 18 de octubre de 1949, el mismo año que el capitán asistía al curso regular en la Academia de Guerra, parece confirmarlo. Decía la nota: *“Anfibio volará a Isla de Pascua – La Academia de Guerra Aérea, tiene proyectado que un hidroavión Catalina se dirija en enero próximo a Isla de Pascua, saliendo de Quintero, con el objeto de dejar abierta la ruta a Australia y poder unir en forma rápida aquella posesión nacional con el continente. Se calcula que el vuelo entre Quintero y la citada isla demorará 17 horas aproximadamente”*.



Roberto Parragué Singer

Sin duda que las ideas, cálculos y estudios que realizó el capitán, debieron interesar al Estado Mayor, ya que consiguió que en marzo de 1950 lo enviaran a la isla junto al coronel Armando Ortiz en el transporte Angamos, a fin de evaluar en el terreno las posibilidades de construir una pista de aterrizaje. Después de analizar las diferentes posibilidades Ortiz y Parragué optaron por trazar el eje de la futura pista en Mataverí, aledaña al poblado de Hanga Roa, dejando encargado a la Compañía Explotadora de Isla de Pascua, el acondicionamiento de una franja de 1.500 metros de longitud por 60 de ancho, trabajo que realizaron los isleños con inusitado entusiasmo⁷ y que avisara una vez terminados.

En el intertanto, el capitán Parragué se dio a la tarea de convencer al comandante del Grupo N°2, comandante Horacio Barrientos a quien le comentó que había concebido la idea en sus años de la Escuela Naval, cuando visitó la isla como guardiamarina en el crucero de instrucción de la corbeta Baquedano. Desde entonces había se había preparado y trabajado para concretarla. Poco después, el plan era presentado al general Aurelio Celedón, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, quien a su vez la llevó ante el ministro de Defensa, Guillermo Barrios Tirado quien se mostró reacio señalando que era una locura volar a Juan Fernández, a lo que el comandante Barrientos le precisó que el vuelo era a Isla de Pascua, respondiendo el ministro *“más locura entonces pues comandante”*⁸. Finalmente

⁷ En enero de 2001, con ocasión de la conmemoración del cincuentenario del vuelo del Manutara, una “nua” (anciana) le comentó al autor que ella junto con su curso del liceo, había participado en el despeje y retiro de piedras a mano, ya que no se contaba con maquinarias en la isla para construir la pista. (N del A.)

⁸ Barrientos C., Horacio

no muy convencido, dio su aprobación para solicitar una audiencia al presidente Gabriel González Videla, a quien le hicieron ver la conveniencia que la Fuerza Aérea demostrara su capacidad para patrullar en forma efectiva el área oceánica frente a las costas de Chile continental e insular. Un segundo argumento consistió en el compromiso contraído con la OACI, de obtener información meteorológica en el Pacífico meridional, y en tercer término y no menos importante estaban los aspectos comerciales de la apertura de una ruta aérea a la Polinesia, en lo que además, había una cuestión de orgullo nacional, ya que se trataba que una aeronave y aviadores chilenos se anticiparan al capitán Patrick Gordon Taylor, un experimentado aviador australiano que tenía a su haber el primer vuelo comercial de Australia a Nueva Zelanda, el primero de Australia a los EE.UU y el primer cruce del océano Índico de Australia a Kenya, records a los que esperaba sumar el vuelo transpacífico de Sídney a Valparaíso vía Tahití e Isla de Pascua.

En aquella reunión, en fines de diciembre de 1950, se fijó la fecha de partida para el próximo 19 de enero y el aeródromo de La Serena como punto de partida.

A partir de ese momento los preparativos se aceleraron.

En realidad estos habían comenzado promediando octubre con la selección del avión, el OA-10A N°405, que fue bautizado “Manutara”, y de la tripulación que quedó integrada por el comandante Horacio Barrientos C., comandante de la aeronave; el capitán Roberto Parragué S., 1er piloto y navegante; teniente Alfredo Aguilar Z., 2° piloto y navegante; teniente José Núñez R., 3° piloto y ayudante del navegante; subteniente Sabino Poblete A., 4° piloto y ayudante del navegante; sargento Héctor López C., mecánico 1°; sargento Gilberto Carroza, mecánico 2° y los radiooperadores cabos René Campos F. y Mario Riquelme C.

A continuación se efectuó un vuelo diurno Quintero-Tocopilla-Cerro Moreno- fragata Condell, a 30 millas fuera de Valparaíso, y Quintero, empleando el radio compás e instrumentos de navegación astronómica. Un segundo vuelo fue nocturno despegando de Los Cerrillos, Valparaíso, fragata Covadonga en altamar frente a Valparaíso, Chañaral, radiofaro de Cerro Moreno, San Félix, Juan Fernández y Quintero, con una duración de 19:30 hrs. de vuelo para 2.313 millas náuticas y un consumo de 1.550 galones de combustible, con el que se batió el récord de Chile de permanencia en el aire. Además se efectuó un vuelo a Juan Fernández utilizando enlaces y procedimientos radiotelegráficos navales con la fragata Covadonga y las estaciones costeras.

El 6 de enero se constituyó el Centro de Alerta al que se le asignaron el OA-10A N°406 al mando del teniente Jorge Vega P. que actuaría en coordinación con la fragata Covadonga, en la que previamente se embarcaron 4.000 litros de combustible y que se apostaría en un punto intermedio de la ruta. El segundo avión de alerta fue el PBY-5 N°402 a cargo del subteniente Erich Burchardt en tanto que el personal de mantenimiento y los repuestos zarparon en el vapor Allipén.

Finalmente se confeccionó el Plan de Vuelo entre La Serena e Isla de Pascua por la ruta más conveniente, cercana al paralelo 30°Sur para una distancia de 2.047 millas. El despegue se fijó para las 19:30 horas local del 19 de enero, con el propósito de realizar la mayor parte del vuelo nocturno a fin

de disponer de observaciones simultáneas de varias estrellas y de la luna para la navegación astronómica, manteniendo el rumbo 279° hasta los 90°W, donde se encontrará la fragata Covadonga, cambiando al 270° en la latitud 27°10' Sur, la misma de la isla.

Las comunicaciones serían con las radioestaciones Lengua de Vaca, San Antonio, Los Cerrillos, Quintero, Juan Fernández e Isla de Pascua, más la Fragata Covadonga y el vapor Allipén y una radioestación especialmente habilitada en el aeropuerto de La Serena a cargo del suboficial mayor radiotelegrafista José Correa B. asistido por el cabo Juan Ibarra que operó en las frecuencias 4.335 kc y 500 kc para emergencias.

En tanto que las condiciones meteorológicas analizadas por el Servicio Meteorológico de la Fuerza Aérea, a cargo del meteorólogo Millán Toro, auxiliado por el cabo ploteador Luis Hernández y el cabo Manuel Antúnez encargado de los sondajes aerológicos, pronosticaban un anticiclón con 4/8 de nubosidad cumuliforme entre los 600 y 1000 metros, visibilidad ilimitada y vientos favorables de los cuadrantes SE, E y NE.

El aterrizaje en la pista de Mataverí se calculó para las 10:30 a.m. horas de Pascua, 13:30 horas en Santiago, del 20 de enero.

Una vez culminados los preparativos, poco antes de las diez de la mañana del 18 de enero, tras una breve ceremonia de despedida, el Manutara y su tripulación despegó a La Serena escoltado por los bombarderos North American B-25J Mitchell, Nos 801, 805 y 806, también basados en Quintero.

Al día siguiente, la actividad comenzó temprano con la revisión final del avión, el chequeo de los sistemas de las radiocomunicaciones, cartas e instrumentos de navegación y la supervisión del carguío de combustible, todo aquello ante un gentío que aumentaba con el correr de las horas, interesado en compartir con la tripulación, conocer el avión y los detalles del vuelo y desearles un feliz viaje.

La expectación recorría el país. La radio Cooperativa Vitalicia envió un equipo de prensa encabezado por su director y periodista Adolfo Yankelevich, al director de programación Raúl Aicardi y al locutor Juan Ramón Silva en el Catalina 406, que quedaría de alerta en La Serena, quienes serían los encargados de llevar todas las alternativas del vuelo a través de su cadena de emisoras hasta el último rincón de Chile.

Para la tarde, la multitud sobrepasaba las 25.000 almas, incluyendo al presidente González Videla, el ministro de Defensa Guillermo Barrios Tirado, el subsecretario de Aviación, Darío Callejas, el general Aurelio Celedón, el alcalde de La Serena Ernesto Aguirre, el arzobispo monseñor Alfredo Cifuentes quien les obsequió una medalla de Nuestra Señora de Andacollo a los tripulantes y una infinidad de autoridades provinciales y de la Guarnición Militar de La Serena que se hizo presente con su banda de músicos para rendir los honores correspondientes.



**El Manutara despegando del aeródromo “Gabriel González Videla” en La Serena.
“Miles de pañuelos blancos flotaron un adiós venturoso”**

Los discursos se sucedían frente a la tripulación correctamente formada frente al avión que respondieron con sus gorras en alto, un fuerte Viva Chile, Viva la Fuerza Aérea y tres hurras antes de subir al anfibio, poner en marcha los motores y despegar hacia el sol poniente, en medio de miles de pañuelos blancos.

A bordo cada uno se concentró en sus quehaceres para la larga travesía de 19 horas y 20 minutos de vuelo continuo. *“Bajamos a 300 metros y seguimos volando entre nubes y chubascos de buen tiempo. Preciosos arcoíris se formaban como para dar la bienvenida al avión que por primera vez visitaba esos mares. Se aproximaba el momento más emocionante de nuestro vuelo. Las situaciones que calculé al observar el sol, me indicaron que habíamos de avistar la isla a las 13:30 horas. Cuando llegó ese momento, me trasladé a mi puesto de piloto y espera con la impaciencia del que espera ver realizar el sueño de casi una vida. Por otro lado, con el temor de haberme equivocado en los cálculos y la responsabilidad ante los que tan confiadamente me acompañaban en el vuelo. La responsabilidad me hacía olvidar el cansancio de toda una noche sin dormir. En esas meditaciones estaba cuando exactamente por la proa distinguí la silueta inconfundible del volcán Rano Kao. Eran las 13:33.”*⁹

El Manutara voló en torno a la isla pasando sobre el poblado Hangaroa a modo de saludo, antes de enfilarse hacia la pista de Mataverí, construida como se recordará por los propios isleños, de 1500 metros de longitud por veinte metros de ancho, marcada con una línea blanca en todo su perímetro, en la que aterrizó a las 14:00 horas del sábado 20 de enero.

⁹ “El fantástico viaje aéreo hacia el ombligo del mundo”
Entrevista al general Roberto Parragué S.
En Revista Camaradas, N°9 – enero de 1972



Pista de Mataverí vista desde el Manutara

Una vez en tierra, *“Todo el pueblo nos recibe entusiasmado y con grandes demostraciones de alegría y de afecto para los tripulantes del primer avión que aterriza en la Isla Rapa Nui”*¹⁰ diría el comandante Barrientos en su informe, agregando que el primer abrazo a la tripulación fue del Capitán de Puerto y Delegado del Gobierno, Luis Aceituno, a continuación lo hizo el padre Sebastián Englert, el administrador de la Compañía Explotadora de la Isla de Pascua, Fernando Cádiz, y Miguel Teao, el primer pascuense que se acercó a saludar mientras el resto interpretaba la Canción Nacional y los abrazaban entregándoles collares y regalos autóctonos.

A las pocas horas del ceremonial de bienvenida, comenzó a llover torrencialmente con breves interrupciones hasta el amanecer del martes, transformando la pista en un lodazal en el que el tren de aterrizaje se hundió más de diez centímetros, dejándolo totalmente inmovilizado. Debido a esta circunstancia, el personal de mantenimiento al mando del comandante Fernando Fagalde que había llegado en el Allipén, solo pudo comenzar la revisión del avión el miércoles 24. Luego, aprovechando que la pista se había secado, se intentó mover al Catalina al extremo Este de la pista, para aprovechar la pendiente a favor del despegue, lo que se logró tras un arduo trabajo ya que se volvió a empantanar durante el rodaje y fue necesario aunar esfuerzos con los isleños que dispusieron de seis yuntas de bueyes, para arrastrarlo e improvisar un camino hasta una pequeña plataforma de piedras con extensiones de 30 metros para cada una de las ruedas diseñada por el subteniente Poblete.

¹⁰ Op. Cit.

En los días siguientes, se realizó un vuelo de pruebas en torno a la isla, al mando del capitán Parragué y el teniente Aguilar durante el que el subteniente Poblete debió tomar algunas fotografías encargadas por la Armada y se practicó amarizajes y despegues desde el agua optándose por esta maniobra para el próximo despegue de regreso al continente, fijado para la noche del domingo 28.

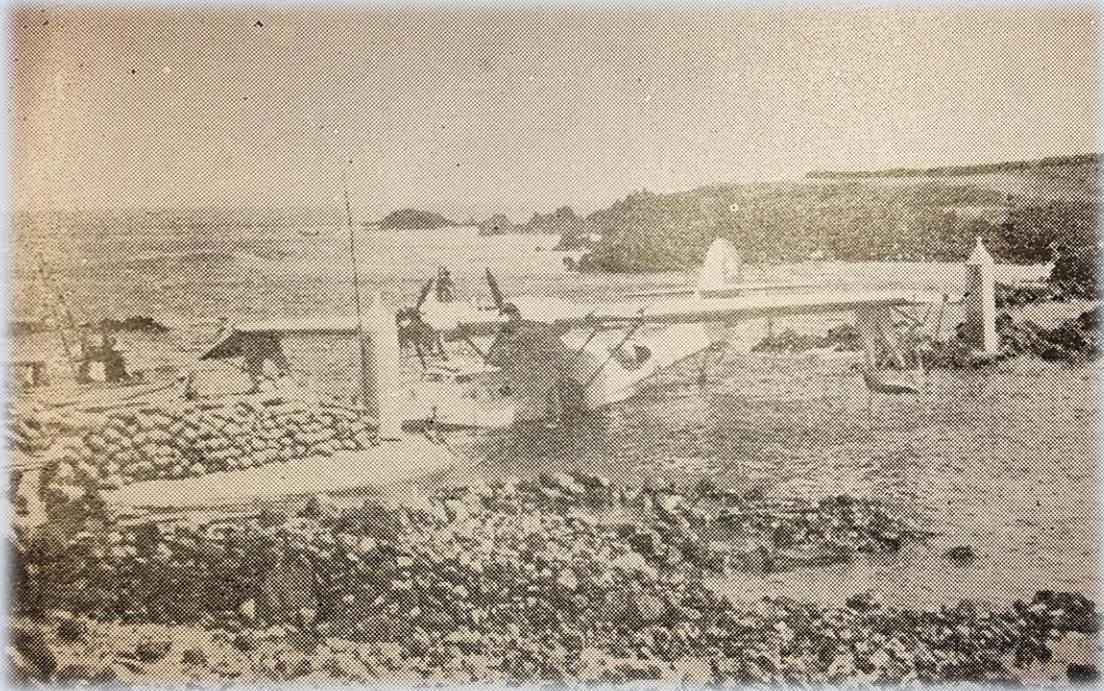
Ese día y a pedido de los isleños, se procedió a bautizar formalmente al avión con el nombre "Manutara", en una ceremonia oficiada por el padre Sebastián Englert, sirviendo de madrinas las esposas de las autoridades isleñas y las damas pascuenses, en tanto que de padrinos actuaron las autoridades presentes en el acto, los pobladores de la isla y el capitán de Fragata José Costa F. Por la tarde, el avión efectuó un corto vuelo para amarar en la bahía Hanga Roa y dejarlo amarrado a la popa del Allipén, donde la tripulación procedió a cenar mientras el comandante Fagalde y su personal lo aprovisionaban con el combustible necesario para el retorno a Quintero.



Niños pascuenses visitando el Manutara

Todo se iba cumpliendo de acuerdo a lo planificado para despegar a las 23:30 hrs. cuando la luna menguante estuviera a una buena altura sobre el horizonte para facilitar la navegación. A esa hora, los motores impulsaron al pesado anfibia iluminado por los reflectores del Allipén. Se desprendió del agua por unos instantes, con poca velocidad y volvió a las olas para entrar en un infortunado carrusel que dañó el extremo del ala derecha y el flotador de la izquierda. Si bien el radiooperador Riquelme resultó seriamente herido al cortar los sistemas eléctricos, la rápida reacción de la tripulación logró evitar que el incidente pasara a mayores.

Superada la emergencia, el avión fue amarrado al Allipén, para aligerarlo del combustible, antes de ser remolcado por los pascuenses a la ensenada Hanga Piko y sacarlo a tierra para ser inspeccionado por el comandante Fagalde.



El Manu-Tara es atracado al muelle para proceder a desarmar sus motores. (Obsérvese el ala derecha)

Una vez allí la tripulación y el personal de mantenimiento procedieron a retirarle los motores, baterías, equipos y sistemas de navegación para dejarlo en preservación antes de regresar al continente en la fragata “Covadonga” para llegar a Quintero el 9 de febrero.

Al cabo de un año, estaban de regreso en la isla el comandante Fagalde y el teniente Aguilar acompañados en esta oportunidad por el sargento 1º José Lizama C. y los cabos 1º Francisco Verdejo E. y Roberto Aros E. con la misión de recuperar el anfibio y evaluar su retorno en vuelo al continente.

Tres meses más tarde los motores del Manutara volvían a girar a los mandos del teniente Aguilar, iniciando un vuelo de prueba en torno a la isla en la que aterrizó y despegó varias veces. El buen desempeño del avión durante vuelo, alentó al piloto a solicitar la autorización correspondiente para llevarlo hasta su base en Quintero.

Sin embargo, el 23 de abril de 1952 el general Aurelio Celedón, que ejercía el mando de la FACH, dispuso que el Manutara regresara embarcado en el transporte “Presidente Pinto” de la Armada, aunque en un futuro no lejano Parragué y el Manutara se tomarían la revancha.

Alberto Fernández Donoso
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

VI. AVIONES CON HISTORIA



Lockheed L-049 Constellation de ALA

Magnífica ilustración manual realizada por nuestro socio don Samuel Matamala Fuentes

Breve reseña del Lockheed L-049 Constellation ALA en Chile

Si bien es cierto, que dentro de nuestra historia aeronáutica, solo registra en el inventario, la presencia de tres aeronaves Lockheed modelo Constellation, sólo dos de ellos, efectivamente volaron en nuestros cielos.

El Lockheed L-049 que mencionamos en esta breve reseña, corresponde a la matrícula de Cuba CU-T547 y su número de construcción, registro el C/N 2036.

Este avión fue ordenado por Pan American Airways y entregado con matrícula N88836 y nombre "Clipper Mayflower", el 5 de enero del año 1946.

Cubana de Aviación adquirió el avión en junio del año 1953, procediendo a subarrendarlo a la línea aérea israelí, El Al, 4X-AKF por un tiempo.

Posteriormente fue arrendada por la línea aérea chilena ALA, post Cinta-ALA, la que mantuvo la matrícula, pero adaptó el esquema de la tradicional gaviota que la caracterizaba. En noviembre del año 1958, fue devuelta a Cubana para su mantenimiento.

Sobrevino la revolución cubana en diciembre del año 1960, y el avión fue adquirido por la aerolínea inglesa Trans European Airways, recibiendo la matrícula G-ARHK.



Esta aeronave en uno de sus vuelos fue incautada por el Servicio de Aduanas de Estados Unidos, el 27 de enero del año 1961.

En julio de 1962, el avión fue vendido a Israel Aircraft Industries, IAI recuperando su antigua matrícula israelita, finalmente fue almacenado y desguazado en Tel Aviv, en el año 1968.

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

VII. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA

EL MERCURIO. — SANTIAGO DE CHILE. DOMINGO 7 DE FEBRERO DE 1932

MIENTRAS EN CHIMBARONGO PRESENTIAN AL GENERAL IBAÑEZ, ESTE BUSCABA CASA EN MENDOZA

ACASO LA NOTICIA EXCLUSIVA DE "EL MERCURIO" DIO MARGEN A UNA FANTASTICA VERSION

El ruido del motor de un avión que, se dice, evolucionó sobre las cercanías de Chimbarongo, fué motivo suficiente para que los habitantes de aquellos contornos creyeran que se trataba de un potente trimotor en que viajaba inesperadamente, nada menos que el general Ibáñez.

Estos rumores cundieron en tal forma que, en las primeras horas de la madrugada de ayer eran muchos los que también en Santiago comentaban el hecho, agregándole cada cual algo de su cosecha. Nosotros, que teníamos, exclusivamente, a esa hora la información que adelantamos en la edición de ayer, y que otros diarios repitieron después, no pudimos dar crédito a semejante fantasía.

Hicimos bien.

En efecto, haciendo siempre uso de nuestras fuentes especiales de informaciones, hemos logrado establecer que el señor Ibáñez ocupó todo el día de ayer en buscar una casa que le sirva para fijar su residencia en Mendoza. La circunstancia de que el ex Presidente desea encontrar un departamento cuyo arrendamiento demande un pequesísimo desem-

bolso (algo así como \$ 335 m.a., incluido el servicio de teléfonos) ha hecho infructuosa su búsqueda, a pesar de que, como decimos, estuvo preocupado de esto desde las primeras horas de la mañana de ayer.

Por su parte, nuestro Corresponsal en Curicó nos ha enviado el siguiente despacho telegráfico:

CURICO, febrero 6. — El Concesionario del Hotel "Los Queñes" avisó telefónicamente que ayer, en las primeras horas de la mañana, divisó a gran altura un avión, evolucionando sobre "Los Queñes".

Esta noticia hizo cundir el rumor de que se trataba de un viaje del ex Presidente Ibáñez, acompañado de otras personas, agregándose, además, de que el señor Ibáñez había aterrizado en un fundo vecino. Los rumores cobraron consistencia con la partida a "Los Queñes" de un capitán de Carabineros y de tropa subalterna y que se debió únicamente al propósito de inspeccionar el retén de ese balneario. — MARQUEZ, Corresponsal.

HOY SE VERIFICA LA PRIMERA CONCENTRACION PUBLICA DEL PARTIDO POPULAR NACIONALISTA

SE HA INVITADO AL ACTO AL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA, MINISTROS DE ESTADO Y OTRAS PERSONALIDADES.—EL DIPUTADO SEÑOR CARRASCO DISERTARA SOBRE LA HABITACION OBRERA.

ALGUNOS PUNTOS DEL PROGRAMA

Hoy a las 10 horas se llevará a efecto en el Teatro Libertad la concentración que ha preparado el Partido Popular Nacionalista y la cual por ser la primera de una serie que piensa llevar a cabo, será en honor del Presidente de la República.

El tema base de la concentración, además de dar a conocer la acción, programa y línea del partido, será la disertación que estará a cargo del diputado Dr. Selim Carrasco y que versará sobre "La habitación obrera en el momento actual" y que está re-

lacionada con un proyecto presentado al Supremo Gobierno y que tiende a la construcción de casas económicas por el Estado para ser entregadas a los obreros.

Han sido invitados al acto, S. E. los Ministros de Estado, miembros

de la Administración Pública, presidentes de sociedades obreras, directores y representantes de la prensa, etc.

La parte artística estará a cargo del señor Lorenzo Sobrillo, Olga Donoso, señores Castillo, Martínez, etc. Una orquesta amenizará el acto.

EL PROGRAMA SOBRE HABITACION BARATA

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



Las cartas al director, son textos y contenidos no literarios que argumentan ideas, posturas, necesidades o quejas, expresadas siempre de manera formal y respetuosa. Los correos recibidos en la [dirección indicada para ello](#), deberán estar firmados por los autores e indicar su número de teléfono. La Dirección de este medio informativo se reserva el derecho de publicar los textos recibidos, así como de extractarlos o editarlos en el caso que sean excesivamente extensos. Los autores se adjudican la responsabilidad por la veracidad y seriedad de sus contenidos, misma que no necesariamente podrá estar en concordancia con nuestro Comité Editorial o esta corporación.

CORREO RECIBIDO

Estimado Presidente,

Soy lector habitual del Boletín del IIHACH, que recibo por cortesía de mi amigo Sergio Barriga Kreft, a quien consta por mis frecuentes comentarios las felicitaciones que extiendo hacia esta publicación tan interesante, ilustrativa y completa.

De hecho, a él le he comentado que debería llamarse Revista en lugar de Boletín, ya que sus contenidos, por cantidad y calidad, son más representativos de la primera denominación.

En esta oportunidad quiero felicitarlo a usted por esta publicación en su calidad de Presidente del IIHACH y desearle lo mejor para 2018, año en que seguramente continuará informando de las actividades del Instituto para beneplácito de nosotros los lectores que nos sentimos unidos o identificados con la Fuerza Aérea de Chile.

Aprovecho de solicitarle saludar de mi parte a Oscar Avendaño Godoy, Director Secretario del IIHACH, quien fuera mi Teniente a cargo cuando fui Cadete de la Escuela de Aviación Capitán Ávalos en el año 1958.

Reciba mi más cordial saludo.

Patricio Reyes Budelovsky
Socio Principal

Estrella del Norte 957, depto. 601

Las Condes, Santiago

T: 9 2342556

www.consulthum.cl



Rogándoles acusar recibo del presente ejemplar, los muy saluda atentamente,

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg

Alberto Fernández Donoso

Oscar Avendaño Godoy

Claudio Cáceres Godoy

Rino Poletti Barrios

Sandrino Vergara Paredes

Rodrigo Jiménez Schmidt

Presidente

Vicepresidente

Director - Secretario

Director - Tesorero

Director

Director

Director

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

La correspondencia será recibida en el **Instituto de Investigaciones Histórica Aeronáutica de Chile**, Calle Almirante Barroso 67 - Santiago; mientras que los correos electrónicos seguirán siendo recibidos en nuestra casilla de e-mail (iihachile@gmail.com) o en la dirección electrónica del señor Norberto Traub Gainsborg (ntraub@historiaaeronauticadechile.cl), mientras que los correos al Director del medio, deberán ser enviados al correo (director@historiaaeronauticadechile.cl).



REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Declaración de responsabilidad:

Las ideas y opiniones expresadas en este medio reflejan la opinión o conocimiento exclusivo de los autores y están elaboradas y basadas en un ambiente académico de libertad de expresión.

Por ningún motivo reflejan la posición oficial del Gobierno de Chile o sus dependencias, el Ministerio de Defensa, la Fuerza Aérea de Chile u otros órganos por éste citados. El contenido de sus notas o artículos ya ha sido revisado por sus autores.

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

Alberto Fernández Donoso
Alfredo Mellado Yañez
Oscar Avendaño Godoy
Sergio Barriga Kreft

Colaboradores

Antonio Segovia Rentería
Claudio Cáceres Godoy

ISSN 0719-9635



Aristides Pinto Cencha
General de Brigada

Jorge Matti Germán
Ministro de Guerra

Manuel Ávalos Prado
Capitán



A LA ESCUELA DE AVIACIÓN
"CAPITÁN MANUEL ÁVALOS PRADO"
EN SU CENTÉSIMO QUINTO ANIVERSARIO

1913 - 11 DE FEBRERO - 2018





▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE