



▶ REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

ISSN 0719-9635

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN



Concede derecho a usar uniforme al Cap. de Band. en retiro don Dagoberto Godoy F.

S. T. N.º 7090.—Por cuanto el Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente,

Proyecto de Ley:

Artículo único.—Concédese al Capitán de Bandada en retiro don Dagoberto Godoy Fuentealba, el derecho a usar el uniforme militar con una insignia especial y única.

Esta Ley comenzará a regir desde la fecha de su publicación en el Diario Oficial.

Y por cuanto he tenido a bien aprobarlo y sancionarlo, por tanto promúlguese y llévase a efecto como Ley de la República. — Santiago, 3 de octubre de 1941.—AGUIRRE CERDA.—C. Valdovinos.

Dagoberto Godoy Fuentealba
luce sus alas de piloto que
le otorgara la Ley de la República,
en modelo especial y único
para usar en su uniforme de
Fuerza Aérea de Chile (1941)

▶ SANTIAGO LEITAO MOYA

▶ AEROPOSTA ARGENTINA S.A.

▶ CLDOMIRO FIGUEROA Y EL CORREO
AÉREO

▶ PRIMEROS PROYECTOS PARA EL CRUCE
AÉREO DE LOS ANDES

Actividades de diciembre de 2018 - N° 12



Abriendo nuevas rutas

Soluciones Aeronáuticas Ingeniería de Sistemas



Vía56

Monjitas 527 Of. 812
Santiago Centro, Chile
F +56 2 24654201 - 24654202



REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

El generar conocimiento, el transferirlo mejor y compartirlo, resultan clave para resolver muchos de los problemas que surgen diariamente en las organizaciones

Este mes de diciembre tuvimos el privilegio de recordar y reconocer, algunos de los más destacados hitos cumplidos por avezados aviadores que en el cumplimiento del deber, entregaron lo mejor de ellos para beneficio de nuestros pueblos.

Al participar de actividades y tareas de conmemoración, traer de forma escrita la memoria sus nombres y relatar con objetividad sus historias, agradecemos el trascendental y titánico legado de aquellos hombres que surcan a diario nuestros cielos, sea sobre los Andes, desierto, el Cabo de Hornos, el Pacífico o la Antártica. Esta conectividad ganada a fuerza de sacrificios, es la que este Instituto registra, reconoce y divulga por ya más de treinta y cinco años y que mes a mes, en un esfuerzo de muchos comparte con ustedes.

Quisiera enfatizar y reiterar que es la aviación misma la que con su estudio nos demuestra cómo nace para conquistar el planeta y algunos de los más lejanos confines, pero también es cierto que ella siempre necesita de la voluntad, esfuerzo, y sacrificio de todos quienes la impulsan, transformando esta historia en un sólido beneficio para la humanidad.

Como complemento de las innumerables hazañas, hechos y nombres por recordar, se registra una historia cronológica enmarcada en una sucinta pero emotiva lista de efemérides, que nos sacude y alimenta con vivencias nuestra comprensión y cultura histórico aeronáutica, al mismo tiempo que como “gran fuerza” alimenta el espíritu generando el deseo de divulgarlos a viva voz fortaleciendo de paso, las raíces patrias.

Durante este año que ya terminó, hemos vertido y compartido mensualmente no sólo importantes aportes al registro gráfico y escrito de la historia aeronáutica, sino que hemos añadido además algunas

de las actividades realizadas, impulsando con la difusión de todas ellas, el entusiasmo y participación de muchos otros nuevos actores en esta tarea de investigar, conmemorar y difundir.

Las cartas y mensajes telefónicos que recibimos periódicamente, son prueba fehaciente de que Aerohistoria, se convierte en parte tangible de nuestro aporte a convertir sueños por realidades para un mundo mejor, sentimos que no es un medio más que esta corporación tiene para hacer sentir esa "Voz Viva" de la vida aérea, sino que es un complemento audible que cual raudo avión surca entre aquellos que nos siguen mensualmente, reviviendo los espíritus, voluntades y añoranzas de quienes escribieron notables páginas historia y otros que están prestos a hacerlo.

Al terminar este 2018, aprovechamos, este medio también para agradecer una vez más su ánimo de colaboración en el cumplimiento de esta tarea que es de todos, ese trabajo franco y desinteresado de muchos entusiastas, que compartieron su tiempo y destrezas desde un espacio en esta tierra para elevar sus conocimientos por el infinito.

Muchas gracias a todos y que Dios los bendiga,

Norberto Traub Gainsborg

Presidente

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

*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.....	5
<i>Lanzamiento de libro</i>	5
<i>Exitoso Congreso de Derecho Aeronáutico y Especial</i>	6
<i>XII Jornada de Historia Militar "1818, el año decisivo para la Independencia de Chile"</i>	6
<i>El Instituto Chileno de Investigaciones Genealógicas celebra su 70° Aniversario</i>	8
<i>En dependencias del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile presentó su Informe de Gestión de Mando 2014-2018</i>	9
<i>Ceremonia de Incorporación de nuevos Socios y Miembros Correspondientes</i>	12
<i>Archivo Histórico de la Fuerza Aérea de Chile, conmemoró su cuarto aniversario</i>	17
<i>Historiadora de la Fuerza Aérea del Brasil realizó una visita técnica a las instalaciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile</i>	17
<i>Inauguración del monumento que recuerda al célebre pionero aeronáutico, don Alberto Santos Dumont</i>	19
<i>Charla Magistral a Alumnos de la Escuela Técnica Aeronáutica</i>	24
<i>Conferencia del Instituto Histórico de Carabineros de Chile</i>	25
<i>Restauración y reinauguración del monumento "A la Aviación"</i>	26
<i>Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas recibe un reconocimiento de la Fuerza Aérea de Brasil</i>	28
<i>Tradicional Romería para rendir tributo a los integrantes de la Fuerza Aérea de Chile fallecidos en actos del servicio</i>	30
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS	32
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	37
EFEMÉRIDES DEL MES DE ENERO.....	42
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS.....	55
<i>David Fuentes Soza, El Aviador de Talcahuano</i>	55
<i>A 102 años del fallecimiento del "Rey del aire" Teniente 1°Silvio Pettrossi, Padre de la aviación paraguaya</i>	65
<i>Accidente Naval 148 - La Ligua, 15 de octubre de 1986</i>	100
AVIONES CON HISTORIA.....	106
<i>Cuarenta años del Embraer EMB-111 AN en la Aviación Naval de Chile</i>	106
¿SABÍA USTED?	111
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA.....	113
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	116

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ *Gran concierto de piano nos brindó el Maestro Roberto Bravo*

La Fundación Emilia junto a la Universidad Tecnológica Metropolitana, el Museo Histórico y Militar de Chile y el destacado pianista Roberto Bravo realizaron el pasado sábado 8 de diciembre un concierto gratuito. El espectáculo titulado “*Celebremos la Cultura con el Maestro Roberto Bravo*” que incluyó un repertorio de temas clásicos, del mundo del cine, y también de música popular, se inició a las 19:30 de la tarde hasta aproximadamente las 21:30 horas, y contó con la asistencia de algunos distinguidos miembros de nuestra corporación.



❖ *Ceremonia de Premiación en la Escuela de Especialidades “Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas”*

A las 15.00 horas del martes 11, nuestra corporación estuvo presente en la tradicional ceremonia de premiación de los alumnos de la Promoción 2017-2018.

La emotiva ceremonia fue presidida por el Director de la Escuela de Especialidades, Coronel de Aviación (DA) Ronald Lüttecke Jurgens, y contó con la asistencia de ex directores del Instituto, Oficiales de la Fuerza Aérea y de las Fuerzas Armadas, de Orden y Seguridad Pública, autoridades de diferentes organismos públicos y privados, Personal del Cuadro Permanente, Profesores, Alumnos, Personal Civil, familiares de los jóvenes e invitados especiales. A continuación, se premió a los Alumnos destacados durante su permanencia en el Plantel.



De izquierda a derecha: Madre y Padre del Alumno; Jonathan Herrera Soto, de la especialidad Controlador Militar de Tránsito Aéreo; Norberto Traub Gainsborg, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

En la ocasión, se hizo acreedor a la condecoración del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile por mérito académico, “Premio Mecánico Aviador, Miguel Cabezas Soto” al alumno, señor Jonathan Herrera Soto. A nombre del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, entregó la distinción nuestro Presidente, señor Norberto Traub Gainsborg. Esta hermosa y significativa distinción, ha sido otorgada por octavo año consecutivo desde su creación, rescatando por esta vía, la memoria de quien fuera un destacado piloto y mecánico de la naciente aviación militar chilena.

La Escuela de Especialidades de la Fuerza Aérea de Chile, nace el 16 de octubre de 1939, como centro militar de instrucción técnica de nivel superior, orientado a la formación de Suboficiales y Soldados, conforme a las necesidades de la Institución, disponiéndose su ubicación en la Base Aérea de El Bosque en Santiago. Mediante el Decreto Supremo N°181 del 6 de abril de 1992 pasa a denominarse Escuela de Especialidades “Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas” en honor al primer suboficial aviador fallecido en acto de servicio el año de 1914.

❖ *El Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile celebró su 35° Aniversario*

A las 19.30 horas del martes 11 de diciembre, con la llegada del Comandante en Jefe de la Institución, General el Aire Arturo Merino Núñez se dio inicio a la ceremonia por el trigésimo quinto aniversario de la creación del Centro de ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea” Águilas Blancas”, acompañado también por parte del Alto Mando Institucional, oficiales y un gran número de asociados al centro.

Tras la entonación del himno de la Escuela de Aviación Capitán Manuel Ávalos Prado, se dirigió a los presentes su Presidente Comandante de Grupo en retiro Vicente von Teuber, quien destacó la trayectoria del centro que dirige, y su compromiso de proyectar, aún después de la vida militar activa, la camaradería, respeto a la historia y tradiciones de nuestra Fuerza Aérea. Así como también el interés de aprovechar nuestros valiosos recursos humanos de especialistas en diversas áreas de la aeronáutica, para el desarrollo de nuevos proyectos que permitan fomentar la importancia del poder aéreo de nuestra nación”.

Luego se procedió a tomar la promesa de servicios a trece nuevos aviadores, quienes pasaron a formar parte de Águilas Blancas. Tras ello, el General Merino se dirigió a los presentes, a quienes les entregó un afectuoso saludo de todos los miembros de la Institución en su aniversario y destacó la pasión con que llevan su vocación de aviadores.

La ceremonia concluyó tras la entonación del himno Camaradas.



❖ *Ceremonia del Día de la Aeronáutica Nacional 2018.*

Un sentido discurso pronunciado por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire, señor Arturo Merino Núñez dio inicio a la actividad que recordó la hazaña realizada por el joven Teniente Dagoberto Godoy Fuentealba, quien un 12 de diciembre de 1918, cruzó por primera vez en la historia de la aeronáutica mundial la Cordillera de los Andes por su parte más alta en un frágil y ligero avión Bristol M1 C.

La ceremonia contó con la presencia del Ministro de Defensa Nacional, señor Alberto Espina Otero; el Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil, General de Aviación don Víctor Villalobos Collao junto a parte del Alto Mando Institucional, autoridades civiles e invitados especiales,

En el marco de esta celebración y como ya es tradicional en esta fecha, se distinguió a aquellas entidades y personalidades aeronáuticas que se hicieron merecedoras al reconocimiento público por méritos en pro del progreso y de la seguridad de la actividad aérea. En este aspecto, se otorgó el premio, “Paul Tissandier”, el que recayó en el señor Reynaldo Urbina Abraham, por su brillante trayectoria como piloto, instructor de vuelo. El Diploma fue entregado por el presidente de la Federación Aérea de Chile, (FEDACH), señor Rafael Bravo al gerente del Club de Planeadores de Vitacura, don Arturo Diez Voigt, quien asistió en representación del señor Urbina, quien se encontraba delicado de salud.



Foto izquierda: El señor Marcos Arellano Venegas, Socio Honorario del IAHACH recibe el premio “Paul Tissandier” de manos del Presidente de la Federación Aérea de Chile, Piloto civil don Rafael Bravo Villaroel.

A continuación, la Fuerza Aérea de Chile junto a la Dirección General de Aeronáutica Civil y la empresa Esmax Distribuidora Ltda., entregaron el premio “Seguridad de Vuelo” al Club Aéreo de Ovalle, por haber alcanzado el más alto índice operativo y de seguridad en sus actividades aéreas durante 2018.

Los premios fueron recibidos a través de su presidente, don Roberto Dabed Martinic, quien además se hizo acreedor de un GPS y galvano por parte del director general de la DGAC Chile, Víctor Villalobos Collao.

Cabe recordar que entidad premiada, tiene casi ocho décadas de funcionamiento, tiempo en el cual ha formado a varios pilotos y se mantiene operativa en pos del desarrollo y promoción de la actividad aérea del país.



En la significativa ocasión fue también galardonado el CDA (R) don Enrique Morchio Carvajal, distinguido oficial especialista en electrónica y mantenimiento de equipos de comunicaciones aeronáuticas, que por sus actividades en beneficio de la Institución y la Aeronáutica nacional, se hizo acreedor a la condecoración Cruz al Mérito Aeronáutico , en el grado de “Cruz de Servicios Distinguidos”.

A continuación, y en el marco de la celebración de los 100 años del cruce de la Cordillera de los Andes, se lanzó un sello postal alusivo a este acontecimiento, ante lo cual se invitó al Ministro de Defensa Nacional, Alberto Espina Otero; al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Arturo Merino Núñez; al Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina, Brigadier General Enrique Víctor Amrein; al embajador de la República Argentina en Chile, José Octavio Bordón y el Gerente General de Correos de Chile, don Ignacio Liberman Yaconi para realizar el lanzamiento oficial.

A continuación, el Ministro Espina, junto al Comandante en Jefe de la Institución, el Jefe del Estado

Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina y el embajador del país vecino procedieron a descubrir la placa recordatoria del centenario, hecho que simboliza la unión entre ambos países. La ceremonia finalizó con la interpretación del Himno “Camaradas” de la Fuerza Aérea de Chile coreada por los asistentes.



A esta actividad tan importante para la aviación nacional concurren en representación del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, algunos socios y miembros del directorio quienes entregaron los saludos correspondientes al señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea y al Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

❖ El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, en la Ceremonia de premiación de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”

A las 19.00 horas del viernes 14 de diciembre, en una solemne ceremonia presidida por el Director de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”, realizó su tradicional ceremonia de premiación de los Cadetes de cuarto año que en los días próximos a esta fecha, egresaron como Oficiales de la Institución.

El acto, que se llevó a efecto en el Casino de Cadetes del Plantel, contó con la presencia del Director de la Escuela de Aviación, Coronel de Aviación (A) Miguel Marguirot; Agregados Aéreos, de Defensa, Militares y Navales de naciones extranjeras, representantes de las Fuerzas Armadas, de Orden y Seguridad Pública, del mundo académico y empresarial; docentes del Instituto; familiares de los premiados y condecorados, además de invitados especiales.

Durante la ceremonia, el comandante del Grupo Escuela, Comandante de Grupo (DA) Sergio Valencia, destacó que *“la Escuela de Aviación hace un alto en sus actividades de fin de año, para premiar a*

nuestros mejores Cadetes; quienes hoy reciben sus premios han trabajado con un gran espíritu de cuerpo, con elevada dedicación y con un permanente deseo de superación. Su accionar representa el sacrificio y el empeño por alcanzar el éxito, lo que les ha significado, sin duda alguna, renunciar a una serie de comodidades de forma voluntaria, siguiendo ese llamado interior de convertirse en los mejores”.



En la ocasión, se hizo acreedor a la condecoración del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile por mérito académico, “Premio Coronel de Aviación, Enrique Flores Álvarez” el Subalférez (DA) Leopoldo Courbis Pérez, la que fue impuesta por nuestro Presidente, señor Norberto Traub Gainsborg.

Esta hermosa distinción es otorgada por octavo año consecutivo, rescatando con ella la memoria de un destacado oficial de la Fuerza Aérea de Chile, que fuera primer Presidente de nuestra corporación y uno de los más renombrados historiadores de la aeronáutica nacional.

❖ *IHACH presente en la ceremonia de graduación de oficiales de Estado Mayor y de Ingenieros Politécnicos en la Academia de Guerra del Ejército*

En el patio de honor de la Academia de Guerra del Ejército (ACAGUE) se llevó a cabo el lunes 17 de diciembre, la ceremonia de graduación del Curso Regular de Estado Mayor y Curso Regular de Ingenieros Politécnicos Promoción 2014-2018, la que fue encabezada por el Ministro de Defensa Nacional, señor Alberto Espina, acompañado por el Comandante en Jefe del Ejército, general Ricardo Martínez M.

La actividad comenzó con el izamiento del Pabellón Nacional, interpretado por la Banda Instrumental del Regimiento de Artillería N° 1 “Tacna” y entonado por todos los presentes. Luego, el comandante de la División Educación, General de División, Esteban Guarda, se refirió al significado de la ceremonia y los desafíos que deberán enfrentar los egresados al servicio de Chile.

El Director de la Academia de Guerra, coronel Guillermo Altamirano entregó los títulos profesionales a los 51 Oficiales de Estado Mayor e Ingenieros Politécnicos Militares, dentro de los que destacan los efectivos provenientes de Alemania, Argentina, Brasil, España, EE.UU. y México. Posteriormente, el Director de la Academia Politécnica Militar, coronel Sergio Nazar, hizo entrega del Título profesional “Ingeniero Politécnico Militar”, a los 19 nuevos Ingenieros Politécnicos Militares.





Continuando con el acto, se procedió a la entrega de los premios y condecoraciones. En primer lugar, se condecoró a los alumnos graduados de Honor del Curso Regular de Estado Mayor 2016–2018 y del Curso Regular de Ingenieros Politécnicos Militares 2014-2018, por la obtención del primer puesto de sus respectivas promociones.

Al finalizar, los presentes entonaron el Himno del Ejército de Chile.

❖ IIHACH presente en la ceremonia de investidura de nuevos cabos de la Fuerza Aérea de Chile

En representación del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, uno de nuestros directores, don Rodrigo Jiménez Schmidt asistió a la solemne y emotiva ceremonia que fuera presidida por el Ministro de Defensa Nacional, señor José Antonio Gómez Urrutia, acompañado del Comandante en Jefe de la Institución, General del Aire don Jorge Robles Mella, el pasado lunes 18 de diciembre, donde 235 jóvenes que durante dos años se prepararon y superaron las más altas exigencias de la Escuela de Especialidades “Sargento 1º Adolfo Menadier Rojas”, fueron investidos como Cabos de la Fuerza Aérea de Chile.

Impecable y gallarda, la Promoción 2016-2017 “Hermes”, ingresó al Patio de Formación del Plantel, para permanecer perfectamente formada frente a las autoridades, familiares e invitados especiales

presentes. En la ocasión, se hizo entrega de estímulos a quien logró las más altas calificaciones de la promoción, distinción que recayó en el Cabo Jeremy Aranda, Administrativo en Abastecimiento, quien recibió el premio al Aviador Distinguido y la Medalla “Al Mérito Profesional Ministro de Defensa”.



Posteriormente se dio paso al tradicional Juramento a la Bandera, rito militar con el cual los jóvenes sellaron el compromiso que adquiere todo militar chileno de ofrecer la propia vida por los intereses superiores de la Patria.



Juramento a la Bandera realizado por la Promoción 2016-2017

“Estamos orgullosos de la Promoción 2016-2017”, expresó el Director del Plantel, Coronel de Aviación (DA) Ronald Lüttecke. “Ellos han cumplido a cabalidad con los objetivos impuestos y su formación, desde

el punto de vista del Instituto, ha sido plenamente satisfactoria”, agregó, junto con destacar que “son hombres y mujeres dignos de incorporarse a nuestras filas”.

Una vez finalizado el Juramento, los recién egresados efectuaron un impecable desfile terrestre frente a la Tribuna Oficial. Padres y familiares de los jóvenes se mostraron orgullosos.

Al finalizar, y luego de entonar el himno de la Escuela, la Promoción “Hermes”, tiró sus gorras al cielo para después culminar con un fraterno abrazo entre camaradas.



realizará el viernes 21 a las 11:00 hrs., en los salones del ex-Congreso Nacional.-

❖ *La Fuerza Aérea de Chile condecora a los Agregados Aéreos del Perú y Uruguay*

El miércoles 26 de diciembre, en dependencias del Club de Oficiales, se efectuó la ceremonia de condecoración de Agregados Aéreos extranjeros que se han destacado por sus servicios a la Fuerza Aérea de Chile, la que fue otorgada a los representantes de Perú y Uruguay.

La actividad fue presidida por el Comandante en Jefe de la Institución, General del Aire Arturo Merino Núñez, y contó con la participación del embajador de Uruguay en Chile, Alberto Fajardo, y del Ministro Consejero de la Embajada de Perú Fernando Reyes; además de Oficiales, Agregados Aéreos y Militares, familiares de los condecorados e invitados especiales.

En la ocasión, el Director de Relaciones Internacionales, Comodoro (A) Raúl Jorquera Conrads, hizo una reseña de la gestión realizada por el Agregado de Defensa y Aéreo de Perú,

Coronel de la Fuerza Aérea de Perú Martín Cangahuala, y por el Agregado de Defensa, Militar, Naval y Aéreo de Uruguay, Coronel de Aviación Alejandro Arocena, en beneficio de la cooperación bilateral y la coordinación de actividades.

Tras la lectura de la Resolución respectiva, ambos Oficiales fueron condecorados por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea con la Medalla Estrella al Mérito Militar de las Fuerzas Armadas, en el grado “Estrella al Mérito Militar”.

Posteriormente, el Coronel Cangahuala señaló que “agradezco a la Fuerza Aérea de Chile por el honor que significa recibir del Comandante en Jefe esta condecoración, la que asumo como un reconocimiento a la Fuerza Aérea del Perú y retrata el excelente estado de nuestra relaciones”.

Igualmente, el Coronel de Aviación Alejandro Arocena agradeció por el reconocimiento, “que llevaré con mucho orgullo”, dijo, y destacó el apoyo prestado por la Institución a la Fuerza Aérea Uruguaya, especialmente en la Antártica. /jgo

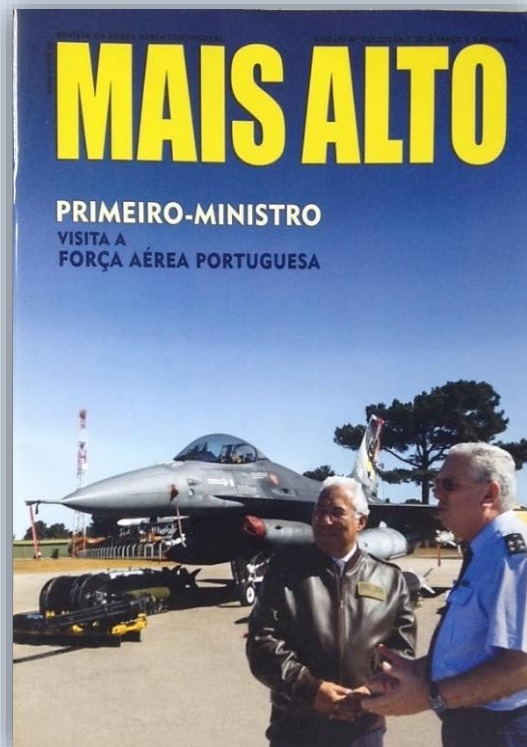
II. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS

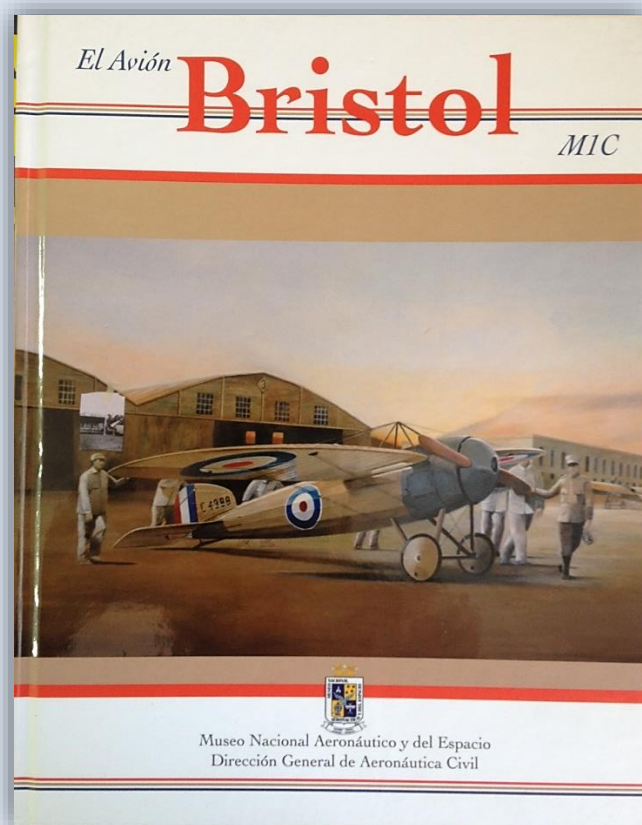


- ❖ *Estos son algunas de las publicaciones recibidas durante el mes de diciembre, las que ya están disponibles para su consulta en nuestra biblioteca y que también ponemos a su servicio.*

Portadas de las valiosas publicaciones que recibíramos de regalo por parte de nuestros distinguidos socios don Mario Magliocchetti Oleaga, Rino Poletti Barrios; del Instituto Histórico Cultural de Aeronáutica de la Fuerza Aérea de Portugal y Fundación Infante de Orleans.

Muchas gracias a todos ellos.





Interesante proyecto de dos tomos realizado por Tomás Schlack Casacuberta, ejecutado por la Corporación del Patrimonio Marítimo de Chile en el marco del Bicentenario de la Armada de Chile, donde a través de una serie de láminas dibujadas a mano con la técnica del carboncillo, se logra un registro de las principales acciones navales y acontecimientos históricos donde ha participado nuestra marina, contribuyendo y consolidándose en el desarrollo del país.

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.

❖ *Felicitaciones a “nueva piloto” de LATAM*

Por medio de las páginas de "Aerohistoria", el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, hace llegar sus más cordiales felicitaciones a Alessandra Rivas Pelizzoli por su merecido nombramiento como primer oficial de la flota A320 de LATAM Perú.

Alessandra, hija de nuestro Miembro Correspondiente en el país hermano, Hernán Rivas Vargas Machuca, oficial ingeniero en retiro de la Fuerza Aérea del Perú, desde pequeña heredó la misma vocación de su padre y finalizada su educación secundaria, no dudó en orientar sus pasos hacia la aviación comercial.

Con ejemplar constancia, una a una fue sorteando las etapas, tanto en su país como en el extranjero, a las que se vio enfrentada, desde la obtención de su licencia de piloto privado en la Escuela de Aviación Civil “Jorge Chávez Dartnell”, hasta recibir la de piloto comercial, lo que le permitió ser seleccionada para ingresar a aquella empresa aérea, donde hoy en día cumple funciones dentro de su patria como en las rutas hacia el exterior.

Vayan para ella nuestros mejores deseos de éxito en la hermosa profesión que ha escogido y ojalá en un día no lejano, podamos recibirla en el aeropuerto Arturo Merino Benítez, para demostrarle personalmente nuestros especiales sentimientos de estima.



Alessandra Rivas Pelizzoli

❖ *Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas” celebró su 35 Aniversario de Vida.*

Los orígenes de este distinguido centro se remontan hacia mediados de la década del '30. Fue en ese entonces cuando un oficial de la Institución tuvo la idea de conformar una organización que, avalada por la Fuerza Aérea, cumpliera fines similares a los existentes Regimientos Simbólicos del Ejército, pudiendo integrarse a ella los oficiales en retiro y de la reserva institucional. El generador de tal iniciativa se dice que fue el entonces teniente Diego Barros Ortiz.

Pasados algunos años, tal anhelo comenzó a materializarse. A inicio de la década de los '40, siendo Comandante en Jefe el General del Aire don Armando Castro López, comienza a conformarse la organización la que fue llamada Escuadrilla Simbólica de Aviación. En este recién creado organismo jugaron un papel preponderante los ex Comandantes en Jefe, Comodoro señor Arturo Merino Benítez y el General del Aire don Diego Aracena Aguilar, amén de otros Generales y ex Oficiales de alta graduación.

Esta Unidad Simbólica, no tuvo un carácter formal, no contó con sede, era básicamente un grupo de ex Oficiales que, unidos por amistad y camaradería, se reunían en el Club de Oficiales de la Fuerza Aérea para compartir y recordar tiempos y vivencias tenidas de los años en que fueron miembros activos de la institución; como también, para mantener los vínculos con ella y proyectarla en el ámbito civil.

Cerca de una década después de creada la Escuadrilla, se produjo otro hecho importante. En el año 1959, siendo Comandante en Jefe el General del Aire don Diego Barros Ortiz, se decide formalizar la agrupación. Es así como el 17 de diciembre de ese año, en el Club de la Fuerza Aérea, con presencia de una veintena de integrantes de la Escuadrilla, se firmó ante notario el Acta de Constitución del organismo para obtener su personalidad jurídica y contar con un estatuto. En el mismo acto se procedió a la elección de su primer Directorio, el que tuvo carácter de provisorio.

Como Presidente, Vice Presidente y Secretario, se eligió a 3 ex jefes máximos de la Institución. Comodoro Arturo Merino Benítez y Generales del Aire Srs. Armando Castro López y Renato García Vergara, respectivamente. Además, como Directores se nominó a 3 ex Generales, Srs. Anibal Solminihaq B. Javier Undurraga V. y Fernando Ortega Y., junto a 2 Coroneles, Srs. Guillermo Gesche M. y Oscar González G. No parece necesario ahondar en la calidad de quienes conformaron tal Directiva, la Escuadrilla estuvo bajo la Presidencia del ex General del Aire don Diego Aracena Aguilar. Algunos años más tarde, la Escuadrilla paso a llamarse Grupo Simbólico de Aviación "ÁGUILAS BLANCAS".

La otra vertiente del actual Centro, es la relacionada con los ex Cadetes no graduados como Oficiales de la Fuerza Aérea.

Hacia mediados de la década de los '60, un grupo de ex Cadetes, quiso conformar una organización que los agrupara y que tuviera fines parecidos a los del Grupo Simbólico de Oficiales. La idea tuvo un sólido apoyo de la Fuerza Aérea y un particular respaldo de quien entonces era Director de la Escuela de Aviación, el Coronel de Aviación Sr. Cesar Ruiz Danyau.

El nuevo organismo, antes de obtener su estructura legal, tuvo un definido desarrollo bajo el alero de nuestra ALMA MATER y ya en 1974, contaba con su primera Directiva, la que fue Presidida por el ex Cadete Patricio Felice Angulo y a quien secundaron, sucesivamente como Vice Presidente, los ex Cadetes Jorge Cifuentes y Arturo Valle Riveros.

En 1976, siendo Presidente de este organismo el ex Comandante en Jefe, General del Aire don Cesar Ruiz D., los ex Cadetes ya contaban entre sus miembros con algunos Oficiales en servicio activo, decidieron constituirse en una Corporación de Derecho Privado. El acta respectiva fue firmada ante notario y lleva fecha primero de diciembre de 1976. A esa fecha, el Organismo, nacido como Centro de ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile, ya contaba con estatuto y una definida orgánica. El primer Presidente de esta nueva Corporación, que empezó a ser conocida como "LOS CÓNDORES", fue el Sr. General don Cesar Ruiz D., siendo los ex Cadetes Rubén Peralta y Arturo Valle, Vice Presidentes. hacia mediados de 1977 el Centro obtiene su personalidad jurídica.

Entre 1973 y 1976, el Centro de ex Cadetes ya había logrado la creación de Escuadrillas Regionales en Temuco, Arica, La Serena, Puerto Montt y Valparaíso, además, entre 1981 e inicios de 1983, había obtenido la cesión, por parte de la Fuerza Aérea de 8 aeronaves, 2 Cessna 182 y 6 Cessna 172, lo que llevó en 1982 a la creación de la Escuadrilla del Aire con base de operaciones en Cerrillos, como también la formación de una Rama de Paracaidismo.

Lo señalado muestra que hacia los primeros años de la década de los '80, existían dos organismos, el de ex Oficiales en Retiro y el de ex Cadetes y Oficiales que postulaban casi los mismos fines. Tal situación, mostró a conveniencia de fusionar ambas entidades. Los trabajos y actividades tendientes a tal logro no fueron de todo fáciles, paso algún tiempo sin acuerdos ni concreciones.

En 1983, siendo Comandante en Jefe, el General del Aire, don Fernando Matthei Aubel, se define la fusión, naciendo el 12 de diciembre de aquel año, el CENTRO DE EX CADETES Y OFICIALES DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE "ÁGUILAS BLANCAS".

Con esta unión se obtuvo la rica y valiosa experiencia de los Oficiales del Grupo Simbólico "ÁGUILAS BLANCAS", y del Centro de ex Cadetes "LOS CÓNDORES", los que ahora, amalgamados bajo un mismo alero, unían sus esfuerzos de camaradería y amistad entre quienes vistieron el uniforme azul aéreo de nuestra Institución madre y adquirieron los valores y enseñanzas de ella y de nuestra Escuela Matriz.



IV. EFEMÉRIDES DEL MES DE ENERO

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

01/01/1912: El piloto norteamericano, señor Jesse Seligman, sería la primera persona en volar en Costa Rica. Recorrió volando en su aeroplano Blériot unos 7 kilómetros en Llano Grande Mata de Plátano. Seligman brindó también los primeros espectáculos aéreos en Costa Rica y cobrando ¢ 1.500 a cada pasajero.

Diecisiete años después, en 1929, el valiente costarricense Tobías Bolaños Palma sería el primer piloto “Tico” en volar sobre su patria.



01/01/1915. Se realiza el Primer Concurso de Aviación en Chile, en el Aeródromo de la Escuela de Aeronáutica Militar en la chacra “Lo Espejo”.

Su organización estuvo a cargo del Aero Club de Chile, a fin de ayudar a los familiares en apuros económicos de los extranjeros y de chilenos que partieron a Europa a combatir en la 1ª Guerra Mundial.

Este evento tuvo gran resonancia en sudamérica por las proporciones que tuvo el concurso, quedando de manifiesto la gran pericia y preparación de los aviadores chilenos que existía para la época.

El total de inscritos en esta gran fiesta de la aviación fue de 14 aviadores, pero finalmente participaron sólo 11 pilotos, los que concursaron en una prueba de vuelo contra el tiempo que consistió en un raid de 45 kilómetros y posteriormente en la tarde de la misma jornada, a una prueba de



Pilotos Sargento 1º Eleodoro Rojas y Vicesargento 1º Juan Verscheure, de destacada participación en el Concurso.

destreza consistente en precisión al aterrizaje con motor apagado.

A esta segunda competencia asistió al campo aéreo, el Presidente de la República junto a una innumerable cantidad de público, los que vitorearon a los aviadores participantes y posteriormente a los ganadores de ambas pruebas: Teniente Tucapel Ponce, el sargento Eleodoro Rojas y el aviador civil don Luis Omar Page.



*Primer Concurso de Aviación realizado en Chile. 1915.
Aeródromo de la Escuela de Aeronáutica Militar "Lo Espejo"
en la comuna de El Bosque.*

01/01/1917. Se efectúa un concurso aeronáutico en el Club Hípico, con participación de la Fuerzas Armadas, a beneficio del Hospital Militar y a fin de reunir fondos para la instalación de un Parque Aerostático del Aeroclub de Chile.

01/01/1919. Se otorga la primera distinción oficial por parte del gobierno a un aviador. El entonces teniente de Ejército, don Dagoberto Godoy Fuentealba, recibe de manos del Ministro de Guerra, señor Enrique Bermúdez de La Paz, una medalla de oro que recuerda la hazaña del cruce de la Cordillera de los Andes, por su parte más alta. Esta ceremonia se realizó en presencia de autoridades militares y los miembros del Aero Club de Chile.



01/01/1919. El aviador civil chileno Clodomiro Figueroa, realiza el primer Correo Aéreo entre Santiago y Valparaíso, transportando una valija con correspondencia tanto de ida como de regreso.

Para este servicio, utilizó unas estampillas particulares hechas de papel fotográfico, las debían ser cortadas tras la huella dejada por la aguja de una máquina de coser y posteriormente encoladas a la correspondencia. El histórico vuelo de correos fue realizado en un avión monoplano Blériot XI de 80 HP de su propiedad y bautizado como "Valparaíso".

01/01/1924. La Compañía Rioplatense de Aviación S.A., inaugura la Línea Aérea entre Buenos Aires, Argentina y Montevideo, Uruguay.

01/01/1927. El Hidroavión Dornier Wal “Atlántico” perteneciente a la empresa alemana CONDOR SINDIKAT, realiza el primer vuelo de la aviación comercial brasilera, uniendo a las ciudades de Río de Janeiro y Florianópolis.

01/01/1928. La visita del insigne aviador norteamericano a El Salvador, Charles A. Lindbergh, en especial tras su vuelo sin escalas desde Nueva York hasta París entre los días 20 y 21 de mayo de 1927, toma las características de fiesta nacional e incentiva el desarrollo de la aviación en ese país.

01/01/1929. Aeroposta Argentina S.A., inicia sus servicios regulares desde el aeródromo de General Pacheco, Buenos Aires a Asunción en el Paraguay vía Monte Caseros, Corrientes, con dos aviones Laté 25, pilotadas por el francés señor Paul Vachet y los argentinos Pedro Ficarelli y Leonardo Selvetti.

01/01/1936. El presidente dominicano, señor Rafael Trujillo crea mediante decreto No. 297, el Departamento de Aviación del Ejército Nacional con sede en el entonces Campo de Aviación de Miraflores.

01/01/1947. La sociedad mixta Z.O.N.D.A., inicia los servicios en forma regular entre las ciudades argentinas de Buenos Aires y Mendoza. Posteriormente tomó a su cargo los servicios de cabotaje que atendía Panagra en esa ruta, con sus respectivas escalas.

01/01/1948. Creación Club Aéreo de Panguipulli.

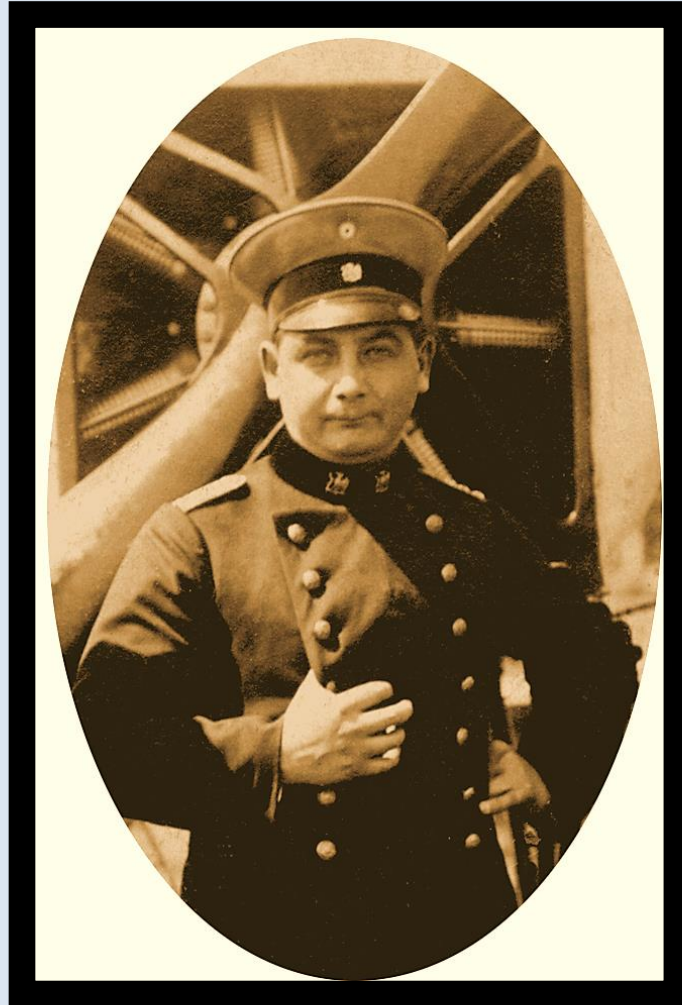


Septiembre de 1947. Foto de curso para pilotos del Club Aéreo de Valdivia. En ella figuran su instructor, el teniente de la Fach, don Emilio Salas (primero a la izquierda) y don Alberto Etchegaray Torrés (Cuarto de derecha a izquierda), fundador del Club Aéreo de Panguipulli en enero de 1948. (Fuente: www.lbnpanquipulli.cl)

02/01/1912. En La Habana, acompañado por el piloto Charles F. Walsh, se eleva por primera vez en un aeroplano un cubano, el señor Agustín Parlá Orduña.

02/01/1926. El Servicio Aeronáutico del Ejército Argentino entra en posesión de un campo en Morón, destinado al aeródromo "Presidente Rivadavia".

03/01/1919. A la corta edad de 34 años, fallece lamentablemente víctima de una epidemia de tifus exantemático que por aquellos días causaba estragos en la ciudad de Santiago, el Capitán de Ejército don Manuel Ávalos Prado, quien fuera primer piloto militar chileno y primer Director de la Escuela de Aeronáutica Militar (cargo desempeñado desde febrero de 1913 hasta marzo de 1915).



Manuel Ávalos Prado (1885 – 1919)

El distinguido aviador, quien había sido internado hace una semana en el Pensionado del entonces recién inaugurado Hospital Alemán de Santiago, presentaba un cuadro de fiebre alta que no pudo ser manejado pese a los esfuerzos de los reconocidos doctores Ostornol, González, Valenzuela y Johow, dejando de existir en la mañana de este día.

Ávalos había gozado de una exitosa carrera tras egresar de la Escuela Militar en 1904 con el grado de Alférez en el arma de artillería, siendo comisionado al Regimiento Miraflores, donde dejó huellas de su entusiasmo y preparación militar. En 1907, recibió sus despachos de Teniente 1° y al año siguiente fue nombrado alumno de la Escuela de Caballería.

En 1911 fue seleccionado para estudiar aviación en Europa, donde permaneció hasta 1912, mientras hacía sus respectivos estudios en París en las entonces Escuelas de Aviación del afamado Louis Blériot y del distinguido piloto y constructor de aeronaves chileno residente en Francia, José Luis Sánchez Besa.

Ya de regreso en Chile, le correspondió asumir como Director Técnico de la Escuela de Aeronáutica Militar, plantel pionero de aviación en América, cuya creación se cimentaba en la preocupación expresada en 1910 por el Alto Mando militar hacia el gobierno de la época y que diera como resultado concreto el Decreto Supremo N° 187 de fecha 11 de febrero de 1913, con el cual se hizo realidad su fundación.

El 7 de marzo de 1913, Manuel Ávalos, primer piloto militar chileno, realizó el primer vuelo sobre la actual Base Aérea “El Bosque” y días más tarde, otros vuelos más sobre la ciudad de Santiago, asombrando gratamente con ello, los sueños y esperanzas de sus ciudadanos.

03/01/1946. El avión Lockheed Electra N°505 de la Línea Aérea Nacional (LAN), vuela por primera vez a la localidad argentina de Río Gallegos desde Punta Arenas en Chile.

04/01/1954. El Presidente de la República, General Carlos Ibáñez del Campo dicta un Decreto de Fuerza Ley con el cual se fija el texto refundido de los D.F.L. Nos. 101 del 27 de junio y 239 de 30 de julio de 1953, que crean la Fábrica Nacional de Aeronaves (FANAERO – CHILE). En él se mencionan en sus artículos 1º lo siguiente:

Créase la Fábrica Nacional de Aeronaves (FANAERO – CHILE), organismo con personalidad jurídica y administración autónoma, que tendrá patrimonio propio y que se regirá por las disposiciones del presente Decreto de Fuerza Ley y del Reglamento que se dictará posteriormente. Su objeto será la construcción de toda clase de aeronaves, planeadores, repuestos y demás elementos aeronáuticos que directa o indirectamente se relacionen con las necesidades de la defensa nacional y, en general con el fomento de las actividades aeronáuticas del país. Podrá además, fabricar y comerciar con toda clase de maquinarias, herramientas y artículos industriales.

Artículo 2.- La Fábrica Nacional de Aeronaves (FANAERO – CHILE) tendrá su domicilio en Santiago y estará a cargo del Oficial Superior o Jefe que la Fuerza Aérea designe como Gerente de ella.

Artículo 18.- Para todos los efectos administrativos, la Fábrica Nacional de Aeronaves (FANAERO – CHILE) dependerá del Ministerio de Defensa Nacional por intermedio del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

04/01/1999. Cierra operaciones para siempre el Aeropuerto de Paitilla, Panamá. A las 6.59 p.m. de este día despegó el HP-1359, un avión Cessna Caravan de AEROPERLAS, último avión en operar en estas instalaciones luego de 70 años de uso. Bautizado Marcos A. Gelabert en 1952 y considerado: “Cuna de la Aviación Panameña”.

05/01/1930. Se inaugura el servicio aéreo entre Santiago y Puerto Montt con aviones Junkers R-42

05/01/1942. Se crea la Escuela Militar Mexicana de Mecánicos Especialistas de Aviación.

05/01/1946. Raid en formación, Puerto Montt – Arica. Pilotos del Club Aéreo de Puerto Montt, en 3 aviones Fairchild PT-19 y PT-26, realizaron entre el 5 y el 15 de enero de 1946, el primer raid de esta envergadura emprendido por un club aéreo civil.

06/01/1910. El ingeniero y pionero aeronauta argentino, señor Jorge Newbery acompañado por Josué Quesada y Alejandro Amoretti realizan una ascensión en el aerostato "Patriota". La partida tuvo lugar en Belgrano, arribando a Cañuelas luego de cuatro horas de vuelo.

06/01/1913. El aviador chileno Eduardo Molina Lavín, lanza desde un avión biplano Farman en vuelo, por primera vez en la historia de la aviación chilena, dos bombas de su invención sobre un fuerte simulado en el Hipódromo de Santa Beatriz, en Lima, Perú.



Teniente Eduardo Molina Lavín

06/01/1940. Creación del Club Aéreo de Concepción, Chile. El acto se realizó a las 17 horas de este día, en una de las salas de conferencias que poseía en sus tiempos el diario "el Sur", la que hoy ocupa la dirección de dicho diario. Patrocinó esta idea con todo entusiasmo el señor Eric Jacobsen Wessel, quien había llegado a esta ciudad en 1939, como arquitecto de los FF.CC. del estado. Era socio fundador del Club Aéreo de Valparaíso, donde recibió su título de aviador civil poco tiempo después se incorporó como oficial de reserva de la Fuerza Aérea de Chile.

07/01/1937. A las 18:25 horas de un día jueves aterrizó en el Aeródromo de Bahía Catalina en Punta Arenas, el avión anfibia Sikorsky S-43 "Magallanes" piloteado por el Capitán de Bandada (A) Carlos Abel Kreft y el Teniente 1° (A) Tomás Gatica Ibacache, inaugurándose así, el Servicio Aéreo de Pasajeros entre Puerto Montt y Punta Arenas. Viajaron en este vuelo, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire Don Diego Aracena Aguilar, entre otras autoridades.

08/01/1910. Primer vuelo realizado en México y Latinoamérica por el señor Alberto Braniff Ricard. Realizado en un avión Voisin de fabricación francesa, el vuelo se efectuó en los llanos de Balbuena. Sin embargo no fue este el primer avión en México, ya que se habían hecho intentos en un Farman traído al país por Ernesto Pugibet, pero debido a la altura de la Ciudad de México, los combustibles usados no proporcionaban la potencia necesaria para impulsar a los motores utilizados. Tras adecuar Braniff correctamente su combustible y motor para la altura de la ciudad, es que este día obtuvo la potencia necesaria para levantar el vuelo.

08/01/1918. Parten desde Rio de Janeiro a Inglaterra, el primer grupo de oficiales de la Marina Brasileira, que durante la Primera Guerra Mundial, van a recibir entrenamiento de vuelo en el “Royal Naval Air Service”. Días más tarde, el 26 de enero parte con el mismo destino un segundo grupo de oficiales, en el vapor “Amazon”.

08/01/1943. Creación del Club Aéreo de Los Ángeles, Chile.

08/01/1944. La Línea Aérea Nacional (LAN), recibe el Premio Continental de 1942, que otorga el Consejo Interamericano de Seguridad de Nueva York, por haber mantenido sus servicios sin fatalidad alguna para los pasajeros o para las tripulaciones, sobre una distancia total de 1.396.890 kilómetros en su red sudamericana de 2.118 kilómetros con un recorrido total de 10.326,546 kilómetros. Se realiza una ceremonia en el aeropuerto de Los Cerrillos, la que fue presidida por el Ministro de Defensa Nacional, don Óscar Escudero Otárola.

08/01/1947. La sociedad mixta A.L.F.A., inaugura los servicios regulares aerocomerciales entre la ciudad argentina de Buenos Aires - Asunción en el Paraguay y Buenos Aires – Montevideo en el Uruguay.

08/01/1979. Se da inicio al Plan de Transición mediante el cual la República de Panamá asume el control total del Tránsito Aéreo y Servicios afines. El acuerdo se firmó en la Cancillería por el señor Hermes Carrizo como Director de la Dirección de Aeronáutica Civil y Longhorne Bond, Administrador de la FAA, por los Estados Unidos de Norteamérica. El plan de transición estuvo a cargo de los señores Diego Hurtado por la DAC y Ben Frazier de la FAA.

09/01/1928. Aterriza cerca del actual Hipódromo panameño “Presidente José Antonio Remón”, el intrépido aviador norteamericano, señor Charles Lindbergh al mando del monoplano Ryan NYP “Espíritu de San Luis”. Fue recibido por el Presidente de la República Rodolfo Chiari y una gran comitiva.

09/01/1929. Llega a la ciudad de La Habana, el avión de Pan American Airways bautizado con el nombre de “Cuba”, inaugurando la ruta aérea entre Estados Unidos, La Habana, Santiago de Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico.

09/01/1964. Creación del Club Aéreo de Puerto Varas, Chile.



Foto del Club Aéreo de la Ciudad de Puerto Varas. (2005)

10/01/1922. Cumpliendo un vuelo de altura, el piloto argentino Eduardo Olivero se eleva a 7000 metros en Villa Lugano, utilizando para dicha prueba un biplano italiano Ansaldo A.300/4.

11/01/1914. Primer Mártir de la Aviación Militar chilena. Fallece trágicamente el Teniente 2º don Francisco Mery Aguirre, mientras aterrizaba en el monoplano Blériot de 50 HP “Manuel Rodríguez” (Primer avión militar chileno que había volado el Capitán Ávalos en Francia) sobre el campo de aviación de Lo Espejo, en Santiago.

11/01/1985. Los pilotos chilenos de planeador, señores Srdjan Radic Piraíno, Alejandro Chanes, Reinaldo Urbina, Carlos Pérez junto al francés Bernard Schneider, efectúan el primer doble Cruce de la Cordillera de Los Andes por 5 planeadores en formación en la ruta Mendoza - Santiago - Mendoza.

12/01/1914. Se realiza el primer vuelo operativo prestado al país por la aviación militar nacional. Los tenientes de ejército, señores Arturo Urrutia y Augusto León, (observador) fueron los primeros aviadores, que cuando al disponer la superioridad militar que un avión efectuara un reconocimiento aéreo entre Santiago y San Fernando, con el fin de verificar la exactitud de rumores sobre la destrucción de la vía férrea por elementos comprometidos en una huelga ferroviaria declarada esos días.

12/01/1930. La Trimotor Safety Airways Inc., inaugura su Línea aérea entre la ciudad de Buenos Aires en Argentina y Río de Janeiro en Brasil.

12/01/1998. Operación Manu Tama '1. Aviones F-5E pertenecientes al Grupo de Aviación N°7, unen en vuelo Antofagasta con Isla de Pascua. Esta operación, encabezada por el entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Fernando Rojas Vender, y conformada por el GDB (A) señor Nelson Sanhueza L., Comandante en Jefe de la Vª. Brigada Aérea; el CDG (A) José Mardones M., comandante del Grupo de Aviación N°7; y los CDE(A) Álvaro Aguirre W., Jorge Gebauer B., Manuel Soto C. e Iván Travisany D., es realizada con reabastecimiento en vuelo y con el apoyo de medios del Grupo de Aviación N° 10 y personal del Regimiento de Artillería Antiaérea.



El éxito de la operación demostró la capacidad que la Fuerza Aérea de Chile tiene para desplegar sus medios operativos en todo el territorio nacional e insular.

13/01/1908. Un grupo de deportistas argentinos, entre los cuales se contaba con Jorge Newbery y Aaron Anchorena, fundan la primera institución aeronáutica de este país, el Aero Club Argentino;

contando como único material el globo denominado "Pampero", cuya donación fue hecha por Anchorena.

La comisión directiva quedó constituida en la siguiente forma: Presidente, Aaron Anchorena; Vicepresidente 1° Coronel Arturo M. Lugones; Vicepresidente 2°, Jorge Newbery; Secretario Tesorero, Alberto de Bary; Vocales, mayor Waldino Correa, Barón Antonio De Marchi y Sebastián Lezica.

13/01/1930. Arriba a Puerto Montt el entonces Teniente Coronel Arturo Merino Benítez, conduciendo un avión "Curtiss Falcon". Su objetivo era inaugurar el servicio aeropostal entre Santiago y Puerto Aysén, y estudiar en lo posible, la ruta a Magallanes.



13/01/1940. Creación del Club Aéreo de Osorno, Chile.

Su primer avión fue adquirido recién en 1941.

Tres años después el Club contó con su primera bandada de aviones Gipsy Moth.



13/01/1960. Es creado el Museo Nacional de Aeronáutica Argentino por el Decreto 264/60 del Poder Ejecutivo Nacional. Su impulsor y primer director fue el Brigadier señor Edmundo Civatti Bernasconi. Originalmente localizado en la plataforma del Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery, desde donde se trasladó a un predio propio en la Base Aérea Militar de Morón, sede del primer aeropuerto internacional del país trasandino.

13/01/2009. Se crea el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil de Panamá.

14/01/1943. Se inaugura en Cuba la primera torre de control, construida en el Aeropuerto Rancho Boyeros de la ciudad de La Habana.



14/01/1981. Seis aviones Pitts, conforman la nueva Escuadrilla de Alta Acrobacia "Halcones" de la Fuerza Aérea de Chile.

Los primeros integrantes de este grupo fueron los distinguidos oficiales pilotos: el CDE (A) Hernán Gabrielli; CDB(A) Rafael Marambio; CDB(A) Álvaro Cameratti; CDB(A) Roberto Valdebenito; CDB(A) José Ili S.; y el CDB (A) Tomislav Spajocevic.

La idea de reponer el antiguo cuadro acrobático "Cóndores de Plata" que durante años conocieron del cariño de Chile, nació del entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire, señor Fernando Matthei Aubel, quien con gran visión, creó un nuevo equipo que con sus pequeños y maniobrables aviones biplanos pintados de azul, supo cautivar aún más el corazón que la ciudadanía mantiene hacia la institución aérea y posicionando el nombre de la Fuerza Aérea de Chile en el mundo.



14/01/1995. Operación Polo Sur. Los aviones Twin Otter N° 932 y 933 aterrizan en la Base Antártica Amundsen Scott, ubicada en el Polo Sur geográfico, siendo apoyados por un Hércules C-130 que opera en la Base Patriot Hill, en latitud 75 Sur. En este vuelo participa el Comandante en Jefe de la época, General del Aire Ramón Vega Hidalgo, como jefe de la operación, recalcando así la importancia que las exploraciones antárticas de la Fuerza Aérea de Chile tienen para el país.

15/01/1911. Tras su arribo de Francia, realiza el primer vuelo oficial en el Perú, el señor Juan (Ivan) Bjelovučić Cavalié. El magno evento es desarrollado en el hipódromo de Santa Beatriz de la ciudad de Lima ante un grupo de invitados entre los que se encontraba el Presidente Augusto B. Leguía y Ministros de Estado.

Es interesante resaltar que el piloto peruano de origen croata, Bjelovučić, obtuvo el Brevet N°87 de junio de 1910 del Aero Club de Francia y fue formado en la Escuela de Vuelo del piloto y constructor chileno, José Luis Sánchez Besa.



Estampilla del Correo de Croacia (2014)

15/01/1932. El Poder Ejecutivo argentino autoriza a la empresa comercial Panagra, a transportar encomiendas y pasajeros entre las ciudades de Buenos Aires, Argentina y Santiago de Chile.

15/01/1983. El bimotor Piper Comanche, matrícula CC-KXD, del Club Aéreo de Santiago, tripulado por los pilotos civiles, señores Patricio Herrera y Carlos Roca, desde Punta Arenas a la Base Aérea Antártica “Presidente Eduardo Frei Montalva” y por Sergio Elgueta y Gerardo Díaz en el vuelo de retomo, realizan el Primer raid de un avión civil entre Punta Arenas y el Territorio Antártico Chileno.

15/01/1987. La escritura pública N° 379 protocoliza, la cesión de todos los derechos y obligaciones de AEROPERLAS S.A., y Contadora Panamá S.A. a la sociedad denominada Transporte Aéreo Ejecutivo, S.A. (TAESA) de Panamá.

16/01/1910. Por iniciativa del barón De Marchi, arriba a la Argentina, el aviador italiano señor Ricardo Ponzelli para realizar demostraciones aéreas, siendo el primer aviador que volará en ese país a fin de este mes.

16/01/1923. El aviador naval, Piloto 2° don Agustín Alcayaga, tripulando el hidroavión Short N° 4, y llevando como pasajero al cirujano de la Escuadra, señor Alberto Benítez, practicaron, sobre la playa Las Torpederas y a 5.000 metros de altura, por primera vez en Sudamérica, observaciones científicas sobre temperatura, presión atmosférica y densidad del aire.

16/01/1925. Procedentes de Río de Janeiro, Brasil llegan a El Palomar en la Argentina, dos aviones Breguet XIV los que efectuaron el viaje experimental de la línea Aeropostal Latecoere.

17/01/1917. Es aprobado a través del Decreto N° 12.364, el primer Reglamento de la Escuela de Aviación Naval del Brasil.

17/01/1921. Primer vuelo de una aeronave de alas giratorias, el autogiro C.4 de Juan de la Cierva, en Getafe, España. (Este año 2016 se cumple el 95º Aniversario de este gran logro para la Aviación)

17/01/1969. Se funda la entonces Fuerza Aérea Panameña (FAP) con la llegada desde Guayaquil, Ecuador a Panamá, del primer avión C-47 matriculado FAP-201. Los primeros pilotos fueron los señores Alberto y Lorenzo Purcell, Theodoro Alexander, Augusto Villalaz y Cristóbal Fundora y los Técnicos en Mantenimiento: Ramón Gavilán T., Abdiel Lamboglia, Rosendo Chavarría, Luis Castillo, Manuel Labastid, Carlos Beitía, Gustavo Cuervo, Fabio Martínez y Telio Pacheco.

17/01/1972. Como parte del programa de la visita a Chile de Fidel Castro, el entonces Capitán de la Fuerza Aérea cubana y “Héroe de Playa Girón”, señor Rafael del Pino vuela en los cielos cubanos un MiG-21U junto a el Comandante de Escuadrilla (A), señor Jaime Estay, piloto de Hawker Hunter, a fin de promocionar los aviones soviéticos. En mayo de 1987, el General de Brigada de las F.A.R., Rafael del Pino saltó a la fama cuando en un bimotor Cessna 402 logró volar fuera de Cuba junto a su familia aterrizando en Key West, Florida. El General del Pino devino en un activo detractor del gobierno Castrista.

18/01/1954. Primer vuelo sin escalas entre Santiago (Los Cerrillos) y Punta Arenas (Bahía Catalina), efectuado en un avión C-47 N°0010 de la Línea Aérea Nacional (LAN).

19/01/2009. Panamá se convierte en el primer país de América Latina en utilizar el sistema ADS-B (Automatic Dependence Surveillance). Monitoreo de Vigilancia Satelital en un radio de 250 Millas Náuticas.

19/01/1913. Fallece el subteniente Manuel Félix Origone, precursor de la aviación militar de ese país, convirtiéndose en la primera víctima fatal de la aviación argentina

19/01/1930. Antoine de Saint-Exupéry, piloto de la Aeropostal Argentina, establece un record partiendo de Río Gallegos y llegando en el día a Buenos Aires en 17,30 horas de vuelo, conduciendo un monoplano Late 25.

19/01/1982. Por primera vez en la historia es enarbolada la bandera uruguaya en el Polo Sur, son protagonistas de este hecho el Coronel (Aviador) Roque Aita y el Capitán (Navegante) Bernabé Gadea de la Fuerza Aérea Uruguaya.

20/01/1923. Organizada por el Aero Club Argentino, se realiza la carrera internacional San Isidro-Montevideo, triunfando en dicha prueba el piloto inglés, señor Shirley H. Kingsley, que empleó 1 hora 6 minutos y 46 segundos.

20/01/1941. Se crea el Ministerio de Aeronáutica del Brasil por Decreto Ley N° 2.961. Merece destacarse especialmente esta fecha, pues es cuando se reúnen todos los servicios de la aviación civil y militar, paso que conduciría a la aviación brasilera a la realización de un ideal acariciado durante muchos años. No se comprendía por esos días que Brasil, patria de Alberto Santos Dumont, país de la aviación y de otros gloriosos pioneros de la navegación aérea- Bartolomé de Guzmán y Augusto Severo- no colocara a la aeronáutica a la altura de las exigencias de la defensa nacional y de las necesidades de su vasto sistema de comunicaciones. Dieciséis años después, el 31 de agosto de 2001, el Ministerio de Aeronáutica (MAER) fue transformado a Comando de Aeronáutica (COMAER), subordinado ahora al Ministerio de Defensa.

20/01/1944. El avión Lockheed Lodestar N°503 de la Línea Aérea Nacional (LAN), tripulado por los comandantes Eduardo Lazo y Eduardo von Bischoffshausen, junto al mecánico Fernando Mella; se precipitan a tierra al despegar del aeródromo mendocino de El Plumerillo.

Su trágica historia extractada de un artículo aparecido en el Diario de Cuyo, relata lo sucedido: *“Una vez más un fuerte terremoto ha golpeado a los hermanos chilenos, las regiones del centro y sur del país son, sobre todo, las más afectadas. Nuestra ayuda a todo tipo de damnificados debe ser inmediata y lo más completa posible, esta reacción es la más lógica frente a seres humanos que enfrentan una desgracia, pero lo debe ser mucho más cuando el afectado es el pueblo chileno. Precisamente si alguien fue rápido en reaccionar cuando sufrimos la catástrofe sísmica de 1944, fue el conjunto de la sociedad chilena.*

Inmediatamente se organizaron colectas populares para ayudar a los afectados, y el domingo 16 de enero, al día siguiente de nuestro drama, ya estaba aterrizando un avión militar chileno trayendo ayuda. Y desde entonces todas las jornadas siguientes llegaba un avión trayendo esperanza desde el otro lado de la cordillera.

El quinto vuelo, el del día jueves 20 de enero, partió de Santiago con una carga de medicamentos y leche fresca en damajuanas, la leche en polvo todavía era un producto casi desconocido. Como entonces era habitual, el aparato realizó una escala técnica en el aeropuerto de El Plumerillo en Mendoza, allí el Capitán Lazo fue informado de que había más de 2.000 heridos sanjuaninos que ya eran atendidos en hospitales mendocinos, por lo que se le solicitó que descargase allí los medicamentos que se transportaban. Esto se realizó inmediatamente y como entonces quedaba espacio libre se autorizó a subir al avión y seguir vuelo hasta San Juan a un conjunto de enfermeras y médicos sanjuaninos. No bien Lazo hizo despegar el aparato, la carga de damajuanas de leche se desestibó, es decir se desprendió de los cordones que las sujetaban, lo que provocó un desequilibrio que hizo entrar al avión en tirabuzón y estrellarse contra el suelo. Todos murieron.”

20/01/1951. El avión anfibia Consolidated OA-1 A Catalina N° 405, de la Fuerza Aérea de Chile, bautizado como “Manu Tara”, despegó desde La Serena, el 19 de enero, arribando a la isla tras 19,22 horas de vuelo. Componen la tripulación el CDG (A) don Horacio Barrientos Cofré, Comandante de la aeronave y jefe de la operación; Capitán de Bandada Roberto Parragué Singer, piloto; Teniente 2° Alfredo Aguilar Cerón, piloto; Teniente 2° José Nuñez Rousseau, piloto y navegante; Sub Teniente Sabino Poblete A., piloto y navegante; Sargento 1° Gilberto Carroza, mecánico; Sargento 2° Héctor López Celedón, mecánico y los Cabos radiotelegrafistas José Campos y Mario Riquelme. Este primer vuelo contribuye a afianzar la soberanía en el territorio insular y lleva a considerar las futuras rutas comerciales del Pacífico Sur.



20.01.1951. El Presidente de la República, S.E. don Gabriel González Videla junto a la Tripulación que emprendería el histórico vuelo a Isla de Pascua. Tres de sus integrantes, fueron destacados socios de nuestra corporación.

20/01/1954. Primer vuelo sin escalas entre Punta Arenas (Bahía Catalina) y Arica (El Buitre), efectuado en el avión C-47 N°0010 de la Línea Aérea Nacional (LAN). Tripulan el bimotor, el comandante Alfonso Cuadrado Merino; el Gerente Técnico Adalberto Fernández Ferreira; el Ingeniero de Vuelo Jaime Ortiz Carvajal y el Director de la Revista Vea, el periodista Genaro Medina. Debido a las malas condiciones meteorológicas se alteró la ruta, recorriendo el vuelo finalmente 4.185 kilómetros. Este vuelo fue dispuesto por el Vicepresidente de Lan, don Arturo Merino Benítez, como una manera de homenaje en el Día del Roto Chileno, demostrando con ello al país la calidad de trabajo técnico de los mecánicos y la eficiencia de sus tripulantes.

21/01/1956. Creación del Club Aéreo de Coyhaique, Chile.

22/01/1926. Primer gran raid de la aviación española. El Dornier Wal "Plus Ultra" vuela del Puerto de Palos hasta Buenos Aires en Argentina.

22/01/1932. La Aviación Militar Salvadoreña tiene su bautizo de fuego, al participar como arma aérea en el levantamiento comunista del 22 de enero de 1932, efectuando misiones de reconocimiento, ametrallamiento y bombardeo con bombas de fabricación casera, las posiciones del ejército rojo en Juayúa, Izalco, Tacuba, Salcoatitán, Nahuizalco, Sonzacate, Sonsonate, Ahuachapán, Santa Ana y La Libertad. La experiencia ocurrida en este conflicto, dio la pauta para que el Gobierno del general Maximiliano Hernández Martínez, buscara el perfeccionamiento del Cuerpo de Aviación, entrenando a los pilotos en técnicas de ametrallamiento, bombardeo y fotografía aérea, así como también, se adquirió nuevo material aéreo.

22/01/1937. Los aviones anfibios Sikorsky S-43 "Chiloé" y "Magallanes" de la Fuerza Aérea Nacional inician sus viajes de itinerario con pasajeros y correspondencia entre Puerto Montt y Punta Arenas.

22/01/1942. Creación del Club Aéreo de San Felipe, Chile.

22/01/1944. Se funda la empresa panameña, Compañía Chiricana de Aviación, S.A. a la que se le autorizó los vuelos entre David y Puerto Armuelles; en un avión Fairchild 24. Luego volaron de David a La Chorrera en una aeronave inglesa Avro, modelo Anson.



22/01/1944. El gobierno Dominicano inauguró el primer aeropuerto de ese país, bautizándolo como "Aeropuerto General Andrews", en honor y memoria de uno de los fundadores de las Fuerzas Aéreas del Ejército de los Estados Unidos (United States Army Air Forces), el General Frank Maxwell Andrews, Comandante del Comando de Defensa del Caribe y el Canal de Panamá hasta 1942 y luego Comandante de las Fuerzas norteamericanas en el Teatro de Operaciones Europeo hasta su trágico deceso en 1943.

22/01/1969. Mediante Decreto de Gabinete N° 13, se crea con patrimonio propio la Dirección de Aeronáutica Civil como Entidad Autónoma del Estado Panameño.

23/01/1917. El capitán boliviano, señor José de Alarcón, sufre una caída de consecuencias mortales en El Palomar, Argentina mientras piloteaba un biplano Henri Farman de 50 HP.

23/01/1917. México regala dos aviones a El Salvador. Con la llegada de una comisión integrada por el Coronel Adalberto Salinas Carranza, jefe de la Academia de Aviación de México, Capitán Felipe Carranza y los Tenientes Guillermo Villasaña y Benjamín Vanegas, para hacer efectiva la entrega de dos aeroplanos: uno armado y el otro desarmado, que más tarde serviría para repuestos del primero. Junto a los aeroplanos hicieron también entrega de una estación inalámbrica, la que fue bautizada con el nombre de su donador, el entonces Presidente de México, General Venustiano Carranza.

23/01/1926. La ciudadanía de Puerto Montt, recibe alborozada a los primeros pilotos militares en llegar a esas latitudes. Una escuadrilla de cuatro aviones Vickers Vixen de 450 HP. pertenecientes al Grupo Mixto N°3, con asiento en El Bosque. Sus pilotos fueron el Capitán Andrés Sosa Fuentes (al mando de la Escuadrilla), Teniente 1º Julio Maldonado, Tenientes Humberto Zanelli y Roberto Ewin, que luego de evolucionar sobre la ciudad aterrizaron en Alerce, en un potrero del campo de Alfredo Binder y Enrique Schnettler.

23/01/1926. El Teniente Coronel de Artillería, don Elías Veloso Rivera, se hace cargo de la Dirección General de Aeronáutica, mientras dure la comisión de Adicto Militar de Chile en Suecia y Jefe de la Misión Militar de Aviación en Europa, del Coronel Marmaduke Grove Vallejo, iniciada tres días antes. Como dato general, podemos agregar que las oficinas de la entonces Dirección General de Aeronáutica se ubicaban por esos días, en la Avenida Alameda 2015, Santiago.

23/01/1931. Son recibidos en Panamá con gran manifestación en el Parque de Lesseps de Colón, los aviadores Julio Estrada y Marcos A. Gelabert, quienes venían de Cuba graduados como pilotos profesionales panameños.

23/01/1944. Creación del Club Aéreo de Castro, Chile.

23/01/1948. Se realiza el primer salto paracaidista en España en la Escuela Militar de Alcantarilla.

23/01/1948. El Comodoro del Aire, don Arturo Merino Benítez es designado Director Honorario del Círculo de Pilotos de Lan-Chile, por medio de un documento firmado por el Presidente y el Secretario, comunicación que el Ilustre fundador de LAN, agradece días más tarde.

23/01/1948. Creación del Club de Planeadores de Santiago, Chile. Sus raíces se remontan al año 1936, cuando un grupo de jóvenes chilenos de ascendencia germana escribieron al entonces Canciller alemán, Adolf Hitler, solicitándole les ayudara a iniciarse en el Volovelismo. Fue así, que el gobierno alemán les regaló un planeador primario Grunau 9. De este modo se iniciaron en estas artes del vuelo hasta que el Gobierno del Presidente Juan Antonio Ríos dispusiera en 1943, el cese de relaciones con Alemania, prohibiendo de paso estas prácticas aéreas hasta el fin de la segunda guerra mundial. Ya en 1946, algunos entusiastas fundaron el actual Club de Planeadores, cuya personalidad jurídica no fue obtenida

hasta enero de 1948. El primer presidente de este organismo aéreo fue el señor Eduardo Pinochet Carte y entre sus socios contó con nuestro recordado amigo, señor Alejo Williamson Dávila (Q.E.P.D.)

25/01/1940. Por Decreto Supremo N°43, se acepta la renuncia al Presidente del Consejo de la Línea Aérea Nacional (LAN), Comodoro Arturo Merino Benítez, siendo reemplazado por el abogado señor Pedro Opitz Velásquez.

26/01/1913. Primer vuelo deportivo en Medellín y segundo realizado en Colombia, fue realizado por el piloto, señor John Smith en un avión Farman. El sitio escogido para el vuelo, que duró 15 minutos, fue la Hacienda La Pradera localizada en la zona de La Aguacatala.

26/01/1930. Por la mañana se eleva desde el Estuario de Aysén, el avión “Junkers R-42” N°6 hacia Punta Arenas. Tras pernoctar en Puerto Natales debido al mal tiempo continúan la ruta hacia Magallanes el día siguiente y luego de volar con una hélice astillada y un flotador roto acuatiza en las frías aguas del Estrecho a la vista de los habitantes de Punta Arenas quienes se abalanzaron a la costa para brindar a los valientes pioneros del aire su cariño y admiración por la magna hazaña cumplida. El histórico vuelo se realizaba en recuerdo y homenaje al Teniente Aníbal Vidal Silva y el Sargento 2º Ernesto Román, primeros mártires de la conquista del austro.

26/01/1974. Tres aviones Hawker Hunter, sin sistema de reabastecimiento en el aire, cruzan con éxito el Atlántico Sur desde Londres a Santiago en uno de los vuelos más notables que haya emprendido una Fuerza Aérea Latinoamericana y quizás del mundo, cubriendo más de 16.000 km y sobrevolando países de Europa, África y América. La 1ª Agrupación de aviones, estuvo al mando del CDG (A) Sr. Mario López Tobar. Más tarde, el 1º de marzo de 1974, llegaron otros 3 aviones restantes, al mando del CDE (A) Sr. Fernando Rojas Vender. Los pilotos participantes en ambas bandadas fueron además: los Capitanes de Bandada Jaime Estay V., Raúl Tapia E., Enrique Montealegre J., César Guevara F. y Nelson Sanhueza López. Esta Operación Aérea fue bautizada como “Atlantes”.

27/01/1927. La Armada de Chile inaugura la Base Aeronaval de Quintero, cuya proyección y construcción data de 1922, cuando el entonces comandante Edgardo von Schroeders efectuara la primera campaña de verano en la que se comprobaran las bondades de la bahía.



Durante los tres años siguientes, se adquirieron los terrenos y se gestionaron los fondos para construir. Con fecha 29 de enero, se concretaba el traslado definitivo del personal y material de vuelo, los que serían alojados en un edificio y un primer hangar. Al año siguiente, se inauguraba el segundo hangar, que por su estructura y dimensiones, fue considerado el mayor edificio de su tipo en Sudamérica.

Este traslado desde la Base de Las Torpederas en Valparaíso a Quintero, cerró un capítulo importante para la joven especialidad aérea en la Armada. Poco tiempo después, en marzo de 1930, se producía la unificación de los Servicios Aéreos, con lo que el material e instalaciones del Servicio de la Aviación Naval, pasaron a la Fuerza Aérea Nacional. Junto a ello, el Decreto Ley N°1167, agregó entre varios puntos: *...que todos aquellos militares o marinos que voluntariamente pasaran a incrementar esta nueva arma de la Defensa Nacional, serían automáticamente ascendidos.*

Al respecto, un antiguo Marinero 1º, don Félix Mateo, consignaría tiempo más tarde lo siguiente: *“Corría el año 1930; para ser más preciso era el día 29 de junio. La Comandancia de la Base Aeronaval había comunicado a todo el personal que para el día siguiente, miércoles 30, había una formación de parada con los nuevos uniformes que nos vestiría como aviadores, como funcionarios fundadores y precursores de la Fuerza Aérea. ¡Qué alegría la de aquella tarde!”*

27/01/1930. A las 10.20 horas, el bombardero Junkers R-42 W 6, equipado con flotadores, amarizó junto al muelle fiscal de Punta Arenas, piloteado por el Capitán Alfredo Fuentes Martínez, llevando al comandante Arturo Merino Benítez como Comandante de la aeronave y la siguiente tripulación: el Técnico Mecánico civil Fritz Reiche; Sargento 1º Radioperador Luis Soto Vásquez; Sargento 2º Fotógrafo Alfredo Moreno Mendoza; y Cabo 1º Mecánico Uldaricio Espinoza P. Se ponía fin al raid iniciado en Santiago el 25 de enero, realizándose escalas en Puerto Montt, Aysén y Puerto Natales, y estableciendo así, la posibilidad real de comunicación por aire desde el centro del país a Magallanes.

27/01/1953. Se inauguran los servicios regulares de la línea aérea brasilera VARIG entre Buenos Aires (Argentina) y Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), con escalas en las ciudades argentinas de Córdoba y Salta.

28/01/1984. Se cumple la primera misión aérea uruguaya a la Antártida en un avión de transporte Fairchild FH-227 FAU 572, perteneciente al Grupo de Aviación N°4 (Transporte).

28/01/1999. Operación Aurora Austral. Con esta fecha un Helicóptero Sikorsky UH-60 “Black Hawk” del Grupo de Aviación N°9 de la Fach, alcanza por primera vez el Polo Sur. En un vuelo iniciado en Santiago, la aeronave tripulada por el entonces Comandante en Jefe, General del Aire don Fernando Rojas Vender; el Capitán de Bandada (A) Hugo Rodríguez; los Tenientes Claudio Avendaño y Jaime Reyes; y el Sargento Erik Hernández, aterriza en la Base Antártica norteamericana Amundsen-Scott ubicada en el Polo Sur. La Operación involucró medios de los Grupos de Aviación N° 5, 6, 9 y 10; y demoró 30 horas de vuelo desde Santiago al Polo Sur.

29/01/1927. Se da término al traslado de personal y medios de la Aviación Naval desde la antigua Base de “Las Torpederas” hasta la nueva Base Aeronaval en Quintero. Su primer comandante, fue el Capitán de Fragata, señor Luis Dávila Espinoza. La Armada consideró esta fecha como la inauguración de la Base, lo que tras la fusión de los Servicios Aéreos el 21 de marzo de 1930, fue mantenida esta por la Fuerza Aérea como fecha de fundación del ahora Grupo de Aviación N°2.

29/01/1959. Segundo vuelo del OA-10A Catalina N°560 "Manutara" a la isla de Pascua, al mando del entonces CDA (RA) Roberto Parragué Singer. Días después el avión retorna en vuelo a la Base Aérea de Quintero, siendo la primera vez que aquella posesión insular queda unida de ida y regreso por vía aérea con Chile continental.

29/01/2005. Es inaugurado el Aeródromo "Desierto de Atacama", cerca del puerto de Caldera, destinado a sustituir al antiguo aeródromo de Chamonate en Copiapó, Chile.

30/01/1924. Es comisionado para que se traslade a Europa a las órdenes del Jefe de la Misión Militar de Chile, el Capitán don Diego Aracena Aguilar a fin de que perfeccione sus conocimientos en el arma de Aviación, dejando de ser Director de la entonces Escuela de Aviación.

30/01/1998. Se firma un Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República de Panamá y Aruba.

31/01/1923. El piloto civil chileno, señor Clodomiro Figueroa inaugura en la Base Aérea de "El Bosque", la Primera Escuela Civil de Aviación de nuestro país.

31/01/1924. Por Decreto del Ministerio de Guerra, el entonces Capitán de Ejército don Diego Aracena Aguilar, Director de la Escuela de Aviación es trasladado a Europa, a fin de desempeñarse como nuestro primer Agregado Aéreo en la ciudad de Londres, Inglaterra.



Mayor Diego Aracena Aguilar y su señora Maria en Inglaterra. Junio de 1926 (Fuente: National Portrait Gallery)

31/01/1925. Es nombrado Director General Interino de Aeronáutica, el Teniente Coronel Marmaduke Grove Vallejo, dejando de ser Jefe de Sección del Estado Mayor General del Ejército.

31/01/1933. Se crea la Dirección de Sanidad de la entonces Fuerza Aérea Nacional (FAN). Destinada a prestar atención de medicina preventiva y curativa, en tiempos de paz y de guerra, al personal de la Fuerza Aérea de Chile y a sus cargas familiares, así como a desarrollar los conocimientos de medicina de aviación requeridos por la institución. Su primer Director fue el Capitán de Bandada (S) don Agustín Inostroza P.

31/01/1977. Se crea la Policía Aeronáutica Nacional, dependiente del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina. La Policía Aeronáutica Nacional se creó como una fuerza de seguridad militarizada para ejercer funciones de poder de policía en el aeroespacio y en las instalaciones en la jurisdicción territorial. Con fecha 22 de febrero del 2005, pasó a denominarse Policía de Seguridad Aeroportuaria actuando ahora como una fuerza desmilitarizada y dependiente del Ministerio del Interior argentino.

31/01/2006. Arriban los dos primeros aviones F-16 C/D Block 50, para la Fuerza Aérea de Chile, de un total de 10 unidades destinadas a equipar el reactivado Grupo de Aviación N° 3, en Iquique.

31/01/2009. Luego de suspender sus vuelos en abril de 2007, el Lloyd Aéreo Boliviano volvió a iniciar sus vuelos por algún tiempo.

Creada en la ciudad de La Paz, el 15 de septiembre de 1925, es la segunda más antigua de las aerolíneas de Latinoamérica y su primer avión fue un Junkers F-13, con capacidad para dos tripulantes y cuatro pasajeros, regalo de la comunidad alemana en Bolivia.



Detalle de un Boeing 727-200 de LAB frente al hangar de mantenimiento en el aeropuerto de Cochabamba (2008)



31/01/2010. Comienzan a llegar a Chile, los aviones EMB-314 "Súper Tucano", adquiridos en Brasil para cumplir roles de entrenamiento táctico en el Grupo de Aviación N° 1, basado en Iquique.

Fotografía: Rodrigo Loyola (FIDAEGROUP)

SANTIAGO LEITAO MOYA *Semblanza de un aviador*



Santiago Leitaoy Moya nació en Santiago el 17 de abril de 1903, el mismo año que nacería la aviación en la colinas de Kitty Hawk, para incorporarse a la Escuela Naval a los 14 años de edad, de la que habría de graduarse en 1922.

En los años posteriores, posiblemente desarrolló su interés por la aviación ingresando con el grado de Teniente 2°, al primer curso dictado totalmente por la Aviación Naval en la Base Aeronaval de Quintero en 1927, culminando el 25 de febrero de 1928, con una lúcida demostración de vuelo por una escuadrilla compuesta por cinco aparatos Avro sobre el Sporting Club de Viña del Mar, en la que el Avro 81, lo piloteaba Leitaoy con el teniente 2° Francisco Concha de pasajero. Durante este verdadero festival aéreo efectuaron vuelos en formación, de acrobacia y el lanzamiento de varios paracaidistas al mismo tiempo, prueba nunca antes vista en el país.

Al cabo de un año, el 18 de enero de 1929 la Aviación Naval dio inicio a un programa de exploraciones a los canales australes con la partida de los botes voladores Dornier Wal 12, 16 y 17 al mando del capitán Humberto Marín, comandante de la escuadrilla, y los tenientes Carlos Puga y Santiago Leitaoy, actuando de copilotos los guardiamarinas Marcos Vega, Carlos Zorzi y Horacio Barrientos, siendo su misión principal reconocer el archipiélago de Chiloé hasta el golfo del Corcovado y la región lacustre alledaña a Puerto Montt.

La ruta a Puerto Montt contempló escalas en Talcahuano y Valdivia antes de amarar al día siguiente en las tranquilas aguas del canal de Tenglo, frente a Puerto Montt, desde donde habrían de emprender la gran aventura de internarse por los mares del Caleuche por primera vez.

Una vez cumplida la misión, el 25 de enero la bandada inició el regreso a Talcahuano siguiendo la línea de la costa, para proseguir al día siguiente a la base en Quintero. Sin embargo, una densa neblina obligó a los tenientes Marín y Leitao a amarizar en el lago Peñuelas, originándose un serio conflicto con el administrador que por primera vez se veía enfrentado a una situación tan inusual y temía que la presencia de ambos botes voladores contaminara el agua potable que surtía al puerto. Afortunadamente el impase no pasó a mayores y los aviones pudieron despegar tan pronto despejó en Quintero.



De izquierda a derecha: Teniente Santiago Leitao, el doctor y poeta Juan Marín y el asesor británico Sqn. Leader J.H.O. Jones. 1929.

Pocos meses después, con ocasión de celebrarse el 50 aniversario del Combate Naval de Iquique, la Aviación Naval dispuso la participación de una bandada compuesta por tres Dornier WAL para solemnizar los actos programados en el puerto nortino.

El domingo 19 de mayo despegaron el Wal 15, piloteado por el segundo comandante de la base, teniente Francisco Beduneau, con el guardiamarina Marcos Vega; el Wal 17, por el teniente Santiago Leitao con el guardiamarina Tomás Gatica, y el Wal 16, por el teniente Francisco Tovarias con el teniente Altomiro Aranda, además de un mecánico y un radiooperador en cada avión.

Esta vez fue un vuelo directo, de ocho horas cincuenta minutos de duración, para cubrir la distancia entre Quintero e Iquique, donde amarizaron al costado del crucero Blanco Encalada y los cazatorpederos Orella, Riveros y Lynch, donde se les unieron los Curtiss Falcon y Hawk del Grupo de Aviación N° 1, destacado en Alto Hospicio, para efectuar un notable desfile aéreo, contribuyendo a realzar los actos del 21 de mayo.

El vuelo de regreso sin embargo, no fue fácil para el teniente Leitao. Poco después del despegue, se vio forzado a amarizar por una falla de motor. Fue el primer descenso de cinco hasta Zapallar, desde donde se vio obligado a continuar navegando por el mar hasta Quintero.

El año entrante, al fundarse la Fuerza Aérea Nacional el 21 de marzo de 1930, con la unificación del Servicio Aéreo del Ejército y la Aviación Naval, Leitao decidió seguir su vocación aérea como Teniente 1° de Aviación del Grupo de Aviación N° 2 basado en Quintero. Al poco tiempo, el 14 de junio, se llevaron a cabo los primeros ejercicios de la FAN con la Escuadra Nacional que se encontraba fondeada en Coquimbo, contando nuevamente con la participación de los Dornier Wal 17 y 18 al mando del teniente 1° de Aviación Santiago Leitao y los tenientes 2° Jorge Gana, Horacio Barrientos, Enrique Byers y Rodolfo Marsh –todos provenientes de la Marina– cumpliendo entre otras misiones tareas de exploración aeronaval, dirección de tiro y puntería contra manga remolcada y comunicaciones aire superficie.

Pero pese a ser un destacado piloto de los Dornier Wal, el comodoro Arturo Merino Benítez le tenía reservada una misión muy distinta a lo que había hecho hasta ese momento.

Para fines de 1930, el comandante Merino tenía listo el proyecto para la instalación de una base aérea en Magallanes y había tomado las primeras medidas para llevarlo a la práctica, entre las que figuró el nombramiento del teniente Santiago Leitao para que asumiera el mando de la nueva unidad y de la futura Escuadrilla de Anfibios N°2 (Actual Grupo N°6), que debería crearse en breve plazo.

Santiago Leitao aceptó gustoso esta nueva destinación y nombró al subteniente Adalberto Fernández su ayudante, en tanto que a los sargentos Juan Rodríguez, Evaristo Poblete y Manuel Muñoz les confió el cuidado de los Curtiss D-12 "Falcon" N° 16 y 17 asignados a esta nueva unidad de la Fuerza Aérea.

El Curtis D-12 "Falcon" era un biplano, biplaza, de cabina abierta y multipropósito, de estructura metálica forrada con lona de aviación. La envergadura de estos aparatos era de 11,58 metros, midiendo 8.07 mts. de largo por 3,12 mts. de alto.¹

Se apoyaban sobre un robusto tren de aterrizaje que podía ser cambiado por esquíes o flotadores, como fue el caso de los primeros destinados a la escuadrilla de anfibios magallánicas. El motor D-12, lineal y refrigerado por agua, tenía una potencia de 435 hp.

Estos biplanos figuraban en el inventario de la Fuerza Aérea desde el año 1927, gracias a una orden de compra colocada en la Curtiss Aeroplane Motor Company, y los primeros de ellos habían sido armados en las instalaciones de la fábrica de aviones que se había levantado en Los Cerrillos.

El 16 de diciembre de 1930, el Presidente Ibáñez firmó el decreto que dio vida a la Escuadrilla de Anfibios N° 2 con asiento en Punta Arenas, hasta donde, algunos días antes, había llegado Leitao para dar por iniciadas las actividades de la Fuerza Aérea Nacional en Magallanes.

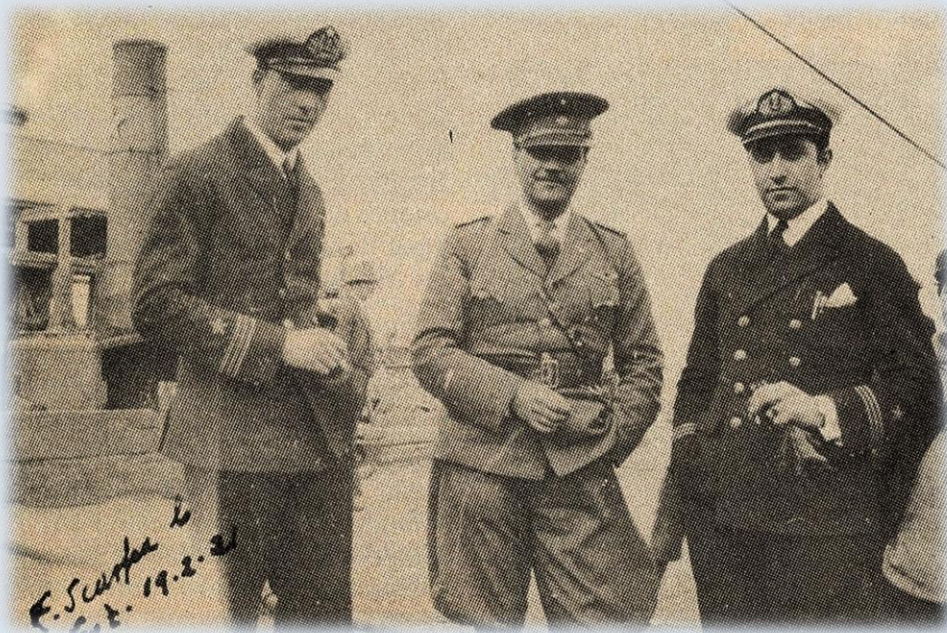
¹ Bowers M., Peter. *Curtiss aircraft 1907-1947*. Putnam 1979

Preocupado por el próximo arribo de sus camaradas, el flamante jefe de la escuadrilla, se encargó de buscar un local adecuado que hiciese las veces de casino y oficina de la agrupación, tarea en la que fue auxiliado por el propio intendente de Magallanes, Manuel Chaparro Ruminot, quien apoyaba con gran entusiasmo la llegada del grupo de aviación a la ciudad. Finalmente, y tras algunas negociaciones fueron arrendadas unas dependencias en el edificio "Julio Menéndez B.", en la esquina sur poniente de la plaza Muñoz Gamero, donde se habilitaron dormitorios en los pisos superiores y una oficina en la planta baja del mismo,² al tiempo que continuaba el trabajo de armado del Curtiss Falcon 17 en las instalaciones facilitadas por la naviera Braun & Blanchard.

Leitao ya había superado los primeros problemas de la instalación cuando una súbita dolencia lo afectó, debiendo ser operado de urgencia en el Hospital Naval, de modo que, el 24 de diciembre, cuando sus compañeros desembarcaron en el muelle fiscal encontraron a su jefe sufriendo los efectos de la convalecencia de la intervención.

No obstante, este percance no desanimó a los aviadores entregados por completo a la tarea de armar y sacar a vuelo el Falcon 17

Una vez recuperado, el 18 de enero de 1931, el teniente Leitao, haciendo uso de sus facultades como autoridad aeronáutica de Magallanes, envió un mensaje por intermedio de los carabineros de Cerro Castillo a los aviadores alemanes Gunther Plüschow y Ernst Dreblow, que se encontraban acampando en la rivera del lago Sarmiento, con el objeto de pasarle una revista al biplano Heinkel HD 24 "Tsing-tau", pero para entonces se habían mudado a territorio argentino, a las cercanías de la estancia Alta Vista.



De izq. a derecha: Teniente Santiago Leitao, alférez Adalberto Fernández y teniente Alfredo Larenas, Jefe de la Radioestación Naval de Tres Puentes, Punta Arenas. (enero 1931)

² Manuel Chaparro B. en relato al autor

Desde su nuevo campamento base, Plüschow y Dreblow comenzaron una serie de arriesgados vuelos hacia los glaciares que dan al lago Argentino, donde diez días más tarde, encontrarían la muerte en un trágico accidente.

El 27 de enero de 1931, todo estuvo preparado para el vuelo inaugural de la Escuadrilla de Anfibios N°2. Ese día, a las 16 hrs., el hidroavión N° 17 piloteado por el teniente 1° Santiago Leitao y por el subteniente Adalberto Fernández, levantó vuelo desde el Estrecho de Magallanes para sobrevolar la ciudad, lo que hizo ante la expectación general de la población, que una vez más colmaba los recintos del muelle fiscal.

La fecha para tan magno acontecimiento, había sido cuidadosamente escogida por la escuadrilla para conmemorar el 1er aniversario de la llegada del comandante Merino y sus hombres en el histórico Junkers N° 6 y en honor a los caídos en Agua Fresca. Por este motivo y continuando con la tradición de "espantar el chuncho" en la primera oportunidad que se presentara, el joven oficial enfiló su máquina hacia el fatídico lugar volando a 800 metros de altura.

Sin lugar a dudas que fueron momentos de honda emoción para Leitao y Fernández, pero había que seguir adelante, con el armado y puesta en servicio de un nuevo Curtiss Falcon que llevaba el número 16, y que haría el vuelo de pruebas el 19 de febrero.



Curtiss Falcon N°17 con el que inició sus actividades la Escuadrilla de Anfibios N°2, sobrevuela el Estrecho de Magallanes. Oleo Enrique Flores A. (Colección La Ruta Austral, Aeropuerto Presidente Ibáñez)

Con ambos Falcon operativos, Leitao dio inicio de inmediato a la misión que tenía la Escuadrilla Nº 2, consistente en la exploración aérea de la región, volando en formación separados por mil metros de distancia, para evitar posibles colisiones, que se pudieran provocar por los bruscos golpes de viento habituales en esa región.



Aprestos del Falcon 16 antes de iniciar el primer crucero a Puerto Natales. (Febrero 1931)

Hacia Tierra del Fuego a Porvenir, Springhill, Caleta Josefina, Cabo de Hornos y Ushuaia, y por el norte, a Puerto Natales y Ultima Esperanza hasta la isla Molineaux, como los vuelos por una semana emprendidos la tarde del 20 de febrero, desde el frigorífico de Puerto Bories en Natales, hacia el Canal de las Montañas, el lago Sarmiento y las Torres del Paine alcanzado, en algunas oportunidades, hasta los 4.000 metros de altura para experimentar los vientos y las turbulencias a esas altitudes.

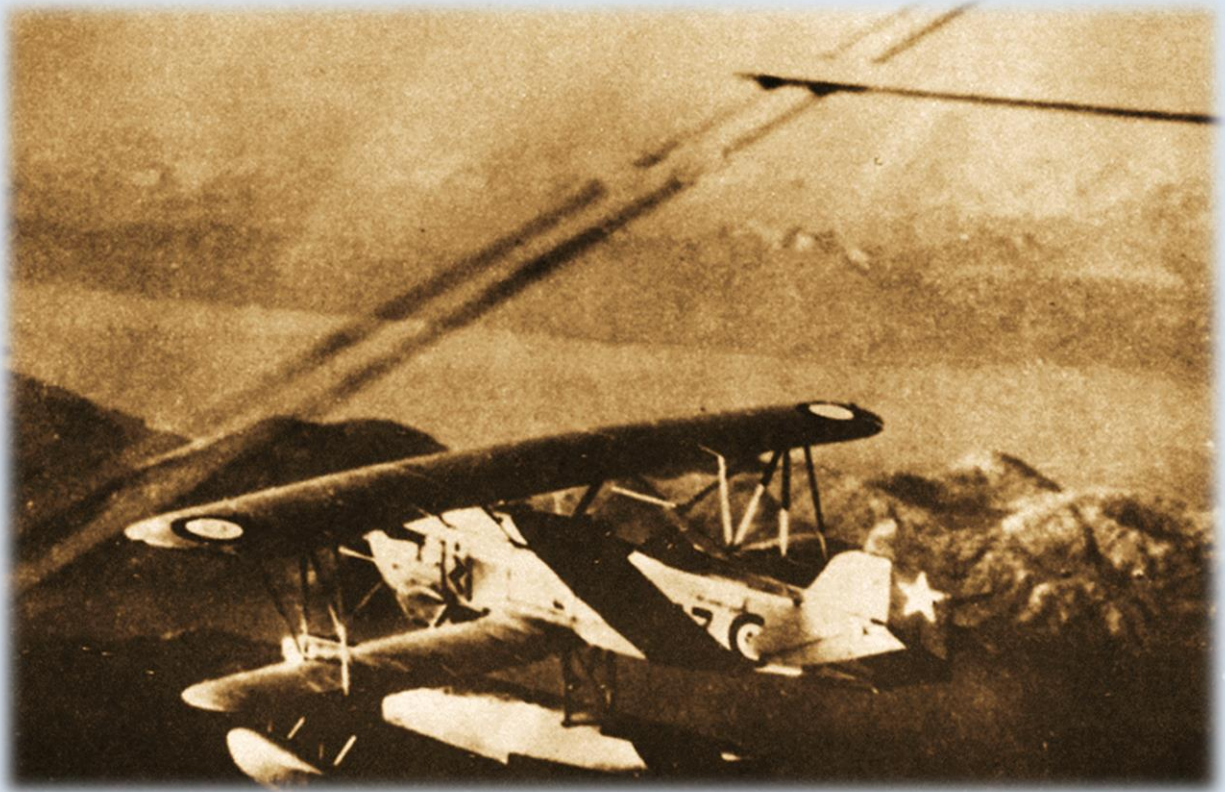
Durante esa primera estadía en la zona, Leitao y Fernández fueron atendidos por Tomás Dick, administrador del frigorífico, y por las autoridades departamentales que los agasajaron repetidas veces en el Club Social de Puerto Natales.

Agradecidos y comprometidos con la población natalina, los exploradores regresaron a Punta Arenas al atardecer el 26 de febrero, demorando una hora y media en hacer el trayecto, hasta la capital provincial.

A esta primera incursión, le siguió una segunda iniciada en los primeros días de marzo con destino esta vez al lago Sarmiento, realizando vuelos exploratorios sobre el extremo sur del campo de hielo y sobre los canales patagónicos hasta las cercanías de Puerto Edén, antes de regresar a la base de operaciones en el varadero de Braun y Blanchard, correspondiéndoles el privilegio no menor de haber sido los primeros aviadores nacionales que vieron el Campo de Hielo Sur desde el aire.

Pese a que todo marchaba bien, la escuadrilla debió adelantar el regreso a la base de operaciones en Punta Arenas, pues les habían informado que una agrupación de botes voladores Dornier Wal, viajaba a Magallanes acompañando a la Escuadra Nacional.

Llegando a Punta Arenas, el 17 de marzo de 1931, la escuadrilla se dedicó a preparar el recibimiento de sus cama-radas, ajenos por completo a un fuerte temporal que, desde el Océano Pacífico, se acercaba a la ciudad. Tres días después, el vendaval asoló a Magallanes destruyendo a su paso, el Curtiss Falcon Nº17, el mismo que casi dos meses antes había realizado el vuelo inaugural de la Escuadrilla de Anfibios Nº2.



Los Curtiss Falcon en vuelo en Ultima Esperanza

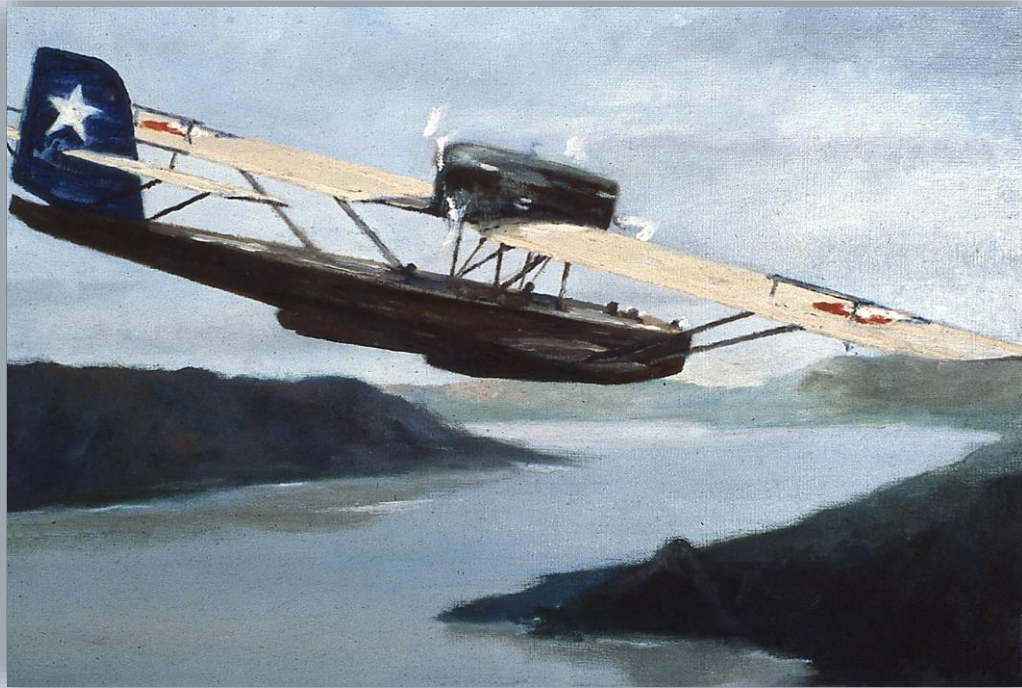
Justo al cumplirse una semana del temporal, esto es el 27 de marzo de 1931, amarró en la bahía de Punta Arenas la espectacular formación de tres botes voladores Dornier Wal.

Componían dicha escuadrilla el Wal Nº 15, al mando del capitán Manuel Hurtado y el teniente Tomás Gatica; el Nº 16, con el capitán Carlos Abel y el teniente Rodolfo Marsh y el Nº 18 tripulado por los tenientes Vega y Scheihing; quienes habían realizado importantes estudios de la ruta aérea por los canales, complementando aquellos iniciados por Herbert Youlton el año anterior.

Al día siguiente de su arribo, las pesadas aeronaves fueron izadas al muelle fiscal para proceder a una completa y prolija revisión, dando motivos para que nuevamente el recinto portuario se viera colmado de curiosos que deseaban conocer de cerca estas portentosas máquinas voladoras.

El 15 de abril, los botes voladores estuvieron listos para emprender el regreso al Norte, pero antes de hacerlo, Hurtado decidió efectuar un vuelo de despedida por la zona invitando a Francisco Campos M.,

Alfonso Suárez y al cronista de "El Magallanes", Santiago Pérez, a tripular los Dornier 15, 16 y 18 respectivamente.



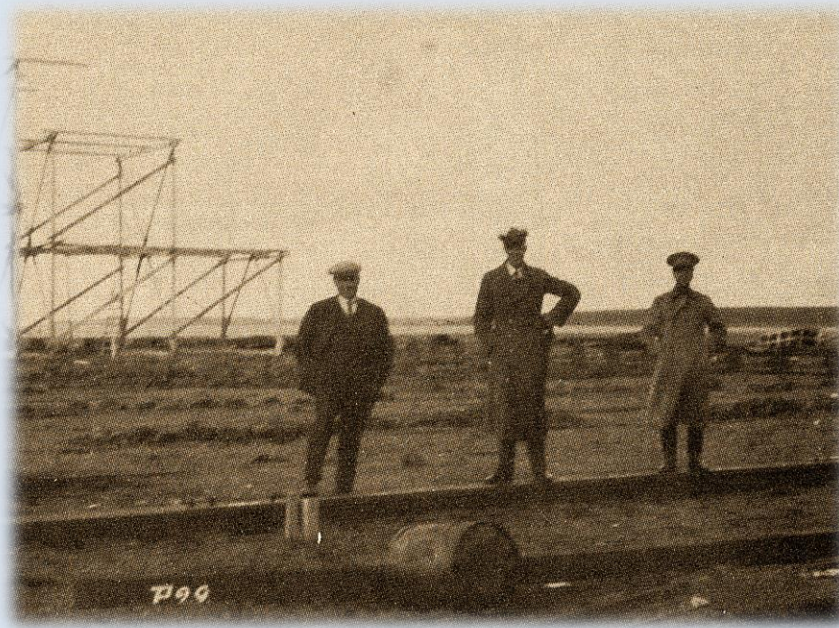
*Dornier Wal sobre un canal patagónico.
Oleo Enrique Flores A. (Colección La Ruta Austral, Aeropuerto Pte. Ibáñez)*

Volando a 700 metros de altura y a 90 nudos de velocidad, la escuadrilla se alejó hacia Cabo Negro prosiguiendo luego a Gente Grande, San Gregorio, Puerto Sara y Punta Arenas. A la mañana siguiente, a las 11:30 horas la bandada aeronaval se perdió de vista siguiendo los contornos de la Península de Brunswick y al transporte Videla, buque nodriza de los bimotores.

En la capital magallánica mientras tanto, los comentarios se centraban en el prodigioso estreno del sistema sonoro del cine Gran Palace con la película "El Loco Cantor" y en la notable actividad aérea registrada en los últimos meses que llamaba poderosamente la atención a los jóvenes de la ciudad. Estos, atraídos por el ejemplo de los oficiales de la Base Aérea, se habían acercado a las oficinas de la agrupación deseosos de conocer los secretos de la aviación, todo lo cual fue creando el clima propicio para que surgiera la idea de formar un Club Aéreo en Punta Arenas.

Tal iniciativa encontró el inmediato apoyo del capitán Leitao quien, aprovechando que debía viajar al Norte con los Dornier, llevó la inquietud a la capital para plantearla ante las más altas autoridades aeronáuticas del país.

Mientras duró la ausencia del jefe de la Base, el teniente Adalberto Fernández asumió la tarea de recibir los hangares Junkers que llegaron procedentes de Alemania y de sacar a volar al intendente Manuel Chaparro sobre la isla de Tierra del Fuego, donde unos interesados habían pedido concesiones de tierras fiscales.



El Teniente Leitao con un oficial del ejército y el constructor del hangar en Cabo Negro.

Durante la estadía en Santiago, el capitán Leitao se entrevistó con el comandante Merino y con el Presidente Ibáñez a quienes les rindió cuenta de los trabajos efectuados por la escuadrilla; las exploraciones hechas en Ultima Esperanza y las pérdidas que había tenido. El Presidente, después de escuchar con atención la exposición del oficial, señaló que dada la gravedad de la situación económica por la que atravesaba Chile, era necesario posponer la activación de la línea aérea austral por algún tiempo ya que, para asegurar su éxito, era imprescindible terminar las obras de Puerto Edén, Natales y Punta Arenas, donde la construcción de una pista de aterrizaje demandaba un subido costo por los drenajes y movimientos de tierra que se debían hacer. Por tal motivo Leitao debería darle prioridad al hangar Junkers de Laredo y dejar para más adelante aquel de Puerto Bories. No obstante, estas medidas de austeridad, había resuelto enviar al comandante Arturo Merino a los Estados Unidos de Norteamérica y a Europa para conocer el material aéreo en uso en las principales potencias del mundo con la especial indicación de averiguar todo lo relacionado con los botes voladores y anfibios, capaces de servir a la ruta austral.³

Si bien el futuro de la línea aérea a Magallanes no era del todo promisorio, en lo tocante a la aviación civil, Leitao consiguió del comodoro la promesa de enviarle a la brevedad un biplano Gypsy Moth, tan pronto el aeroclub oficializara su existencia, contado desde ya con su visto bueno para que los oficiales de la Base Aérea apoyaran con la instrucción teórico-práctica a los alumnos que quisieran aprender a volar en la meridional Punta Arenas.

Con esta importante promesa, más la del envío de dos nuevos Curtiss Falcon, Leitao emprendió el regreso a Magallanes en compañía de seis nuevos integrantes de la dotación de la escuadrilla. Entre quienes venían con él, se encontraba el joven teniente Arturo Meneses Kinsley a quien le iba a corresponder una actuación relevante en el nacimiento de la aviación deportiva local.

³ El Magallanes, 24 mayo 1931

A la semana de haber llegado, se llevó a efecto la reunión constitutiva del Club Aéreo de Magallanes en las oficinas de la Comandancia de la Base Aérea⁴. En dicha reunión, verificada el sábado 23 de mayo de 1931 a las 18:30 horas, se procedió a nombrar el primer directorio quedando integrado por las siguientes personas:

Presidente	: Capitán Santiago Leitao
Vicepresidente	: Manuel Chaparro R.
Secretario	: Teniente 2° Arturo Meneses
Tesorero	: Orlando Ramírez
Directores	: Alfredo Landolt, Alfonso Suarez y Cipriano Arias

En el momento de fijar los objetivos del aeroclub, los participantes acordaron: A) mantener aviones para entrenamiento y solaz de los socios; B) ayudar a la adquisición de aeroplanos a particulares o militares; C) enseñar materias de aviación a los socios; D) relacionarse con aeroclubes del extranjero, ayudando a los pilotos de éstos que visitaran Punta Arenas; E) adquirir o construir máquinas para los socios; F) editar una publicación y mantener una oficina de divulgación; G) gestionar ante el Gobierno ayudas a la aeronavegación civil.

Además de los puntos enunciados, se procuraría tener una sede social donde atender a los socios de otros clubes aéreos, mantener hangares e instalaciones propias y organizar festivales aéreos para divulgar esta actividad y recaudar fondos para su funcionamiento⁵.

Para obtener el reconocimiento oficial del Club Aéreo de Chile, lo que significaba que éste aportara dos aeroplanos de instrucción, la filial magallánica debía acreditar a lo menos 15 socios en condiciones de hacer el curso de vuelo. Sin detenerse mayormente a pensar en lo que aquello significaba, se inscribieron de inmediato los 20 primeros socios, quienes se comprometieron a cancelar los \$ 2.000.- que costaba el curso de vuelo, más la cuota de incorporación.

En Santiago el vicepresidente del Club Aéreo de Chile, Raúl Besa, enterado de las gestiones que se realizan en Magallanes, envió un telegrama al director expresándole su decidido apoyo en los siguientes términos: "*Felicita a los señores oficiales por el entusiasmo despertado para la formación del Club Aéreo, haciendo extensivos sus parabienes a los demás organizadores*".

*"Por el momento el Club Aéreo de Santiago dispone de tres máquinas y espera tener listo el material para enviar a Magallanes, en cuanto llegue la nota oficial del Club Aéreo de Magallanes solicitándolas para iniciar la labor"*⁶.

4 El Club Aéreo de Magallanes fue el segundo aeroclub provincial de Chile, a continuación del de Temuco, fundado el 22 de octubre de 1929, y el primero del extremo austral de América.

A su fundación le seguirían los aeroclubes de:

Porvenir	:	02 jun	1938	
Río Gallegos	:	23 abr	1939	Argentina
Puerto Natales:		20 ago	1945	
Ushuaia	:	05 sep	1954	Argentina
Río Grande	:	20 oct	1954	Argentina
Co. Sombrero:		03 sep	1969	

5 Revista Menéndez Behety, mayo 1931

6 El Magallanes, 8 junio 1931.

El interés que estas noticias despertaron en los magallánicos, también alcanzó a las damas, una de las cuales resolvió consultar si había alguna restricción para que ellas participen en los cursos de vuelo. Debido a que la consulta en cuestión la firmaba sólo con las iniciales R.G., el directorio la respondió públicamente a través de "El Magallanes" señalando que las señoritas podían ingresar si cumplían con los mismos requisitos exigidos a los varones, los que consistían en so-meterse a un examen médico que realizaba el doctor Mauricio Heyermann, miembro honorario del club, y entregar el certificado correspondiente en las oficinas de la base junto con los \$ 2.000.- de inscripción, correspondiente al valor del curso de vuelo por anticipado más \$ 50.- de cuota inicial y \$ 5.- equivalentes a la primera mensualidad.

El directorio agregaba en su respuesta una invitación a las jóvenes a unirse al aeroclub señalando que aquellas que fueran menores de edad debían acompañar las solicitudes con la correspondiente autorización paterna⁷.

Indudablemente que ese otoño magallánico pertenecía a la aviación. Las noches comenzaban a ser cada vez más largas y más frías y en muchos hogares era el tema obligado de las tertulias familiares. No pocos pensaban que el invierno pasaría "volando".

Desgraciadamente esto no fue así. El 27 de junio, la Patagonia, amaneció cubierta por una gruesa capa de nieve. El capitán Leitao queriendo estudiar las variaciones atmosféricas y las nuevas referencias visuales que presentaba el territorio en tales condiciones, decidió efectuar un vuelo a Puerto Natales. A las 10:30 de la mañana, el Curtiss 16, tripulado por Leitao y por el mecánico Evaristo Poblete, despegó hacia Ultima Esperanza, llegando a Puerto Bories justo al medio día, cuando arreciaba un chubasco de nieve. En tales condiciones, intentó amarar sin percatarse de un tronco que flotaba en el mar, contra el cual se estrelló el flotador del Falcon, al tocar el agua a una velocidad de 120 km/h⁸.

El impacto con el madero destrozó completamente el flotador central del hidroplano, que se hundió en cuestión de segundos. Leitao y Poblete sólo pudieron zafarse de las amarras que los sujetaban a los asientos, cuando el avión ya estaba algunos metros bajo la superficie, logrando salir a flote milagrosamente y asirse a uno de los pequeños flotadores laterales que se mantenían sobre el agua. Sin embargo, este pequeño artificio no era capaz de soportar el peso de los dos hombres con sus gruesos ropajes totalmente empapados.

Al ver que Leitao presentaba una seria contusión en la mandíbula y que se mantenía sumergido y semiinconsciente, Poblete se soltó del flotador permitiendo a su compañero de infortunio mejorar su precaria condición mientras él se mantenía al lado nadando con grandes dificultades, hasta ser rescatado por botes del frigorífico y de un buque caponero británico.

7 Pese a la invitación a las jóvenes magallánicas a participar en el club aéreo, la presencia femenina en los cielos australes ha sido tradicionalmente escasa. La primera en intentar obtener el brevet de piloto civil en el Club Aéreo de Magallanes fue Mary Díaz quien, hacia mediados de julio de 1945, llevaba 10 y media horas de vuelo con instructor. Desafortunadamente, no hay antecedentes que indiquen que realmente terminó el curso y llegó a volar sola. En mérito de lo anterior, la primera licencia de vuelo femenina habría sido obtenida por Hilde Rommer en noviembre de 1948.

8 El Magallanes, 27 junio 1931



El Falcon 17 sobrevuela la plaza de Punta Arenas. Jun. 1931

Con la pérdida del Curtiss 16 (el 17 había sido destruido por un temporal en Punta Arenas) la Escuadrilla de Anfibios entró en un forzado receso agravado por la situación política que condujo a la caída pocos días después, del presidente Ibáñez y la salida de Arturo Merino de la Fuerza Aérea Nacional, FAN, los dos principales impulsores de vinculación aérea con Magallanes.

Pasado algunos meses, se recibió un nuevo Curtiss con ruedas y se decidió que el hangar de Natales fuese redestinado a Los Cerrillos en Santiago. El teniente Leitao en tanto, fue transferido a la Escuadrilla de Anfibios N°1 (Actual Grupo N°5) basada en Puerto Montt.



*De Havilland Cirrus Moth del Club Aéreo de Magallanes.
Oleo Enrique Flores A. (Colección La Ruta Austral, Aeropuerto Pte. Ibáñez)*

De allí en más, su carrera lo lleva por diferentes cargos, incluyendo la jefatura del aeropuerto de Arica en 1932; comandante del Grupo N°1 con asiento en Iquique en 1934; comandante de la Escuadrilla de Anfibios N°1 en Puerto Montt en 1937, donde recibe la Estrella de Plata por 15 años efectivos de servicio. Luego es asignado al mando del Grupo N°2 en Quintero en 1939 y finalmente al de la Escuela de Especialidades en 1940, año en el que se retira con el grado de Comandante de Escuadrilla, aunque más tarde en 1949 se le ascenderá al de Comandante de Grupo, que por entonces equivalía al de Coronel de Aviación.



Santiago Leitao en sus años de retiro

El resto de su vida transcurrió alejada del quehacer aeronáutico, junto a su esposa y sus tres hijos, dedicado a las labores agrícolas en las cercanías de Los Ángeles, donde fallecería en 1987, dejando tras de sí el girar de las hélices australes entre vientos y nubadas sobre Última Esperanza, la Tierra del Fuego, el Mar de Drake y más allá, a través de los tormentosos cielos de la Antártica.

Alberto Fernández Donoso

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

Además de las notas de pie de página, la mayor parte de este artículo ha sido extraído de La Aviación en Magallanes, del autor.

Otros textos consultados:

Historia Aeronáutica de Chile

Enrique Flores A.

Revista Fuerza Aérea de Chile, diferentes números

“La Aviación en Última Esperanza”

Alberto Fernández D.

Santiago, 2015

Coroneles de Aviación 1

Museo Nacional del Aire y del Espacio

Santiago.

Fotos:

Revista FACH

Cuadros:

Pinacoteca Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo – DGAC



AEROPOSTA ARGENTINA S.A., INICIA SUS SERVICIOS REGULARES DESDE ARGENTINA AL PARAGUAY



Oficina principal de Aéropostal, en Buenos Aires

El 1° de enero de 1929 la Compañía Aeroposta Argentina S.A. dejaba inaugurado su servicio regular semanal entre las Ciudades de Buenos Aires y Asunción del Paraguay, con escala intermedia en la localidad de Monte Caseros, Provincia de Corrientes.

Entre el staff de dicha compañía aérea, se encontraban entre otros, los señores don Vicente Almandos Almonacid, en el cargo de Director Técnico y su más entusiasta propulsor; don Pierre Vachet, Jefe Técnico con toda la experiencia de ser un veterano de la aviación francesa, secundado por don Pedro Ficarelli y Leonardo Selvetti, entusiastas aviadores argentinos.

Con respecto al material aéreo utilizado, estaba integrado por los biplanos Breguet XIX con motor Renault 300HP y monoplanos Laté 25 equipado con motor Renault 450.

A pesar del entusiasmo reinante en la mencionada empresa, filial de la Compagnie Generale Aeropostale, la línea tuvo una efímera vida y solo dos años después cesaba en la prestación del servicio a tierras guaraníes, argumentando problemas económicos.

Esta iniciativa quedaría como un mojón venturoso en las relaciones de ambos países, afianzando aún más las relaciones fraternas, no sin dejar un sacrificio sublime cómo fue la caída y muerte del aviador don Pedro Ficarelli en Cerro Sapucay, Paraguay, ocurrida el 16 de agosto de 1929.

ANTECEDENTES

Los estudios de la ruta habían comenzado el martes 3 de abril de 1928, cuando a las 08:00 AM partió desde el aeródromo de General Pacheco (Buenos Aires) un biplano Bréguet XIV-Renault 300 HP conducido por el aviador Ficarelli, con la misión de inspeccionar todo el recorrido hasta la ciudad capital paraguaya y poder establecer, en el mismo terreno, las necesidades que debían atenderse para asegurar el normal desarrollo de los futuros servicios.

El aviador arribó a Rosario a las 9:45 horas de ese mismo día y luego, en sucesivas jornadas donde reunió toda la información disponible, prosiguió su vuelo de estudio por las localidades de Entre Ríos, Corrientes, Chaco y Formosa, prestando particular atención a la ubicación y característica de algunos terrenos que podían resultar aptos para ser utilizados como campos de aterrizaje. Finalmente, Ficarelli arribó el día 20 de abril, a las 11:30 horas, al aeródromo de la Escuela de Aviación, en Asunción, donde era aguardado por autoridades militares y civiles.

Cuando el Director técnico de la Aeroposta Argentina Sociedad Anónima, Capitán don Vicente Almandos Almonacid, regresó de un viaje a Francia, recibió una completa información de los estudios cumplidos, de la factibilidad de los servicios y del apoyo anticipado por las autoridades argentinas y paraguayas para la pronta instalación de la nueva línea aeropostal.

No obstante, Almonacid estimó conveniente ampliar ciertos aspectos técnicos de dichos estudios y para este fin dispuso nuevos vuelos en toda la extensión de la ruta. De ellos, por su importancia, corresponde citar el que llevó a cabo el piloto francés Paul Vachet-Jefe de Tráfico de la empresa- el día miércoles 31 de octubre de 1928. A las 07:30 de la mañana partió del aeródromo de General Pacheco con destino a la Capital del Paraguay, llevando un paquete con ejemplares del diario "La Prensa", correspondientes a la edición de la misma fecha.

A las 15:30 hrs Vachet descendió en la Ciudad de Resistencia, donde hizo entrega del periódico que se distribuyó de inmediato entre las autoridades y población chaqueñas. Después de cargar combustible, el piloto reanudó su vuelo arribando por último a Asunción pasadas las 18:00 horas. Paul Vachet, cumplida su misión, regresó a Buenos Aires el martes 6 de noviembre. Luego de su minucioso informe a Almonacid quedó definido el esquema organizativo de la línea aeropostal entre Argentina y Paraguay.

COMIENZAN LOS VUELOS

Pese a no contar con la respectiva autorización oficial-que en esos momentos se tramitaba a nivel gubernamental-, las autoridades de la Aeroposta Argentina Sociedad Anónima, decidieron iniciar los servicios de transporte de correspondencia y pasajeros a partir del martes 1° de enero de 1929.

A las 06:00 de la mañana de ese día, partieron desde el aeródromo de General Pacheco dos monoplanos Laté XXV-Renault 450 HP. El primero (N° 619-Matrícula F-AIFX) llevó a Paul Vachet como copiloto, acompañado por Pedro Ficarelli (segundo piloto), señora Lidia de Vachet, Ingeniero Primitivo Padilla (Director de la Empresa) y el mecánico José Oscar Gutiérrez.



Avión Laté XXV de Aeroposta Argentina

La otra máquina (N° 631-Matrícula F-AIJZ) fue conducida por el aviador argentino Leonardo A. Selvetti, a quien acompañaron el mecánico Alfonso Ferrando y el Señor Juan Di Sandro. En esta máquina, bautizada "Coronel Bogado" se transportó una pequeña cantidad de cartas y ejemplares del diario "La Prensa".

Después de la escala prevista en Monte Caseros (Provincia de Corrientes) y pese a los presagios desfavorables de la meteorología (tormentas) en distintos puntos de la ruta, ambos aparatos aterrizaron sin novedad con un intervalo de dos minutos en el aeródromo militar paraguayo de Campo Grande (15:00 y 15:02 hora local) ante la presencia de autoridades y numeroso público, que saludaron con entusiasmo a los pilotos y pasajeros.

DIARIOS Y CORREO

Los ejemplares del diario "La Prensa" fueron distribuidos por el corresponsal en Asunción, señor Díaz de Bedoya, entre el presidente de la República, ministros, secretarios de estado y funcionarios del gobierno, así como entre todos los directores de periódicos editados en la capital paraguaya.

El Ingeniero Primitivo Padilla, en compañía del embajador argentino doctor Ricardo Olivera, concurrió a la residencia del primer magistrado del Paraguay para presentarle sus saludos y hacerle entrega de un mensaje especial del presidente argentino. En la oportunidad fue servida una copa de champaña. Además, el Ingeniero Padilla ratificó los términos del contrato postal suscripto el 14 de setiembre de 1928 por Vicente Almandos Almonacid y el Director General de Correos y Telégrafos del Paraguay, Ingeniero Agustín Muñoz, mediante el cual se autorizó a la Aeroposta Argentina Sociedad Anónima para transportar correspondencia desde Asunción, con destino a Buenos Aires y otras Ciudades intermedias. Con respecto a la correspondencia remitida desde Buenos Aires en ese vuelo, fue catalogada como “ensayos de correo aéreo”, considerándose que un servicio “no oficial”.

En cambio, el Correo Paraguayo autorizó el despacho de correspondencia en el primer vuelo de retorno a Buenos Aires, ocurrido el miércoles 2 de enero de 1929. La máquina Laté XXV N° 619, tripulada por Pedro Ficarelli y el mecánico José Oscar Gutiérrez, partió de Asunción a las 06:00 horas con una carga de 5 kilos de correo. Previa escala en Monte Caseros, continuó viaje hasta el campo de General Pacheco donde descendió a las 13:55 horas. En este lugar, Ficarelli hizo entrega al personal de Correos y Telégrafos de las sacas de correspondencia para su distribución.

AEROPUERTO DE ASUNCIÓN

El sábado 16 de febrero se realizó un vuelo especial de la Aeroposta Argentina Sociedad Anónima en esta ruta inicial de sus servicios. A las 5:35 horas despegó un biplano Bréguet XIV. Renault, propiedad de la Compagnie Générale Aéropostale, al comando de Pedro Ficarelli. Como pasajeros viajaron el Conde Henri de la Vaulx, presidente de la Federación Aeronáutica Internacional y el Capitán Vicente Almonacid, director técnico de la empresa. Hicieron escala en Monte Caseros a las 9:30 horas y veinticinco minutos después partieron hacia Asunción, lugar adónde arribaron a las 14:30 horas. Empezaron el regreso el día miércoles 20, a las 5:55 hora local, con la escala en Monte Caseros a las 9:35 (hora argentina) y luego de almorzar reanudaron el vuelo a General Pacheco, aterrizando a las 15:30 horas. El Conde Henri de la Vaulx felicitó a las autoridades argentinas por la perfecta organización de sus vuelos.

A poco de ser inaugurada la línea aerpostal a la Ciudad capital del Paraguay, a propuesta del Capitán Vicente Almonacid se decidió denominar a dicha plaza “Aeropuerto Asunción”, nombre con el cuál se comenzó a rotular la correspondencia y papeles oficiales.

Por su parte, Aeroposta Argentina Sociedad Anónima hizo conocer al público que el servicio a Asunción tendría carácter bisemanal (días martes y viernes), saliendo los aviones desde el aeródromo de General Pacheco a las 06.00 horas para llegar, previa escala en Monte Caseros, a la Capital Paraguaya a las 14:30 horas.

Para los pasajeros que deseaban utilizar el servicio, la Aeroposta Argentina Sociedad Anónima fijó en 350 pesos el costo del pasaje entre Buenos Aires y Asunción y en 600 pesos el boleto de ida y vuelta. Cada viajero podía transportar sin cargo hasta 15 kilos de equipaje, pero el excedente demandaba un pago de 5 pesos por cada kilo o fracción.

El viernes 22 de marzo de 1929, la empresa dio inicio al traslado de correspondencia en forma oficial en la ruta Buenos Aires-Monte Caseros-Asunción. A las 6:00 horas en punto una máquina Laté XXV

partió del aeródromo de General Pacheco conducida por el piloto Pedro Ficarelli. En calidad de pasajeros viajaron el presidente del Aero Club del Paraguay, Dr. Eusebio Ayala y su esposa y el director técnico de la Aeroposta Argentina Sociedad Anónima, Capitán Vicente Almonacid. El mecánico de ese histórico vuelo postal fue Alfonso Ferrando.



Vicente Almandos Almonacid, fundador y director de Aeroposta argentina S.A.

16. VUELO EXPERIMENTAL AEROPOSTAL Bs.As. - ASUNCIÓN



DE BUENOS AIRES TRANSPORTADO A ASUNCIÓN DEL PARAGUAY.



RETORNO DEL VUELO ASUNCIÓN - BUENOS AIRES, SOBRE ENCAMINADO AL URUGUAY Y AUTOGRAFIADO POR EL PILOTO PEDRO FICARELLI.

El 1 de enero de 1929, "Aeroposta Argentina S.A." experimenta la ruta para el transporte del Correo Aéreo entre Buenos Aires y Asunción

Funcionarios de la Dirección General de Correos y Telégrafos hicieron entrega formal a Ficarelli de varias sacas de correspondencia. A las 10:02 horas aterrizó el monoplano Laté XXV en Monte Caseros, reanudándose el viaje, luego de un breve descanso, en dirección a la capital paraguaya donde se arribó a las 15:45 hora local. El regreso se produjo el día miércoles 27 de marzo.

OTROS VUELOS

A partir del mes de abril de 1929, se modificaron los días de salida para Asunción y los horarios para el despacho de correspondencia. Los vuelos a la Capital Paraguaya se fijaron para los días miércoles y domingos, a las 06:00 horas, en tanto que los de retorno de Asunción se establecieron para los martes y viernes a la misma hora.

El mes de julio marcó un hecho auspicioso en el desarrollo del servicio aerpostal a Asunción. Tal fue, en efecto, la inauguración del aeródromo de Posadas (Misiones) llevada a cabo el día martes 9 en un acto de gran repercusión popular.

El hecho sirvió para estudiar una futura ruta Posadas-Iguazú e instalar un campo de aterrizaje en esta última localidad, y facilitar así la instalación de un servicio regular.



Sobre de correo aéreo autografiado por el piloto Pedro Ficarelli

Tres días después de esa inauguración, el viernes 12 de julio se realizó el primer vuelo postal en la flamante ruta. Un Laté XXV a los mandos de Pedro Ficarelli partió de Asunción a las 06:05 horas, descendiendo en Posadas a las 08:00 horas y retomó viaje veinticinco minutos después. Arribó a Monte Caseros a las 10:52 horas y nuevamente decoló a las 11:10. Finalizó su vuelo en el aeródromo de General Pacheco a las 14:31 hora local.

En los primeros días de octubre de 1929, la Aeroposta Argentina Sociedad Anónima recibió dos nuevos aeroplanos construidos en Francia para la empresa Compagnie Générale Aéropostale. Se trataba del modelo Late 28 con capacidad para 8 pasajeros, 2 pilotos, 1 radiotelegrafista y amplio espacio para correspondencia y paquetes postales. Estaban accionados por un motor Hispano-Suiza de 500 HP y eran idénticos al que poco tiempo antes había efectuado el raid París-Madrid en 4 horas y 30 minutos, volando a razón de 237 k/h.

Con este nuevo material aéreo y a propuesta del Capitán Almandos Almonacid se resolvió hacer un vuelo especial en la línea Buenos Aires-Monte Caseros-Posadas-Asunción, llevando pasajeros y correo. La máquina, conducida por Jean Mermoz, acompañado por el mecánico J. Villet, partió el martes 22 de octubre a las 06:30 horas desde el campo de General Pacheco, transportando al Capitán Almonacid, al piloto Saint Exúpery y a los señores Emmanuel de Sieyes y Pierre de Léze.

Como resultado de los vuelos de estudio realizados en su momento por los pilotos Ficarelli y Vachet, la dirección técnica de la Aeroposta Argentina S.A. resolvió, en abril de 1930 incorporar una nueva escala en la línea aerpostal Buenos Aires-Asunción del Paraguay: la elección recayó en la Ciudad de Uruguayana, estado de Rio Grande del Sur, Brasil. La inauguración de dicha escala coincidió con el vuelo del día miércoles 23 de abril, que estuvo a cargo del piloto Leonardo Selvetti.

EL AVIADOR PEDRO FICARELLI PIERDE SU VIDA

El viernes 16 de agosto de 1929 se produjo el primer siniestro en el servicio de la Aeroposta Argentina S.A. y como consecuencia de ello perdió la vida el aviador Pedro Ficarelli, el hombre que mejor conocía la ruta aerpostal entre Buenos Aires y Asunción del Paraguay.

A las 5:45 horas de ese día-caracterizado por una densa niebla que cubría todo el aeródromo-partió Ficarelli desde la capital paraguaya a los comandos del Late XXV N° 619 – Matrícula F-AIFX, siendo acompañado por el mecánico Luis Queirolo y el Señor Ramón Cortés, agente de la empresa en la Ciudad de Posadas.

Poco tiempo después de decolar y por las malas condiciones meteorológicas, la máquina chocó contra unos árboles ubicados en la cumbre de un cerro situado entre las localidades paraguayas de Sapucay y Caballero, resultando casi totalmente destrozada por la violencia del impacto.

Sin embargo, el piloto pudo ser retirado de su puesto, con graves heridas, gracias a los esfuerzos realizados por Queirolo y Cortés. Luego, un incendio envolvió al aparato, produciendo un desvanecimiento en el mecánico. Lamentablemente, Ficarelli falleció a pesar de los esfuerzos de sus dos compañeros.



Se observa al aviador argentino Ricardo Gros junto a un Late XXV que ostenta el nombre de "AVIADOR FICARELLI" en honor a quien fuera precursor de la ruta Buenos Aires- Asunción y falleciera en un accidente aéreo"



Selvetti, Ficarelli, Lydie y Paul Vachet junto a sus mecánicos

La noticia entristeció a Buenos Aires, y las autoridades de la Aeroposta Argentina S.A. dispusieron las medidas necesarias para repatriar los restos del malogrado piloto.

Pedro Ficarelli había nacido en la localidad de Casilda, Provincia de Santa Fé, el 25 de junio de 1895. Hizo el aprendizaje de piloto con el aviador italiano Nicolás Bo, rindiendo examen para el respetivo brevet el 20 de noviembre de 1920 en el Aero Club Argentino.

Se desempeñó como piloto instructor en el aeródromo de Saladillo, para incorporarse tiempo después al plantel de aviadores argentinos que Vicente Almonacid seleccionó y propuso para la Aeroposta Argentina Sociedad Anónima.

Ficarelli abrió la ruta aerpostal de Buenos Aires a Asunción del Paraguay. Demostró poseer excepcionales condiciones profesionales. Su proverbial sencillez y humildad fueron atributos que ganaron la amistad y estima de cuantos lo trataron. Su recuerdo está definitivamente ligado al historial de la aviación comercial argentina.



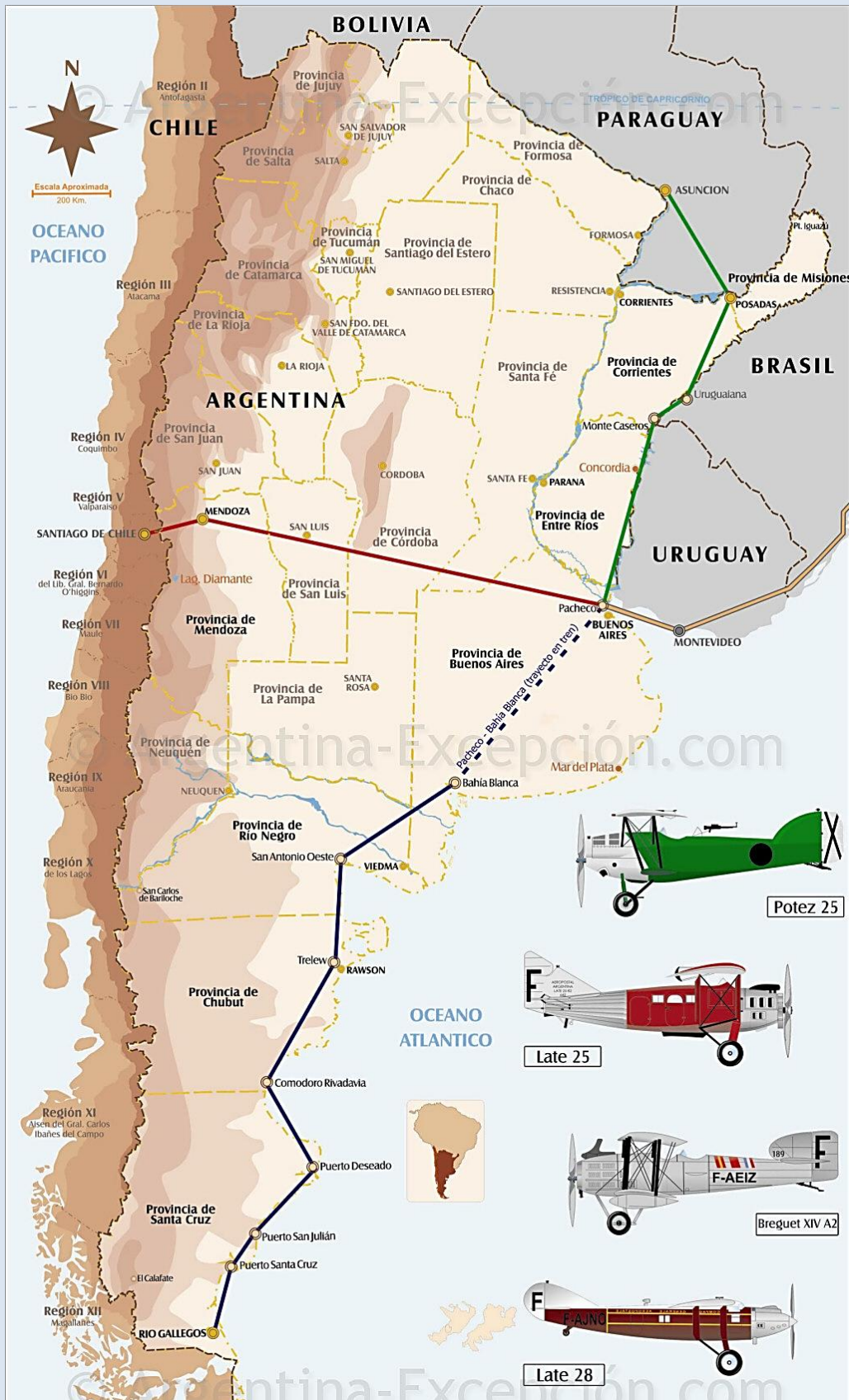


Diagrama de rutas y material de vuelo utilizado por Aeroposta (Gentileza de argentina-excepcion.com)

ES LA ECONOMÍA.....

En los últimos días de diciembre de 1930 y primeros de 1931, tomaron estado público las dificultades económicas que enfrentaban las autoridades de la Aeroposta Argentina, a resultas del notorio quebranto que se iba acumulando en la explotación de sus servicios aeropostales.

La empresa sufrió, además de los problemas financieros, una incontrolable agresión política que sufría en su tierra natal, Francia, logrando que la justicia de París decretara la quiebra de la Compañía el 30 de junio de 1931.

En tanto en Argentina, la empresa comunicaba a las autoridades del gobierno de Paraguay la inminente suspensión de los servicios aeropostales entre Buenos Aires y Asunción. Esta decisión la hizo conocer a la prensa el Capitán Almandos Almonacid durante una reunión que se llevó a cabo el miércoles 8 de abril de 1931.

En Paraguay, la noticia tuvo amplia repercusión y se recomendó al gobierno que intercediera para ayudar, de alguna manera, a la compañía.

No obstante, el viernes 17 de abril de 1931 se realizó el último vuelo postal entre Buenos Aires y Asunción.

LINEA BUENOS AIRES – ASUNCIÓN

RUBROS	1929	1930	1931	TOTALES
PAX	453	354	70	877
CORRESPONDENCIA	987 KGS	1829 KGS	503 KGS	3.319 KGS
AEROPAQUETES	245 KGS	3201 KGS	1368 KGS	4.814 KGS

Walter Marcelo Bentancor

Suboficial Mayor Fuerza Aérea Argentina

Historiador Aeronáutico - Miembro del Instituto Nacional Newberiano

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

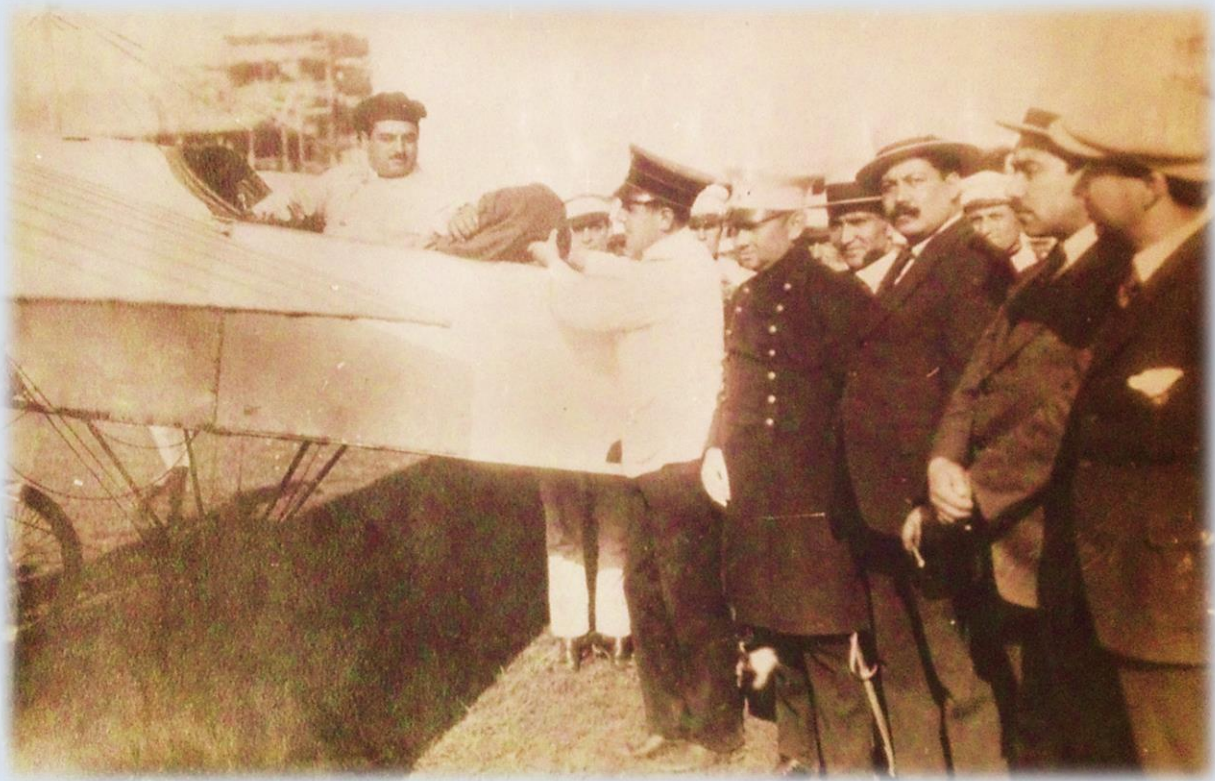
Con la colaboración de don **Pablo Arbeletche**

Profesor de Historia - Miembro del Instituto Nacional Newberiano

FUENTE DE CONSULTA:

- BOUSQUET, Augusto Víctor- LA AEROPOSTA ARGENTINA Y EL CORREO AEREO-Los Servicios Aeropostales a Paraguay- Sociedad Argentina de Aerofilatelia-Buenos Aires, año 1992-
- Apuntes personales de los autores
- Material filatélico utilizado, corresponde a una gentileza especial del Señor Algerio Nonis (Q.E.P.D). Quien en vida fuera uno de los filatelistas más destacados de la Argentina, fundador de la Revista *Aerofila* dedicada a los temas de Filatelia con una sección especial de Aerofilatelia, distinguido miembro del Instituto Nacional Newberiano y Miembro Correspondiente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, fue presidente de la Asociación Filatélica Argentina y cuenta en su patrimonio con una de las mayores colecciones filatélicas de este país.

CLODOMIRO FIGUEROA Y EL CORREO AÉREO Santiago –Valparaíso –Santiago 1° de enero de 1919



Clodomiro Figueroa en los momentos de iniciar el vuelo de correo aéreo. Recibe la valija de correspondencia de manos del capitán Enrique Pérez Lavín, en el Club Hípico de Santiago el 1° de enero de 1919.

Clodomiro Figueroa fue un pionero nato, un aviador audaz, que corrió riesgos y se enfrentó a muchas situaciones de peligro. Se entregó de lleno al vuelo aéreo y supo cosechar laureles, mustios algunos, imborrables otros, por los resultados que arrojaron sus “volaciones” en diferentes partes de Chile y de países vecinos.

Supo de la admiración de sus connacionales y del riesgo de volar en aviones de escasa tecnología; sin embargo, la historia aeronáutica le recuerda con aprecio porque tuvo el valor de entregarse con mucha energía a la tarea no sólo de ganar dinero, sino de colaborar en múltiples actividades de la aviación de su época.

Sin duda sus tempranas intenciones por superar la cordillera, le colocaron en un sitial de preferencia entre sus similares y le permitieron desarrollar una serie de proyectos personales vinculados a la aviación.

Hoy recordaremos su correo aéreo entre Santiago y Valparaíso, cuya acción tuvo lugar durante la presentación anual que realizaba el Ejército en conjunto con la Armada, como actividad final del año.

Durante el año 1918, Figueroa había participado en la Exposición de Aeroplanos, donde se hizo presente con uno de los aviones construido en sus talleres y había seguido de cerca la proeza realizada por el teniente Dagoberto Godoy el 12 de diciembre, al cruzar sin inconvenientes la cordillera de los Andes.

Contando con el apoyo del Aero Club de Chile y la decidida participación del Ejército, Figueroa planificó hacer un vuelo entre Santiago y Valparaíso llevando una saca de correo aéreo.

Este vuelo se programó como uno de los actos del torneo militar, que en esos años atraía una gran cantidad de público colmando las graderías del Club Hípico, lugar donde se realizaba la justa.

Previamente “Don Cloro” en concordancia con el fotógrafo Aurelio Vera, habían diseñado una estampilla aérea, la primera en el país, realizada en base a una fotografía, orlada en la parte superior con la leyenda “Correo Aéreo”, en el centro su imagen flanqueada por la leyenda “Cinco pesos” y en su base la leyenda “Aviador Figueroa”.



Imagen referencial del sello fabricado con papel fotográfico, que sirviera como primera estampilla del correo aéreo chileno entre Santiago y Valparaíso el 1 de enero de 1919 y, posteriormente fueran usadas con ocasión del correo aéreo internacional entre Chile y Argentina, llevado a cabo el 20 de agosto de 1921.

El dentado del artístico diseño fue realizado con una máquina de coser para imitar los bordes de una estampilla original.

El vuelo fue publicitado en diarios y algunos locales comerciales, donde se podían comprar las estampillas, necesarias para ser llevadas a Valparaíso en lo que se denominó el “Primer correo Aéreo”. A las 08:30 horas, del día 1° de enero de 1919, el aviador Figueroa recibía de manos del teniente aviador Enrique Pérez Lavín la saca aérea que en su interior contenía la cantidad de 539 cartas y luego de las fotografías y los aplausos de rigor tomaba pista por la cancha del Club Hípico y enfilaba rumbo al puerto de Valparaíso, colocando ruedas en Playa Ancha, luego de una hora y quince minutos de vuelo, procediendo a entregar parte de las cartas a sus destinatarios. El resto las entregó a un servicio de automóviles, cuyos choferes obtuvieron la cantidad de un peso por cada carta entregada.

Si actualizamos los valores cobrados por Figueroa al día de hoy, tenemos una suma aproximada a los trescientos sesenta mil pesos por el total de la remesa a Valparaíso. Desde allí regresó con 450 cartas, que le aportaron otros trescientos mil pesos actuales, aproximadamente.

Debido a las condiciones del viento, Figueroa aplazó su despegue hasta las 19:05 horas, por lo que llegó a Santiago de noche; algunos amigos concertados previamente, habían encendido fogatas junto a la pista, lo que le permitió aterrizar sin inconvenientes.

Sin pérdida de tiempo se dirigió a las oficinas del “El Mercurio” y “El Diario Ilustrado”, desde donde fueron repartidas rápidamente las cartas. A continuación, se dirigió hasta La Moneda, lugar en el que hizo entrega de sobres dirigidos al Presidente de la República y al Ministro de Defensa, ambas enviadas por el Círculo Naval.



Sello de Correos Chile alusivo al Correo Aéreo entre Santiago y Valparaíso. 1988

Este correo aéreo fue fruto del esfuerzo particular del aviador; el hecho de haber generado un sello propio le otorgó características especiales, siendo el primer sello aéreo utilizado en un vuelo realizado en el país y que durante el tiempo ha tenido una particular connotación entre los filatelistas.

Era la etapa pionera de la aviación, pero también una época en que el correo tenía una enorme importancia. Ya en esos años un inmenso tráfico de cartas tenía lugar en las llamadas “ambulancias postales” de Correos, que circulaban en todos los trenes de pasajeros del país. Se luchaba día a día por lograr que una carta llegara a destino en el menor tiempo posible y es en este sentido que en muchos países el correo aéreo era la solución.



Sobre conmemorativo del correo Aéreo de Clodomiro Figueroa

Luego de la Primera Guerra Mundial (1914-1918), se acrecentaron los correos aéreos que ya se habían instaurado en países como Estados Unidos y Europa, Chile recibió también este adelanto por medio de la Aeropostale, con Jean Mermoz a la cabeza trayendo el correo desde Europa y luego nuestra naciente Línea Aeropostal Santiago Arica, liderada por Merino Benítez, se encargaron de dar un manifiesto determinante a este tipo de traslado de correspondencia, a la que “Don cloro”, con su versatilidad tan aplaudida, diera un impulso importante para las comunicaciones de la época.

Héctor Alarcón Carrasco
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáutico de Chile



PRIMEROS PROYECTOS PARA EL CRUCE AÉREO DE LOS ANDES

Introducción

Desde que el medio aéreo irrumpió en Latinoamérica entusiastas de uno y otro lado de la cordillera acariciaron la temeraria idea de cruzar el macizo de los Andes. El método de investigación científica podría definirse como una rutina de trabajo sistemático, continuo y acumulativo que permite obtener, evaluar y validar eficientemente y de manera objetiva información acorde con el problema o incógnita que se procura resolver, mediante fundamentados y/o justificados que proveen un marco conceptual fiable para una determinada acción.

En este trabajo desarrollaremos una investigación descriptiva y explicativa⁹ donde analizaremos en profundidad los tres primeros antecedentes documentados de tales propósitos surgidos en el siglo XIX y protagonizados por Miguel Colombise, Andrés Tejeda Sosa y Rufus Gibbon Wells.

Revisaremos además todos los hechos documentados y vinculados con cada uno de sus protagonistas y de este modo veremos que sus proyectos extraños, impensados y osados quedaron relativamente olvidados en el anecdotario popular, las crónicas orales y escritas de la época. Subsidiariamente y para obtener una mirada integradora respecto de cada uno de los proyectos, analizaremos comparativamente qué ocurría en el contexto aeronáutico de entonces.

I. Miguel Colombise

En 1809 Miguel Colombise (ó Colombie), relojero oriundo de Ámsterdam radicado en nuestro país, luego de doce años de estudio en su país y Francia, a principios del siglo proyectó la construcción y sistema de gobierno de un *Aerostát* (globo dirigible).

El apellido Colombise fue objeto de varias interpretaciones según quien pronunciara o escribiera el mismo, por ese motivo y para contextualizar tales circunstancias transcribiremos un impecable análisis desarrollado por el investigador Nelson Montes Bradley sobre este personaje en su libro titulado *Más liviano que el aire, Eduardo Bradley historias con globos*¹⁰:

A caballo de ambos mundos -el del resquebrajado imperio español y el de las nuevas naciones que pugnaban por nacer- se produjo la llegada a Buenos Aires de un maestro relojero de Ámsterdam, Monsieur Michael Colombise, quien hacia fines de 1808, con algún dinero prestado, instaló su tienda y taller en la calle de la Catedral¹¹, en la cuadra del Real Consulado. Por ahí andaba su Secretario, el doctor Manuel Belgrano, tal vez uno de los primeros

⁹ Los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis (Dankhe, 1986. En un estudio descriptivo se selecciona una serie de cuestiones y se mide cada una de ellas, para así (vélgase la redundancia) describir lo que se investiga. Pueden ofrecer la posibilidad de predicciones aunque sean rudimentarias. Los estudios explicativos están dirigidos a responder las causas de eventos físicos o sociales. Implican propósitos de exploración, descripción y correlación. SAMPIERI HERNÁNDEZ, Roberto. FERNÁNDEZ COLLADO, Carlos, PILAR BAPTISTA, Lucio. (1998) *Metodología de la Investigación*. 2ª Edición. Editorial McGraw Hill. México. Capítulo 4. Pág. 60 y 66.

¹⁰ MONTES BRADLEY Nelson. (2007) *Más liviano que el aire, Eduardo Bradley historias con globos*. X libris Corporation. Estados Unidos de Norteamérica. Pág. 25 a 28.

¹¹ Hoy calle San Martín. Según el autor, el taller de Colombise debió ubicarse en la acera oeste (de números pares) entre Bartolomé Mitre y Cangallo.

clientes del nuevo establecimiento, dada la vecindad de su despacho oficial. En pocos meses de honesta actividad, el holandés supo ganarse los favores de una buena clientela.

En el escaso mobiliario domestico de la época, la propiedad de un reloj de pared o de mesa constituía un símbolo de conspicua riqueza; un bien valioso (más aún si funcionaba). Tratándose de un reloj de bolsillo, su propiedad era clara señal de rango o poder económico de su poseedor, atributos que no siempre iban parejos. No abundaban por entonces, en estas latitudes, los maestros en el oficio de Monsieur Colombise, circunstancia que —sumada a su idoneidad y valiosos contactos— permitió al emprendedor inmigrante alcanzar con rapidez una cierta bonanza económica y hasta devolver puntualmente, a su ignoto acreedor, los cuatrocientos pesos que le había prestado.

* * *

A primera vista llama la atención que un recién llegado encontrase, desde el momento mismo de su arribo a estas costas, amigos dispuestos a ayudarlo y -más aún- en situación de poder hacerlo. Sin embargo, el hecho tendría explicación: por su nombre y apellido, lugar de origen y oficio, me atrevo a afirmar que Miguel Colombise era judío sefardita, muy probablemente descendiente de una rica e importante familia de Barcelona expulsada (como tantas otras) de Cataluña¹² cuando las matanzas y saqueos de 1391.

Supongo que habría sido portador de impecables recomendaciones y que la ayuda recibida provendría de algún integrante o grupo de personas de una comunidad -la suya- que pese a los denodados esfuerzos de la Inquisición (que no era ninguna santa) por impedirlo y sus hogueras siempre dispuestas, con leña seca a mano, era numerosa en las colonias españolas de América y en particular en el Río de la Plata. Si el personaje en cuestión hablaba ladino¹³ -como es muy probable- o portugués, pudo salvar rápidamente la brecha idiomática que lo separaba del castellano de entonces y ganar tiempo en el proceso de adaptación a su nuevo lugar de residencia; por cierto mejor que con el trances o el holandés -casi desconocido en la región-, lo que contribuiría a explicar su rápida prosperidad. El pensamiento que incorporamos como epígrafe de este capítulo lo identifica -al menos- como librepensador, si no lisa y llanamente masón, como la mayoría de sus colegas en eso de la aerostación, en ambas orillas del Canal de la Mancha y en los Estados Unidos, como veremos más adelante.

Hoy por hoy resulta difícil discriminar linajes y apellidos sefaraditas de los que no lo son, sobre todo porque los medios españoles -conversión forzosa mediante y salvo contadas excepciones- lejos de colaborar con los piadosos dominicos, tenían el mal gusto de portar apellidos muy españoles y en las colonias, con la movilidad que caracteriza a las sociedades emergentes, los rastros genealógicos se borroneaban apenas transcurridas un par de

¹² Como fuera el caso de los abuelos de Cristóbal Colón; éstos radicados en Génova y aquellos en Ámsterdam. El apellido Colom y sus derivados: Colon, Colombo, Coloma, Coullon, Coulom, Colombine, Colombière y Colombise, son de clara estirpe hispano judía. Catalana, por más señas, y de Barcelona. El santo oficio envió a la tortura y las llamas a no pocos integrantes de estas familias y se anota la existencia de un grupo familiar Colom, sefaradita, en Ámsterdam, hacia mediados del 1500. MADARIAGA, Salvador de. *Vida del muy magnífico señor Don Cristóbal Colón*. Capítulo VI. Pág. 86.

¹³ Español corriente del siglo XV, perpetuado por los sefaraditas tras la expulsión, y hablado aún hoy entre sus descendientes. La palabra se aplica, con connotaciones peyorativas y antisemitas, como sinónimo de astuto, taimado, pícaro, traicionero o engañoso.

generaciones, por mucho que se aplicaran las autoridades del eclesiásticas en su celo por expurgar herejes.

Aumenta la confusión sobre el tema la porfía del nacionalismo clerical, que busca judíos hasta debajo de las alfombras (siempre de casas ajenas), aunque es posible acceder, no obstante, a trabajos serios que facilitan una aproximación al problema, que por cierto no vienen al caso. Baste anticipar al lector interesado en el tema, que la identificación de los integrantes del pueblo de Israel en la América hispana no pasa por forzadas ortografías o patronímicos incriminantes, esgrimidos por fundamentalistas tan tozudos cuanto ignorantes.

El tema tenía -sin embargo- plena vigencia hacia fines del siglo XVIII y comienzos del siglo XIX, o al menos tanta cuanto conservaba la pertinacia inquisidora, y esta circunstancia aconsejaba disponer, profilácticamente, de un mínimo de información general acerca de quienes podían o no ser de estirpe judía en Iberoamérica, aunque mas no fuera para ponerse a cubierto de desmanes curialescos.

Eventuales denuncias de fieles devotos y el ojo avizor del comisario de la Inquisición en la Gran Aldea, darían sentido a los desplazamientos de nuestro hombre, primero a San Nicolás de los Arroyos, luego a Chile, y finalmente a Mendoza¹⁴; así como su precavida solicitud de autorización para trasladarse desde Cuyo a Buenos Aires, rogando a los gobernantes -no sin cierta altivez implícita- que “ningún Juez ni Cabo militar le impida el tránsito” y admitiendo que no podía “negar su extranjería” aunque sin aclarar si era por razones éticas o de apariencia; mínimas medidas cautelares estas a adoptar por alguien que -con certeza- sabía cómo las gastaban los seguidores de Domingo de Guzmán, el gran parrillero de templarios y albigenses. Los judíos no podían entonces, ni pudieron hasta muy avanzado el siglo XIX, poseer comercios ni tierras; ni emigrar a territorios de la corona española; ni circular siquiera libremente por ellos. El desinterés por su propuesta precursora y su posterior desaparición de escena completaría el cuadro, introduciendo una duda razonable y una reflexión respecto del papel de la intolerancia religiosa en el -cuando menos- desganado diligenciamiento de su solicitud y el silencio culposos que siguió. ¡Cuán distinta había sido la recepción brindada al francés Blanchard y su balón -quince años antes- en Filadelfia!, cuando arribara a la entonces capital norteamericana auspiciado por el interés vanguardista y el apoyo entusiasta de científicos y políticos como Franklin, Washington y Jefferson.

Si con franqueza comparamos ambos episodios históricos -casi contemporáneos entre sí- y las circunstancias que pautaron sus respectivos desarrollos, avanzaremos considerablemente en el camino de la interpretación de las causas endógenas del atraso de nuestro país en materia científica y técnica.

Los aeróstatos dirigibles documentados hasta 1810

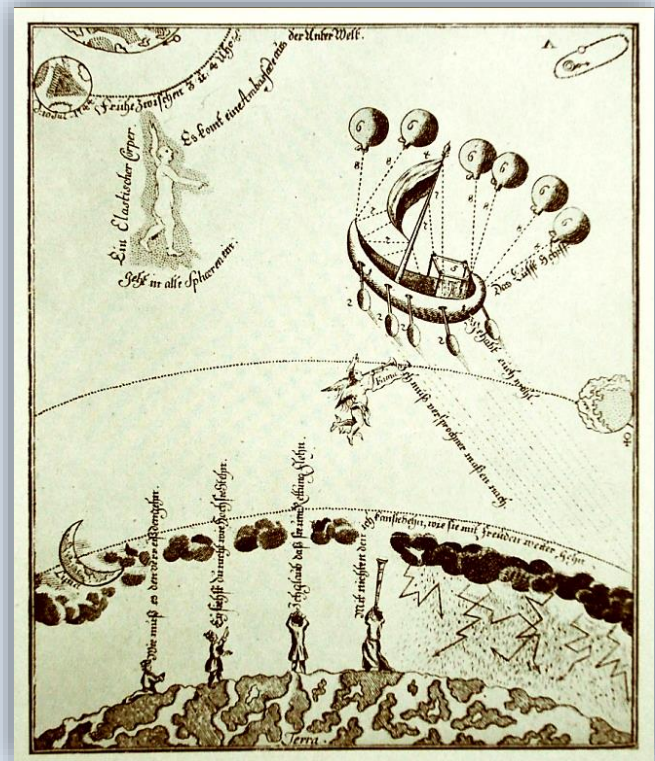
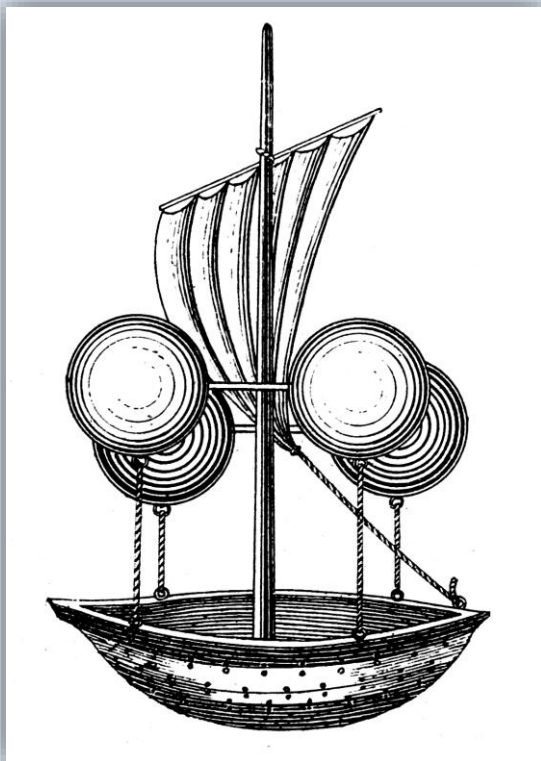
El aeróstato dirigible fue el fin último de los más livianos que el aire y por lo tanto una permanente fuente de inspiración para su empleo con fines civiles y militares. Su característica distintiva esencial es

¹⁴ Mendoza reunía entonces una importante comunidad sefardita.

que están dotados de sistemas de propulsión y control de navegación en dirección y/o en altura. Como veremos en este trabajo hasta 1865 existieron una enorme cantidad de proyectos y desarrollos de diferente complejidad.

El primer antecedente apareció en 1670 el jesuita Lombardo Francesco de Lana Terzi (1631-1687) publicó un libro titulado *Prodromo* donde describió un aerostato dirigible que consistía en una rudimentaria canasta a vela que pendía de cuatro esferas de cobre de 7.5 m de diámetro y unos 290 kg. Estas esferas estarían selladas al vacío con la idea de proporcionar suficiente fuerza ascensional para transportar seis pasajeros¹⁵. En su descripción ya dejaba trascender que podría ser utilizado para la guerra dado que navegaría fuera del alcance de las armas. La imagen hallada de este proyecto está fechada en 1706.

En 1744 el astrónomo Eberhard Christian Kindermann publicó un grabado¹⁶ donde con cierto humor ácido ilustra una *nave aérea interplanetaria de Francesco Lana*. Desde entonces y hasta 1810 surgieron una sucesión de proyectos interesantes con todo tipo de comandos: velas, timones, hélices, etc., pero sobre todo muy pintorescos.



Izquierda: Nave de Francisco de Lana Terzi. 1706.

Derecha: Grabado titulado El viaje rápido del astrónomo Eberhard Christian Kindermann. 1744

¹⁵ Fue probada sin éxito recién en 1710 por el científico alemán Gottfried Wilhelm Leibniz (1646-1716).

¹⁶ Seguramente publicado en su tratado titulado **Astronomía completa**.

En 1780 se documentó en Francia un proyecto de globo dirigible de autor desconocido titulado *Aeróstato viajero*¹⁷ y apareció además una lámina con la primera alegoría sobre el empleo militar de dirigibles titulada *Combate aéreo dos buques, cada uno de 100 piezas de artillería, a Arcos de acero en lugar de pólvora y 1000 hombres de la tripulación, Año 100 de las máquinas invención aerostáticos*.

Transcurrieron trece años para que comenzaran a proliferar diferentes proyectos y desarrollos de este tipo de aeronaves. En 1783 aparecieron documentados varios proyectos y experiencias. En España se documentó otro proyecto de 43 páginas¹⁸ con el título *Nave atmosférica, y tentativa: sobre la posibilidad de navegar por el ayre, no solo especulativa, sino prácticamente*; este trabajo fue reeditado en Barcelona en 1847 y difundido en Argentina en la revista *PBT*¹⁹.

Se trataba de una nave confeccionada con lienzos encerados, sustentada por cuatro aeróstatos y provistas de timones para su impulso y dirección, y dos remos que en la ilustración figuran con el número 6 para mover la nave *en tiempo de calma* o detener la nave; al respecto se pudo conocer que su inventor tenía solo veintitrés años²⁰ que se había inspirado en los estudios del padre Mendoza, Alberto de Sajonia, Gaspar Escoto y Lana Terzi.

También podemos señalar los proyectos de Martyn, MD (accionado por pólvora), Bredin, y el dirigible *Conde de Artois* construido por Alban y Vallet y el llamado *Pez Aerostático* aparecido en septiembre de ese año. Dos años después el *Conde de Artois* presentó el proyecto de dirigible bautizado *Aerostat de Javel*. Pero desde el punto de vista práctico el dirigible apareció en Francia el 1 de diciembre de ese año el profesor de física en el Conservatorio de Artes y Oficios de París Jacques Alexandre César Charles (1746-1823) y el ingeniero Louis Nicholas Robert (1760-1820)²¹.



Jacques Alexandre César Charles



Louis Nicholas Robert

¹⁷ Biblioteca Nacional de Francia. ftp://ftp.bnf.fr/850/N8509507_JPEG_1_1DM.jpg

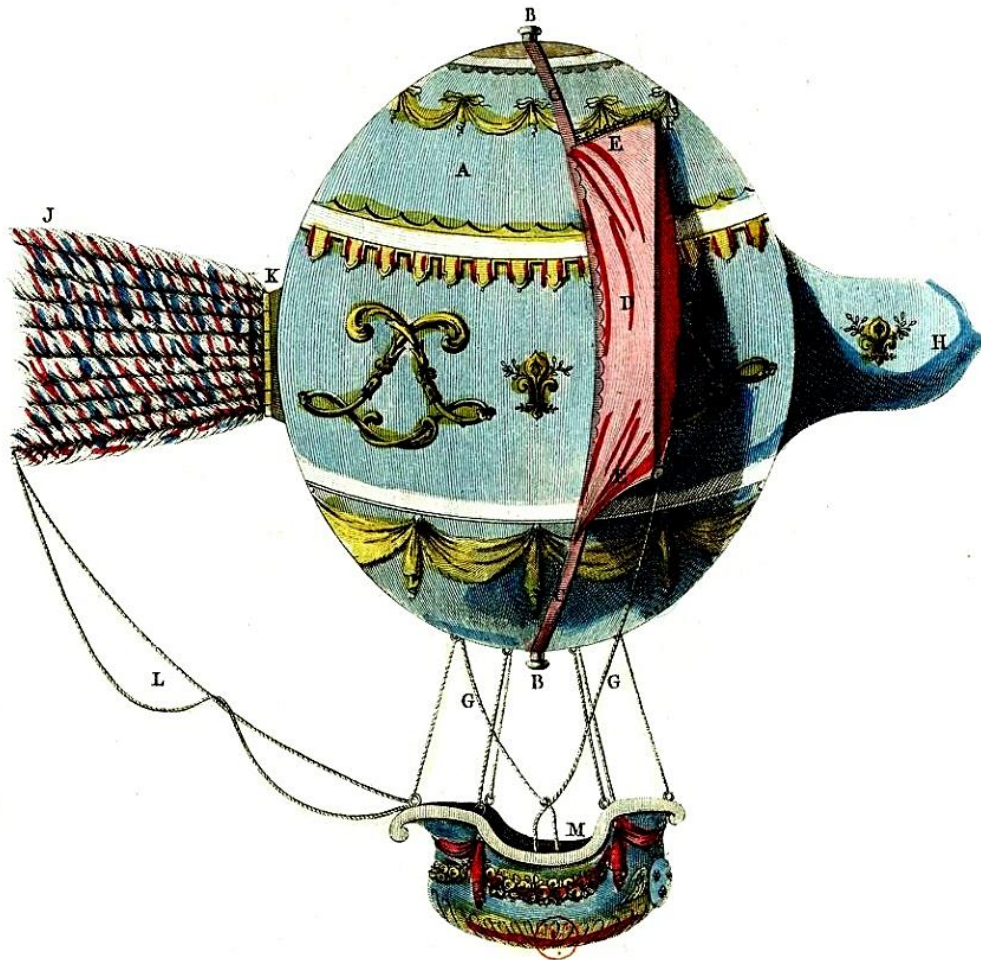
¹⁸ Imprenta del Supremo Consejo de Indias en la Imprenta del Supremo Consejo de Indias.

¹⁹ Revista *PBT*. Año VI N.º 262. 27 de noviembre de 1909. Pág. 123. El grabado se encuentra preservado en la Biblioteca Nacional de París.

²⁰ Tres años antes había desarrollado ensayos con globos que quedaron documentados en un libro impreso en Madrid escrito en 1727 por el padre Tosca (famoso matemático por ese entonces). Tomo 4. Pág. 273 (UNCITI Ricardo M. en revista *PBT*. Año VI N.º 262. 27 de noviembre de 1909. Pág. 51).

²¹ Los hermanos Anne-Jean Robert (1758–1820) y Nicolas-Louis Robert habían desarrollado un aeróstato con envoltura de algodón engomado que voló en la Plaza de la Victoria de París el 27 de agosto de 1783. Partieron desde los jardines de las Tullerías a Nesle-La-Vallé con el *Charlière* N.º 2, cargado con 380 m³ de gas hidrógeno. Cubrieron unos 36 km en 2:05 horas de vuelo a una altura máxima de 600 m

BALLON AÉROSTATIQUE VOYAGEANT .



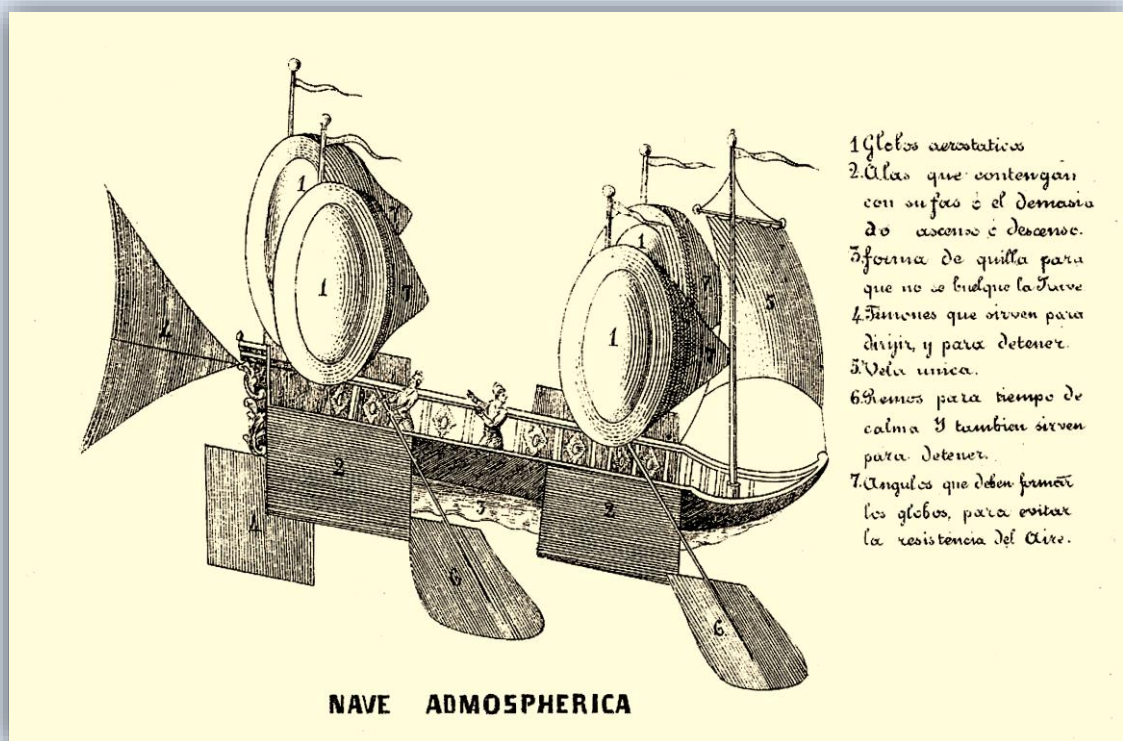
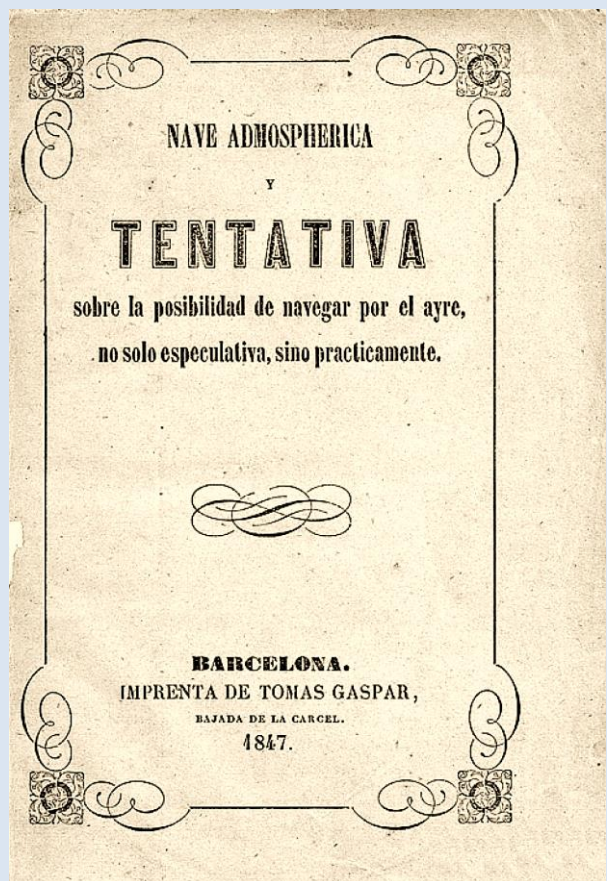
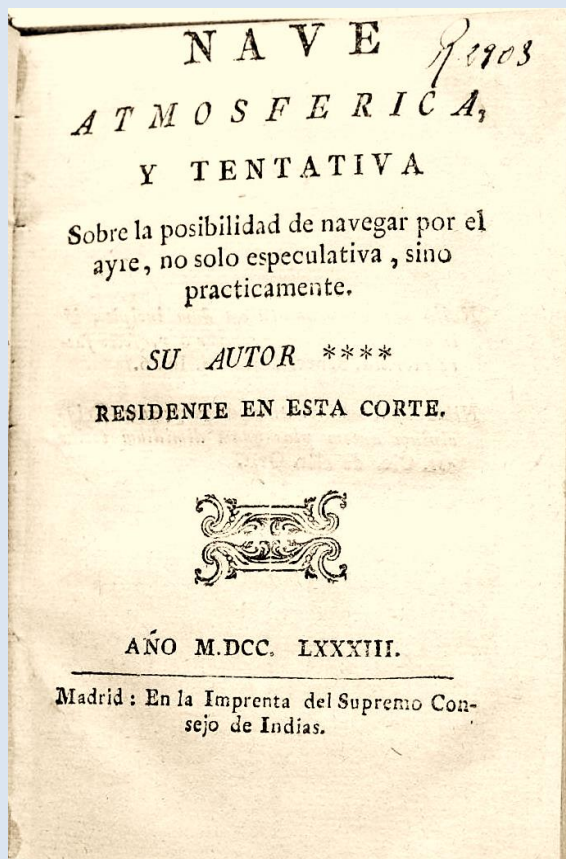
Explications .

A Ballon suppose' de 32 pieds de diamètre. B Pérot sur lequel tourne le cercle mouvant. C Cercle mouvant. D Voile assujettie au cercle mouvant. Il en existe une semblable de l'autre côté du Ballon. E Chassis sur lequel est attachée la voile. F Poulies sur lesquelles roulent les cordes qui servent à issier et carguer les voiles. G Cordes qui servent à issier et carguer les voiles. H Bec avance' de 12 pieds servant à fendre l'air. J Gouvernail de 16 pieds de long en plumes, mobile sur une charnière. K Charnière qui attache le Gouvernail au Ballon. L Cordes qui servent à mouvoir le Gouvernail à droite ou à gauche. M Char du Conducteur suspendu au Ballon.

A Paris chez E. n. n. n. et Rapilly, rue S^t Jacques a, la Ville de Coutance.

Ballon Aérostatique voyageant. Circa 1780²²

²² Biblioteca Nacional de Francia. ftp://ftp.bnf.fr/850/N8509507_JPEG_1_1DM.jpg



Proyecto de dirigible español de 1783

Resumiendo, entre 1706 y 1810, sin descartar categóricamente la existencia de otros proyectos, hemos podido documentar los siguientes antecedentes:

Año	País	Autor	Comentarios
1706	Italia	Francisco de Lana Terzi	
1744		Eberhard Christian Kindermann	Grabado de globo dirigible
1780		No identificado	Ballon <i>Aérostatique Voyageant</i> (Aeróstato viajero) ²³
1780	Francia	A. J. Renaux	
1780	Francia	No identificado	Boceto de Vinck
1783	España	No identificado	Dirigible: <i>Nave atmosférica, y tentativa: sobre la posibilidad de navegar por el ayre, no solo especulativa, sino prácticamente</i>
1783	España	José Patiño	<i>Pez volador</i>
1783	Francia	Guyot	
1783		Thomas Martyn	
1783		MD	Dirigible de aire caliente accionado por pólvora.
1783	Francia	Alban y Vallet	Dirigible <i>Conde de Artois</i>
1783		Bredin	
1783	Francia	Jean Pierre Blanchard	Barco volante
1783	Francia	No identificado	
1783	Francia	No identificado	<i>Pez Aerostático</i>
1783	Francia	Jacques Alexandre César Charles Louis Nicholas Robert	
1783	Francia	André Giroud de Villette	
1784		Jean Mathieu	
1784	Francia	Inventor no identificado	
1784	Francia	Campmas	Sistema de comandos de un globo dirigible llamado <i>Diligencia Aérea</i> diseñado por este ingeniero y médico (<i>physicien</i>). Su autor vivía en el Hotel <i>St Louis</i> sobre la calle <i>Git-le- Coeur des Augustins</i> . 1784 ²⁴
1784	Francia	Conde de Milley	Escribió una tesis sobre dirigibles titulada <i>El primer sequel a la descripción de los experimentos aerostáticos de Messrs, Montgolfier</i> presentada en la Real Academia de Ciencias de París
1784	Francia	Caballero de la Motte	
1784	Francia	No identificado	
1784	Francia	Louis Bernard Guyton de Morveau	<i>La Académie de Dijon</i> . Ascendió en Dijon 25 de abril
1785	Francia	Jean Baptiste Marie Charles Meusnier ²⁵	Experiencias con globos dirigibles de este Teniente del Cuerpo de Ingenieros con el colega Lavoisier. El dirigible tenía 84.4 m de largo, 42.3 m de diámetro y 7895 m ³ de capacidad
1785	Francia	Conde d'Artois	Dirigible <i>Aerostat de Javel</i> ²⁶
1785	Francia	Pierre Testu-Brissy	
1785	Francia	Masse	
1785	Bélgica	Antoine-François Touche de Fourcroy	Dirigible de guerra
1789	Francia	Baron Scott	
1794	España	Juan Andrés Nieto Samaniego	<i>Prospecto de una nave aerostática o globo atmosférico</i>

²³ Biblioteca Nacional de Francia. <ftp://ftp.bnf.fr/850/N8509507 JPEG 1 1DM.jpg>

²⁴ Biblioteca Nacional de Francia. <ftp://ftp.bnf.fr/841/N8410421 JPEG 1 1DM.jpg>

²⁵ Ascendido a General, falleció en la batalla de Mainz el 17 de junio de 1793.

²⁶ Biblioteca Nacional de Francia. <ftp://ftp.bnf.fr/850/N8509281 JPEG 1 1DM.jpg>

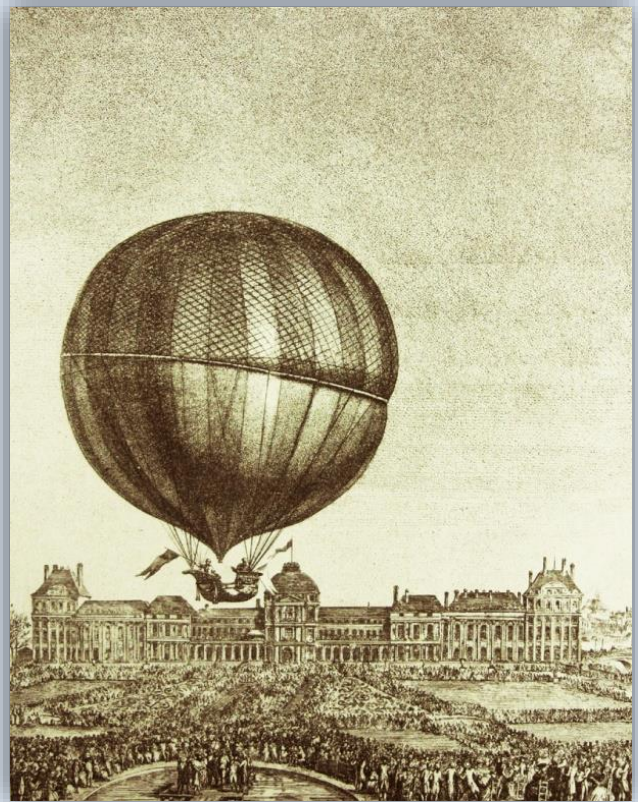
1800	Francia	No identificado	
1807	Dinamarca	Johann Peter Colding	Propuso la construcción de un dirigible para bombardear la flota inglesa frente a Copenhague
1810	Argentina	Michel Colombise	Proyecto de globo dirigible elaborado por este relojero holandés presentado al Cabildo de Buenos Aires el 6 de agosto



Caricatura publicada en Francia sobre la experimentación con globos dirigibles. 1784²⁷

²⁷ TISSANDIER Gastón (1887) *Histoire des Ballons et des aéronauts célèbres 1783-1800*. Paris. Francia.

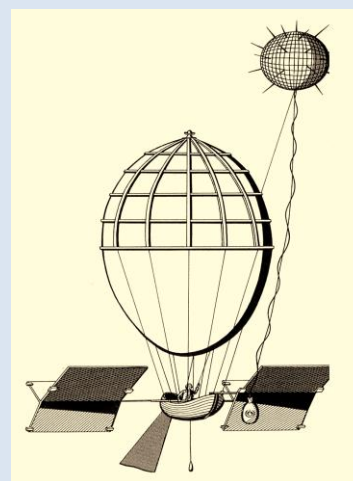
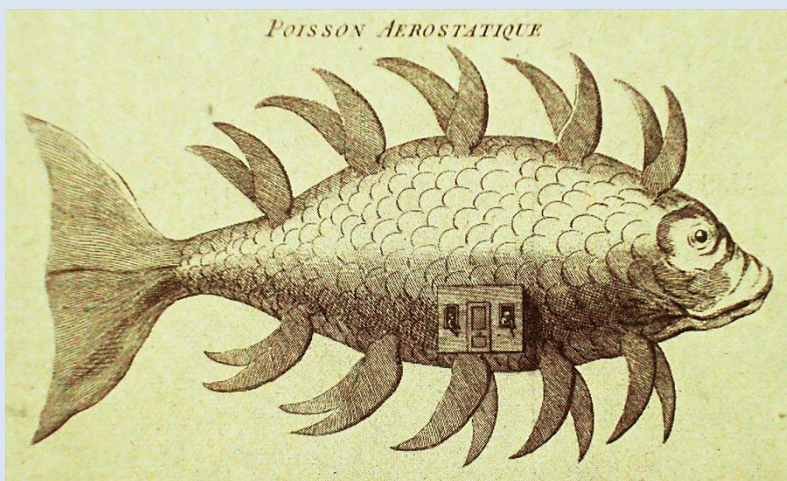
Desde el punto de vista práctico el dirigible apareció en Francia cinco días más tarde de la mano del Conde de Milley. El 21 de enero escribió una tesis sobre dirigibles titulada *El primer sequel a la descripción de los experimentos aerostáticos de Messrs, Montgolfier*, que fue presentada en la Real Academia de Ciencias de París. El 2 de marzo de ese año Jean-Pierre Blanchard partió del Campo de Marte en París y aterrizó en Billancourt con el globo dirigible Blanchard N.º 1²⁸. Otras fuentes atribuyen como los primeros a Jacques Alexandre César Charles (1746-1823) y Nicholas Robert (1758-1820)²⁹, también conocido como *El joven*, los que avanzaron en los primeros estudios sobre la materia. El 1 de diciembre de 1783 partieron desde los jardines de las Tullerías a Nesle-La-Vallé con el *Charlière* N.º 2, cargado con 380 m³ de gas hidrógeno. Cubrieron unos 36 km en 2:05 horas de vuelo a una altura máxima de 600 m.



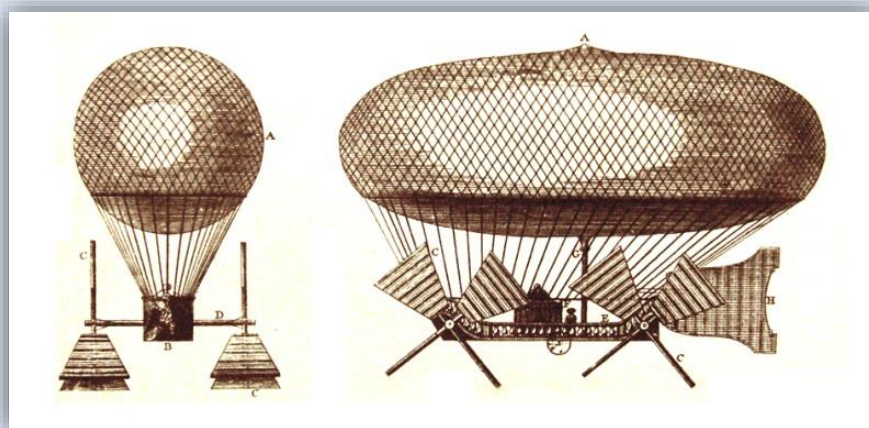
Izquierda: Proyecto de dirigible de Blanchard (con paracaídas). Derecha: Charles y Robert. Jardín de las Tullerías. París, 1 de diciembre de 1783

²⁸ El mismo tenía un volumen de 380 m³ de hidrógeno, voló 1:15 horas a una altitud de 400 m.

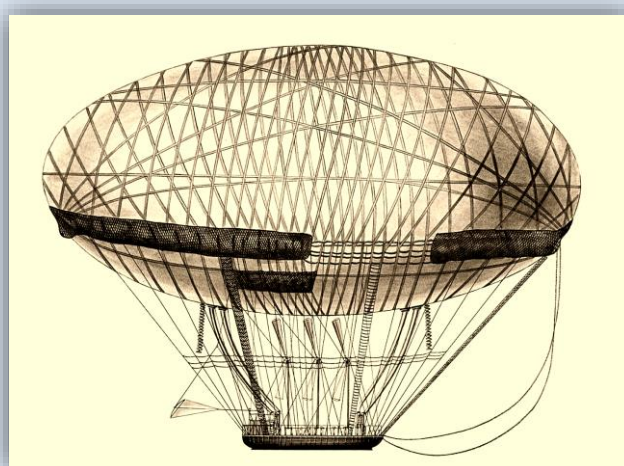
²⁹ Los hermanos Jean y Marie-Noel Robert habían desarrollado un aeróstato con envoltura de algodón engomado que voló en la Plaza de la Victoria de París el 27 de agosto de 1783.



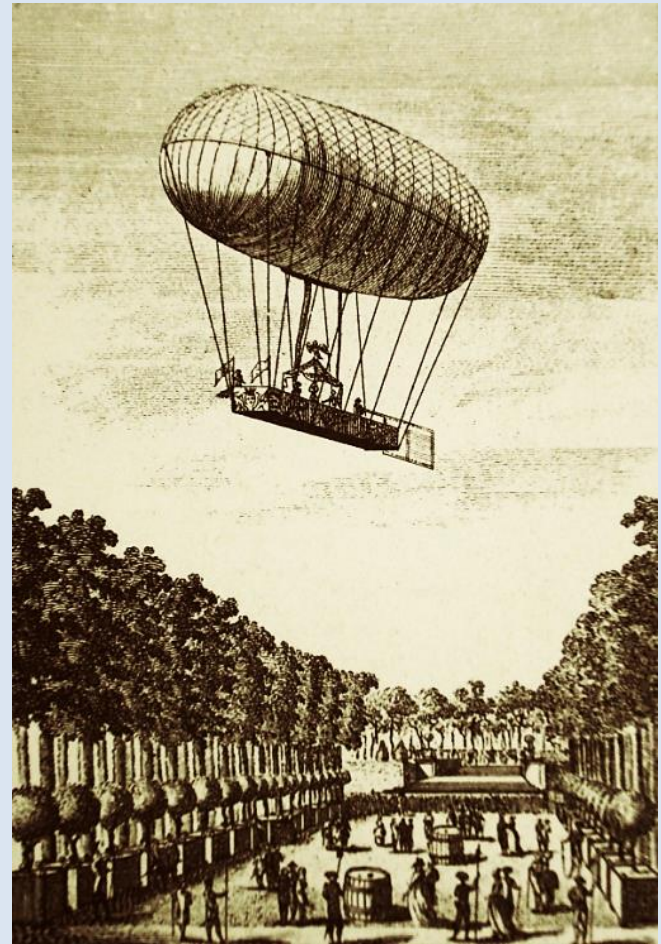
Izquierda: El Pez Aerostático. Proyecto de septiembre de 1783. Derecha: Diseño del físico francés Jean Louis Carra (Academia de Ciencias de París) con una esfera de gas para ensayos con electricidad ambiente. 1784



Dirigible de Bredin. 1784



Dirigible de Meusnier. 1785.

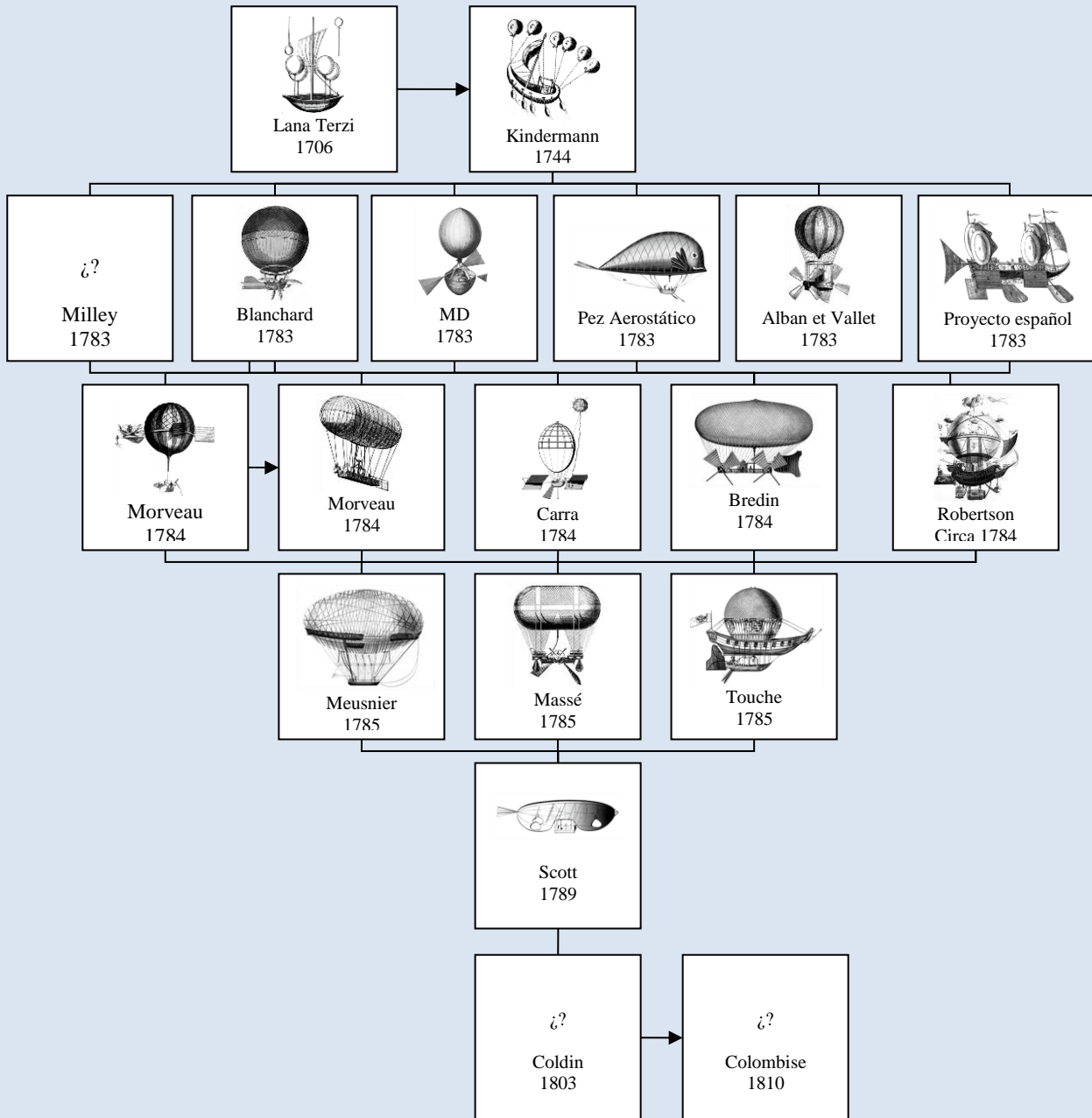


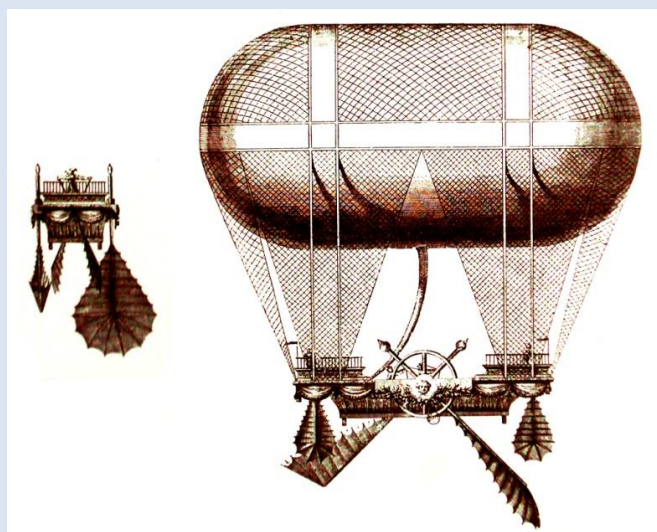
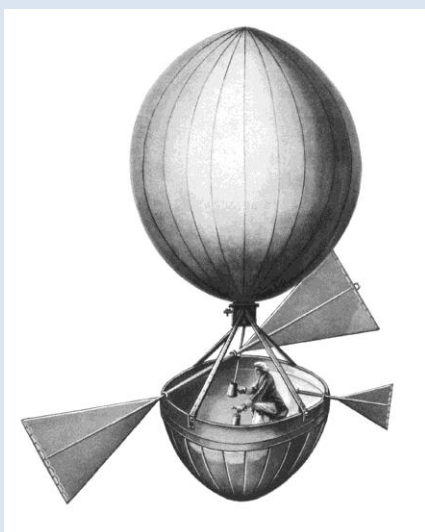
***Izquierda: Guyton de Morveau con Abbé Bertrand a bordo del dirigible L'Academie de Dijon. 25 de abril de 1784.
Derecha: Dirigible con el Duque de Chartres y Collin-Hullin en Saint-Cloud. Ese día volaron a Meudon en cuarenta y cinco minutos alcanzando una altura máxima de 4500 m. 15 de julio de 1784***

Al año siguiente (1785), aparecieron nuevos proyectos de globos dirigibles; el Teniente del Cuerpo de Ingenieros francés Jean Baptiste Marie Charles Meusnier (1754-1793)³⁰ con el colega Antoine Laurent Lavoisier (1743-1794) ensayaron un globo dirigible que tenía 7895 m³ de capacidad, 84.43 m de largo y 42.37 m de diámetro. Muchos investigadores le atribuyen a este oficial el haber consolidado el invento del dirigible.

³⁰ Ascendido a General, falleció en la batalla de Mainz (o Mayene) el 13 de junio de 1793.

Evolución del dirigible hasta 1810





Izquierda: Diseño del globo de aire caliente MD accionado con pólvora. 1783. Derecha: Dirigible de Massé. 1785

El Aerostát de Colombise

Luego de doce años de estudio en su país y en Francia, proyectó la construcción y sistema de gobierno de un *Aerostát* (globo dirigible). Evidentemente y sin restarle ningún mérito al proyecto del cual desconocemos hasta la fecha todo tipo de ilustración o detalle más preciso, podemos aventurar que debe de haber tomado nota de los siete proyectos más conocidos desarrollados entre 1784 y 1785.

Sabemos además, que como parte de estos estudios, durante su permanencia de unos ocho meses en San Nicolás de los Arroyos³¹, ensayó exitosamente por lo menos dos prototipos a escala que podríamos considerar como el primer antecedente del aeromodelismo en el país. Sus incansables estudios de Colombise comenzaron a materializarse durante su permanencia de unos ocho meses en San Nicolás de los Arroyos³². Allí ensayó exitosamente por lo menos dos prototipos a escala, que podríamos considerar como el primer antecedente del aeromodelismo en nuestro país.

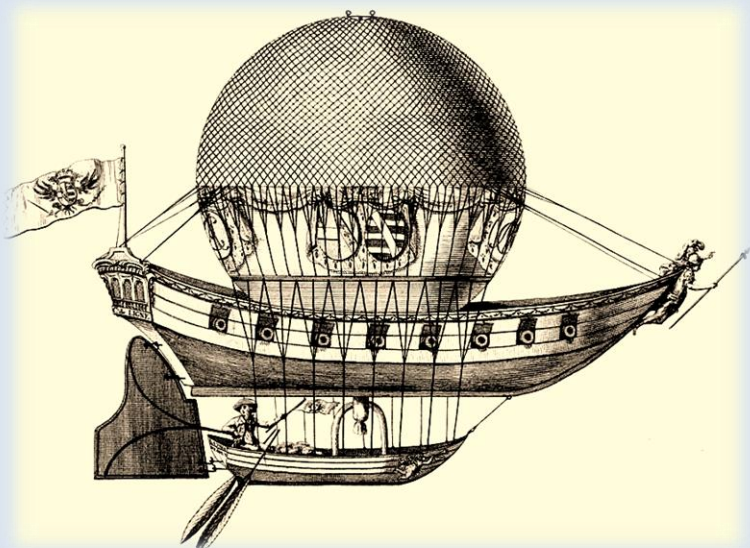
En 17 de julio de 1785³³ el químico y zoólogo francés Antoine-François Touche Conde de Fourcroy (1755-1809)³⁴ presentó en Bélgica un dirigible de guerra proyectado con el patrocinio de las altezas reales del gobierno belga y el permiso del señor Almmann con el cual se dirigió a París en la época del gran Jubileo. Nótese que se trataba de un proyecto de dirigible de guerra dotado de un casco de barco principal con una batería de ocho cañones por banda más un bote menor para la navegación. Por la fecha y procedencia del proyecto (Bruselas) no sería aventurado pensar que este haya sido el navío aéreo que inspiró a Colombise en su proyecto.

³¹ En el pueblo de San Nicolás abrió una tienda de relojería, que sólo funcionó tres meses, para financiar parcialmente el ensayo de su invento.

³² En el pueblo de San Nicolás abrió una tienda de relojería, que sólo funcionó tres meses, para destinar parte de sus ganancias al ensayo de su invento aéreo.

³³ Biblioteca nacional de Francia, París. <ftp://ftp.bnf.fr/841/N8410454 JPEG 1 1DM.jpg>

³⁴ En 1787 publicó junto a Louis-Bernard Guyton de Morveau, Antoine Lavoisier y Claude Louis Berthollet el *Méthode de nomenclature chimique*, base de la nomenclatura moderna.



Antoine-François Touche, Conde de Fourcroy y su prototipo de dirigible. 1785

Con esta experiencia previa el relojero holandés elevó un memorial en el que solicitó apoyo económico al Virrey Santiago de Liniers y Bremond (1753-1810) sobre un presupuesto que estimó de unos de \$4.000. En el pedido expresó:

...El aeróstato que me propongo hacer, con el cual he de ir gobernándolo a mi voluntad, ha de costar 4000 pesos, y para su ejecución daré un fiador que afiance; a expresada cantidad, como de que será hecho en el término de tres meses en el cual recibirá el dado los requeridos 4000 pesos con más el ciento por ciento del beneficio. Prometemos también que el aeróstato caminará a lo menos un cuarto de legua por minuto...



Virrey Santiago de Liniers y Bremond



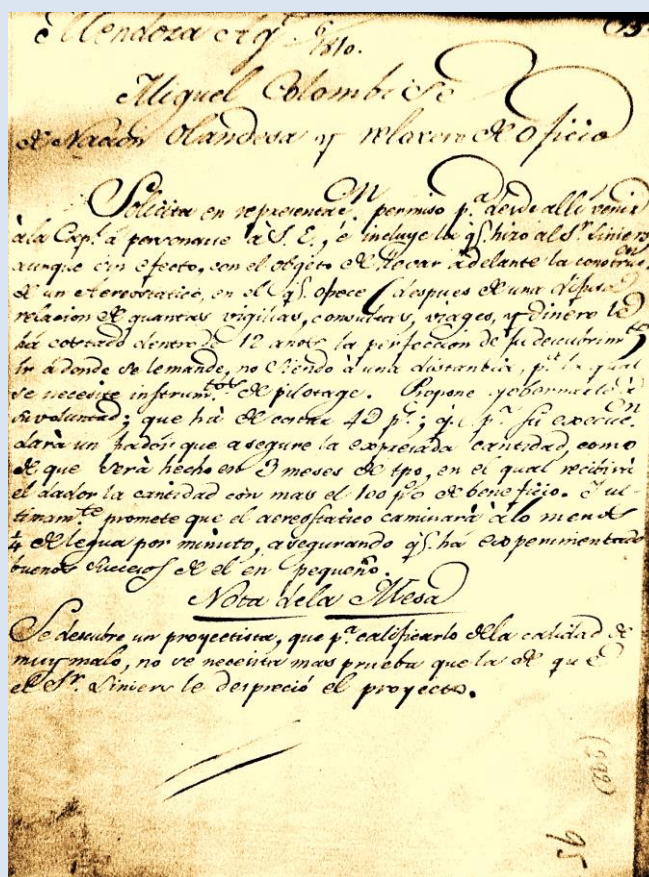
Mariano Moreno

Documentación cursada con relación al proyecto de Colombise

Sin respuesta oficial viajó a Santiago de Chile, regresó a la ciudad de Mendoza y el 6 de agosto de 1810 formuló un nuevo pedido a la Primera Junta de Buenos Aires. La solicitud fue analizada por los miembros de la Junta entre los que se encontraba el Secretario de la Primera Junta de gobierno y creador de la primera Biblioteca Pública: Dr. Mariano Moreno (1778-1811) y posteriormente fue archivada³⁵. Cabe aclarar que este antecedente aeronáutico fue registrado apenas 27 años después de la primera ascensión de un globo de aire caliente llevada a cabo en Francia por los hermanos Montgolfier.

A continuación, transcribiremos la correspondencia original recuperada del Libro de actas del Cabildo N.º 12 de 1810 originada en la provincia de Mendoza que se encuentran preservados en el Archivo General de la Nación de la República Argentina.

“ 95. Agosto 6. D. MIGUEL Colombise, holandés relojero, solicita permiso para venir á la capital é incluye la representacion que hizo al Sr. Liniers, aunque sin efecto, con el objeto de llevar adelante la construcción de un aereostático, en el que ofrece, de una difusa relacion de cuantas vigiliass, consultas, viages y dinero le ha costado durante doce años de perfeccion de su descubrimiento, ir á donde se le mande, no siendo á una distancia para la cual se necesiten instrumentos de pilotage. Propone gobernarle á su voluntad; que ha de costar cuatro mil pesos; que para su ejecucion dará un fiador que asegure la espresa cantidad, como de que será hecho en tres meses de tiempo, en el cual recibirá el dador la cantidad con mas el 100 p.º de beneficio. Ultimamente promete que el aereotático caminará á lo menos un cuarto de legua por minuto, asegurando que ha experimentado buenos sucesos de él en pequeño.



Mendoza el 6 de Agosto. 1810.
Miguel Colombise
De Nacion Olandesa y relojero de Oficio

Solicita en representacion permiso p.^a desde alli venir a la capital a personarse a S.E., e incluye de que le hizo al S.^r Liniers aunque sin efecto, con el obgeto de llevar delante la construccion de un Aereostatico, en el q. s. ofrece despues de una dispusa relacion de de cuantas vigiliass, consultas, viages, y dinero deha costado dentro de 12 años la perfeccion de su descubrimien^{to} ir á donde le demandare, no siendo a una distancia, p.^a la qual se necesite instrumentos de pilotage. Propone gobernarle á su voluntad; que ha de costar 40 p.^{os}; q.^{ue} p.^a se experimente en tres meses de tiempo, en el qual recibirá el dador la cantidad con mas el 100 p.^{os} de beneficio. Ultimamente promete que el aereotático caminará á lo menos un cuarto de legua por minuto, asegurando q.^{ue} ha experimentado buenos sucesos de él en pequeño.

Nota de la Mesa

Se describe un proyectivo, que p.^a calificarlo de la calidad de muy malo, no se necesita mas prueba que la de que el S.^r Liniers le despreció el proyecto.

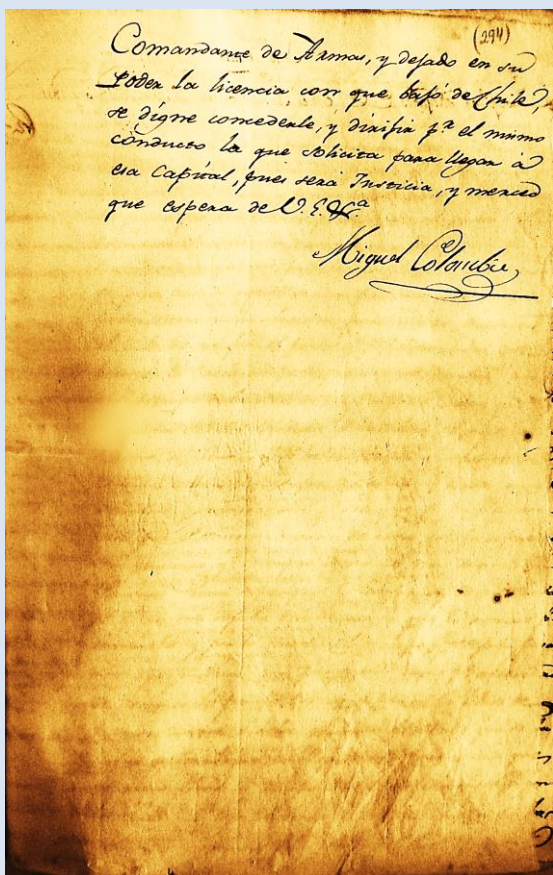
Mendoza Ag. 6/1810

Miguel Colombise

De Nacion olandesa y relojero de oficio

Solicita en representacion permiso p.^a desde allí venir a la capital a personarse a S.E., e incluye de que le hizo al S.^r Liniers aunque sin efecto, con el obgeto de llevar delante la construccion de un Aerostatico, en el q. s. ofrece despues de una dispusa relacion de de cuantas vigiliass, consultas, viages, y dinero deha costado dentro de 12 años la perfeccion de su descubrimien^{to} ir á donde le demandare, no siendo a una distancia, p.^a la qual se necesite

³⁵ Archivo General de la Nación, Índice de Gobierno de 1810-Mendoza LXXXI, N.º 95, Fojas 292 a 296.



Sello Tercero

Save p.^a el Reynado de S. M. el Sol D. Fren.^{do} 7^o de año 1810 y 1811

Exmo Señor

Miguel Colombise natural de Asterdan en la olanda y es viviente en la ciudad de mendosa, premisa de veneracion y respeto, dice que no habiendo tenido efecto la solicitud convenida en la adjunta simple copua del memorial que en el proximo año pasado presentó hallandose en esa Capital al Exmo Sr. D. Santiago Liniers y Exmo Cavildo se resolvio destinarse a Santiago de Chile con objeto de buscar dinero que necesitaba para halisar su maquina, aunq^e fuese a costa de superarse al ejercicio de relojero arte que profesa bajo el conocimiento de todos sus principios, pero como estando en la referida Capital de Chile q^e a mas de no serle util su ejercicio en mas de lo q^e era contribuir a su subsistencia, no se encontraban alli los simples necesarios para los mixtos de su maquina ni se probaba mi temperamento pues q^e ha subsistido continuamente enfermo, se determino regresarme a esa Capital, persuadido que en ninguna otra parte le sara mas facil halisar su proyecto, habiendo con este invento bajado a esa ciudad de mendosa, donde llegó, y aun halla convaleciente con la expectativa de mejorar, y seguir su viaje.

Cree en suplicarme, q^e no sera justo deseneve, mi impedinte los objetos c ventajosos de su contraccion, pero como puede negar su extrangenia, siendo esta en el dia, q^e esta el nuevo Gobierno de esa Capital, y circunstancias civiles de sus insesantes cuidados un motibo juicio

de sospechas, ha creído anticipar desde esta ciudad de mendoza sau representacion a V.E. y suplicar se digne concederle su superior permiso, y licencia p^o seguir como ha referido si viaje a esa Capital apenas llegue a la total restauracion sw su salud, sin que por ningunos jueces, ni Cabos militares se le impida el transito q^e ofrece su persona, y servicios por tanto-

A V.E pide y suplica que habiendo en esta ciudad presentado a su nuevo

Comandante de Armas y dejado en su poder la licencia con que bajó de Chile, se digne concederle, y driija p^o el mismo conducto la que solicita para llega a esa Capital, pues sera Justicia, y merced que espera del V. Ex^o

Miguel Colombie

1793

Quisiera hacer saber a V. E. de la idea de buscar el modo de gobernar en los Aires un Gobierno y cumplir en aquel aduiga Gometal q^e me es imposible al hombre, con el serua de Dios, empresa a diuina en mi patria, y en Francia. Quisiera saber que paraiso q^e habia llegado al descubrimiento del toman y tener al momento. Otra como lo fabricaba a mi casa para llegar al punto de la ejecución de aplicación, en cada una de las personas en mi Encuentro que me permitía, no sé si de toda la vida de, pero cuando aquellas ideas parecían que con el de, poner mano a la obra, me parecían con dificultad al cada de un formal punto q^e se cubra en mi, me he en la preparación de dependencias en el por el tiempo de la idea de tal Empresa, hasta que p^o de misma se me opusieron a la cabeza del asunto particular del negocio q^e se había pensado muchas veces. Cuando estaba a trabajar a la casa de Orden, quando volví a trabajar en el q^e siempre se hallaba con caso por el mismo negocio de ideas con la diferencia en el trabajo q^e siempre tenía. En una de mis tentativas como especie de satisfacción de mi trabajo q^e me me había desahogado, que lo mismo p^o imposible y por lo mismo el tiempo q^e se había para mi apropiaban mi trabajo, como p^o necesidad de seguirse lo que se. En consecuencia de los libros de varios autores, o a los mismos, habiendo que se hallaba en los libros, en q^e ya estaba para venir que, sin saber, cómo y por qué, no concordaban con los libros q^e yo de venia a relacionar, no había, pero observando, tanto de no ser...

mas ya a esos hombres, ni leer libros hasta q^e un día, en q^e había Ocho a trabajar un año. Yo q^e de mi, que no sería aquella Confusion de siempre sobre el punto más difícil, quando me vi de un ve me acordé con mi memoria política de los con de Francia q^e me quedaba. Quería saber, me solucian en mi primer estado de confusión, por lo q^e me desearia a alga me de aquel gran caso de acomodamiento, como lo a la Francia) con el pago de fusión. En algunas veces de América donde se me trabajaba en mi empresa con todo aquel trabajo, que con una necesidad. No diré aquí como llegué a B. de a donde me encontré, me como me mandaba cada un tiempo por q^e había habido más de mi historia, que de la q^e me había a me, que recato mi casa de Beloscaia tuvo la felicidad q^e al tiempo de embarcarme para esa B. me encontré un generoso Habacense de esa Capital, q^e me socorrió con 400 p^o, q^e me mandó, p^o q^e ignoraba si sería de algunos, pero q^e lo puede decir. Después de haberme mi deca con haber llegado en ese día, me fue a trabajar tres, o cuatro meses para dar tiempo a unas obligaciones q^e había contraído y después q^e lo hice, tuve de haber a trabajar en mi de la Empresa, mas aun q^e yo me fue para no me acordé mas tranquila, y donde se puede vivir con una calma q^e en mi. Otra q^e hay a Dios en todo lo q^e tengo. Después, no lo era de un punto, q^e llegué en ella en el tiempo, q^e se supo q^e la Reya de España habian pasado a Francia, y como un poco tiempo trabajaba en mi q^e para de una p^o q^e a cada momento de aplicación momento tanto q^e el caso, como q^e esperaba, tanto...

vine a P. Nicolás de los Andes, abiendo gracias a Dios he me
reido en ochos meses alcanzar las cosas nuevas, trabajo, mi
trabajo, y de nuevo me ha costado. Pero como era cierto que
el hombre no se ha contentado jamas con su mere
cido como Camilo q. n. En que con recibida no pedia
a Dios mas gracia q. la de llegar al descubrimiento que bus
caba. En el dia no me halla satisfecho del todo como lo
sentaba p. q. me falta aquella q. el premio se convenga
a los hombres, q. aquel q. sacrifico su vida por Dios, y
todo lo q. posee se un descubrimiento, es verdaderamente
el premio del hombre, y de su generacion, y no un
Dios, i. Charlatan como los ignorantes quieren q.
lo sean aquellos q. se proponen la ejecucion de una
cosa q. sobrepasa su capacidad. Por lo tanto
confieso q. la gran satisfaccion, y alegría que me fra
mea goza de mi mismo, si un dia llegara el fin
de mi descubrimiento. Me es ahora tan indiferente, co
mo si no hubiera conseguido nada de mi doce años
de trabajo, y de sacrificios, pues q. me veo en la for
tuna necesidad de volver al punto del principio
por un error q. n. en mi descubrimiento. Pasa en todo
su existencia, quando q. lo ha despreciado todo el
tiempo q. se ocupaba a alcanzarlo, y q. podía con
mucha de holgarse tener en el dia muchos
mas de lo q. me sirvió para bien, como hubiera
gastado todo quanto ganaba, en hacer experimen
tos de todas las ideas de la magnitud q. buscaba.
En mi cabeza, como lo frasco barcano con ha
ber abandonado en Cien Capital una buena de
holgarse q. En los tres meses q. la tube, como ya en
ella me hallo q. los q. hubiera podido componer
en seis; segundo se ha de fundar en ocho meses.

En los Andes, en gran un medio, y lo poco q. se
hacía cumplido en la construcción de dos Cónicos Hea
tados, lo que era como me viene de prueba de la
perfección de mi descubrimiento, podría mi bien no se
viere de nada, como me ha sucedido muchas veces,
y por consiguiente queda mi trabajo, tiempo, y
placa, lo quanto puede decir por el caso a qualer
quiera Caballero, q. me quisiera ayudar con su di
nero a fabricar un Aerostat. En el qual me ofe
ro en donde de me mande, no siendo a una
distancia, para la qual se requiere un sumo
de dinero, por q. no el mi caso.
Esto lo q. acabo de decir en muchas palabras
y un largo discurso el comprendido en esta carta
Responde.
El A. B. B. q. me propongo de hacer con el
qual he de ir gobernando a mi voluntad, y ha de
costar poco, poco, y se verifican su ejecución
para un fin q. se quiere la expedición Canada
como de q. sea hecho. En el término de tres me
ses en el qual se funda el punto de la referida
Carta, con mas el tiempo para cuando se beneficien
la misma también q. el Aerostat Comi
nara a la orden un guano de figura q. me
parezca.

Señor

Ocupado hace mas de doce años de la idea de buscar el modo de gobernar en los aires un
Aérostato y confiado en aquel adagio general qe dice qe mas imposible al hombre, con el
socorro de Dios, empecé a discurrir en mi Patria, y en Francia varias veces me pareció qe
habia llegado al descubrimiento del timon y remos del Aerostat: otras [ilegible] los fabriqué
a mi costa, pero llegado al punto de la ejecución de aplicarlos, entró una confusión en mi
concentimiento que me pribaba, no solamente de todo [ilegible] pero aun de aquellas ideas
primeras conduciendome al cabo de mi fin al punto qe p^a volver es mi, me veía en la precisión
de desprenderme totalm^{te} con algⁿ tiempo de la idea de tal empresa, hasta que p^a si misma
se me ofreciere a la cabeza del modo para [ilegible] del acierto qe lo habia servido muchas
veces; envano volvía a trabajar a seguir su orden, quando volvía a presentarse qe siempre
se hallaba atacado por el mismo desorden de ideas, con la diferencia sin embargo, qe
siempre de mas en mas servía posteriorm^{te} una especie de satisfacción de mi trabajo qe
no me dejaba desesperar, ni que lo mirase p^a imposible, y por lo mismo el tiempo qe dejaba
pasar sin profundizar mi proyecto como p^a necesidad de descanso lo pasaba en consultar
los libros de varios autores, ó a los mismos Aeroenies que se hallaban en los Payses, en qe yo
estaba, pero viendo qe sus ideas, planes y propociones no concordaban con las mias y qe
lejos de servir a esclarecerme no hacia, sino obscurecerla trate de no visitar

mas ya á esos hombres, ni leer libros hasta qe un dia en qe habia puesto a trabajar con bas^{te}
satisfiⁿ de mi, pues qe no servía aquella confusión de siempre sobre el primero mas difícil,

quando me vi otra ves a [ilegible] pido con mas noticias politicas de las cosas de Francia q^e sin poderlo remediar, me bolvieron con mi primer estado de confusion, por lo q^e me desanimé a alejarme de aquel gran caos de conocimientos (como lo a la Francia) con el proyacso depasar en algunas tierras de America adonde pudiese trabajar en mi empresa con todo aquel sociego, que conocia presisavan (No dire aquí como llegué a B^s A^s a donde me embarqué, no como me mantuve todo este tiempo, por q^e seria hablar mas de mi historia, que de lo q^e invente. Solo si dire que siendo mi arte de relojeria tuve la felicidad q^e al tiempo de embarcarme para este Pais, de encontrar un generosoo Habitante de esta Capital, q^e me socorrió con 400 p^s y q^e no nombro, p^a q^e si seria de augurio, pero que lo puedo decir particularment^e), satsisfecho mi deceo con haber llegado con este Pais, me puse a trabajar tres o quatro meses para dar satisfacion a unas obligaciones que había comenzado y conseguido q^e lo tuve, trate de bolver a trabajar a mi otra composia, mas aunq^e Bv Ay^c fuese para vivir con mas sosiego q^e en ning^a otra parte haya visto en todo lo que tengo viajado, no lo era bastante p^a mi p^r q^e llegue en ella con el tiempo q^e se dijo q^e los Reyes de España habian pasado a Francia, y como no podia tampoco trabajar en ning^a [ilegible] Desiesoa p^a q^e a cada [ilegible] de ofresian menesteres tanto p^a el efecto, como para experiencias, traves

irme a Sⁿ Nicolas de los Arroyos, adonde gracias a Dios he merecido en ocho meses alcanzar lo q^e tantos desvelos, trabajos, miserias y dinero me ha costado. Pero como esta escrito que el hombre no se ha comentado jamas co su suerte, dicese con a comigo, qe si en doce años consecutivos no pedi a Dios mas gracia q^e la de llegar al descubrimiento que buscaba en el dia no me hallo satisfecho del todo como lo pensaba, p^a q^e me falta aquello q^e aquel q^e es preciso p^a convencer a los hombres, q^e aquel q^e sacrifica su bien estar, y todo lo q^e posee p^a un descubrim^{to} es verdaderam^{te} el amigo del hombre, y de su generacion, y no un loco, o charlatan como los ignorantes quieren qe lo sean aquellos qe proponen la execución de una cosa qe sobrepasa su imaginasion. Por lo tanto confieso q^e lagran satisfaccion y alegria que me prometia gosar de mi mismo si un dia llegara al fin de mi descubrim^{to}[ilegible] en todo su esplendor, quando yo lo e despreciado todo el tiempo q^e trabajaba a alcansando, y qe podia con mi arte de relojeria tienen en el dia muchos mas delo q^e necesito p^a pasarlo bien, sino hubiese gastado todo quanto ganaba, con hacer experiencias de todas las ideas de la maquina qe buscaba en mi cabeza, como lo pruebo bastante con haber abandonado en esta Capital una tienda de relojeria qe lo tres meses qe la tube, seria ya en ella as [ilegible] q^e los q^e huiera podido componer en seis; segundo p^a haber pasado los ocho meses

de los Arroyos, sin ganar un medio, y lo poco q^e [ilegible] habiendo empleado con la construccion de dos chicos Aerostates, los cuales asdi como me sirven de prueba de la perfeccion de mi descubrimien^{to}, podian mui bien no desviarme de nada, como me ha sucedido muchas veces y por consiguiente perder mi trabajo, tiempo, y plara, Es quanto puedo decir por escrito a qualesquiera caballero, q^e me quiera ayudar con su dinero a fabricar un Aerostat en el cual me ofrezco ir donde me mande, no siendo a una distancia, para la cual se necesite instrumento de pilotaje, por q^e no es mi arte.

Todo lo q^e acabo de decir en muchas palabras y un largo discurso es comprendido en estos cortos renglones.

El Aerostat q^e me propongo de hacer con el qual e de ir, gobernaré a mi voluntad, y a de costar 4000 pesos, y para verificar su execucion daré un fiador q^e afiance la expresada cantidad como de q^e sera hecho en el termino de tres meses, en el cual verificará el dador los referidos 4000 pesos con mas el ciento por ciento de beneficio.

Prometo tambⁿ q^e el Aerostat caminara a lo menos a un quarto de legua p^r mismo.

II. Andrés Tejeda Sosa

Los *ornitópteros* que son naves movidas exclusivamente por la fuerza muscular y en general no fueron más allá de pruebas individuales aisladas y por lo tanto desde el punto de vista práctico se encuentran en un nivel inferior. Todos los proyectos documentados no pasaron de la etapa de ensayo y por lo tanto fueron inaplicables en el terreno militar.

El primer antecedente conocido apareció en los relatos mitológicos griegos. Ícaro, hijo de Dédalo. En líneas generales, cuando el arquitecto Dédalo decidió escapar de la isla de Creta, se puso a trabajar para fabricar alas para él y su joven hijo Ícaro. Enlazó plumas entre sí uniendo con hilo las plumas centrales y con cera las laterales, y le dio al conjunto la suave curvatura de las alas de un pájaro. Ícaro a veces corría a recoger del suelo las plumas que el viento se había llevado o ablandaba la cera. Cuando al fin terminó el trabajo, Dédalo batió sus alas y se halló subiendo y suspendido en el aire. Equipó entonces a su hijo de la misma manera, y le enseñó cómo volar.

Cuando ambos estuvieron preparados para volar, Dédalo advirtió a Ícaro que no volase demasiado alto porque el calor del sol derretiría la cera, ni demasiado bajo porque la espuma del mar mojaría las alas y no podría volar. Ícaro desoyó a su padre y voló cada vez más alto hasta que el sol ablandó la cera que mantenía unidas las plumas y éstas se despegaron e Ícaro fatalmente cayó al mar.

Hubo proyectos y diseños posteriores documentados de diferentes modos, podemos citar entre otros el de monje benedictino llamado Eilmer presente en la abadía de Malmesbury, Gran Bretaña que data del año 800, Abul Abás Kasím Ben Firnás natural de Ronda, Málaga (810-887), un hombre llamado Nikita que habría realizado una tentativa exitosa en Rusia (1560), Besnier (1673), Fucik (1717), Jean-François Boyvin Bonnetot (1742), Carl Friedrich Meierwin y Nicolas-Edmé Restif de la Bretonne (1781), *Máquina de alas batientes* de Jean Pierre Blanchard (1781-1783), A. J. Renaux (1784), Diego Marín Aguilera (1793), Resnier de Goué y Thomas Walker (1810), etc.³⁶.

³⁶ MARTÍN, Eloy. (2016) *Antecedentes de operaciones militares con medios aéreos hasta 1865*.

<http://histarmar.com.ar/AVIACION/EloyMartin/Operaciones-militares-con-medios-aereos-hasta-1865.pdf>



Ícaro. Grabado de Elias Greither. 1616

El Ornitóptero de Tejada Sosa

Con el comienzo de los preparativos para el cruce de los Andes, todas las tareas de maestranza, fabricación y completamiento del material fueron confiadas al cura mendocino de 33 años Fray Luis Beltrán (1784-1827), como se diría ahora, el *oficial de Arsenales* del Ejército Libertador. El 1 de mayo Beltrán dejó los hábitos y se hizo cargo de la monumental empresa comandando trescientos trabajadores, fundió cañones, proyectiles, granadas y preparó todos los implementos necesarios para la difícil marcha. La armería estaba a cargo del Sargento Mayor Pedro Regalado de la Plaza y la fábrica de pólvora la dirigía el Mayor Álvarez de Condarco.

Entre los colaboradores del fraile mendocino estuvo un coterráneo llamado Andrés Tejada Sosa (1793-circa 1823)³⁷. Estudioso e investigador práctico de las artes del vuelo que colaboró estrechamente con él en los cuarteles de maestranza durante los días previos a la campaña libertadora de Chile y Perú. Tejada era un hombre de unos treinta años, de carácter sombrío, algo introvertido y de notable ingenio. Otros autores lo describieron como: *un pobre hombre del pueblo, sin instrucción alguna, de mezquina apariencia, incapaz de formar una frase medianamente correcta*.

Lo cierto es que aportando sus dotes de investigador, científico, físico, matemático, músico, médico *por la observación práctica* fue el constructor del histórico batan hidráulico en un molino, propiedad de Ángel Correa³⁸, amigo y colaborador de San Martín, que era utilizado para moler granos de trigo y estuvo

³⁷ Nació en San Miguel de Panquehua, Mendoza y fue bautizado el 11 de noviembre de 1793³⁷. Era hijo legítimo de Francisco Solano Tejada (o Texeda) y María Josefa Sosa; y el noveno de once hermanos.

³⁸ Diario *Los Andes*. Edición del 6 de noviembre de 2003 de:

http://www.losandes.com.ar/2003/1106/Especiales/Hechosypersonajesmendocinos/nota144135_1.htm. Edición del 14 de mayo de 2006.
<http://www.losandes.com.ar/2006/0514/efemerides.htm>

ubicado en el distrito de Panquehua, Departamento General Las Heras. Unas fuentes lo ubican sobre lo que luego fue la calle Coronel Plaza, y otras sobre la calle Coronel Díaz.

Hay crónicas que le atribuyeron a Tejeda, haber reciclado una campana inutilizada de la Iglesia de Trinidad para construir las planchas que pondrían en funcionamiento el batán. Como premio a su singular talento recibió de San Martín el premio de ser declarado *ciudadano*. El mismo sirvió para tratar las telas de lana provenientes de San Luis y transformarlas en el paño azul que se utilizó en la confección de los uniformes del ejército libertador.

Ruinas del frente del antiguo batán mendocino³⁹



En una de sus intervenciones propuso fabricar ornitópteros para utilizarlos en el ejército libertador. Para ello construyó un aparato que ensayó sin éxito. Existen testimonios de diferentes tipos que relatan los pormenores de este fallido proyecto. Sus alas eran de cuero delgado *como el cuero del murciélago* que sujetas al cuerpo eran accionadas por los brazos, y estimamos que habría sido bastante parecido en su concepción a la *máquina de alas batientes* construida en 1788 por el General Resnier de Goué. Un testimonio atribuido al mendocino José Antonio Estrella señaló:

Tejeda fue el verdadero autor de los aparatos. «Este héroe ignorado», como le llama el Dr. Estrella, poseía un talento natural y extraordinario de aplicación y fue inventor de varias máquinas muy ingeniosas. Murió de resultas de una caída desde un tejado, en que se rompió las dos piernas, ensayando el arte de volar vestido de plumas. Era además de volador, músico, y en la espineta construida por él mismo, tocaba sus composiciones, acompañándolas con la voz, que según el Dr. Estrella era desentonada. Sus alas de picote volaron más alto que sus alas icarias⁴⁰.

Luis Cánepa en el trabajo titulado *Buenos Aires de Antaño* señaló que se arrojó al vacío en Mendoza desde el coronamiento de un frontispicio, cayó a tierra y se fracturó ambas piernas, muriendo algún tiempo después. El diario *La Nación* del domingo 13 de mayo de 1883 reprodujo una entrevista al Dr.

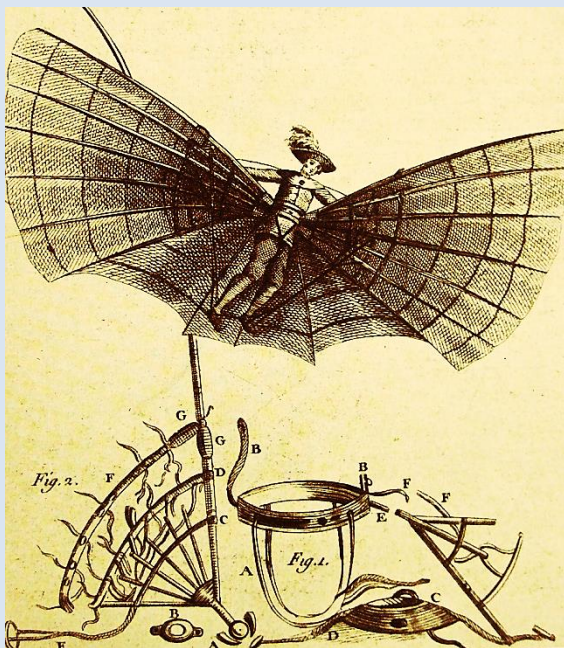
³⁹ Diario *Los Andes*. Edición del 6 de noviembre de 2003.

⁴⁰ *Crónicas del Tiempo Viejo, 1816-1817*. Diario *La Nación*. 13 de mayo de 1883.

José Antonio Estrella. Entre los dichos de este hombre que habría conocido a Tejada en 1816, y que según este, en ese entonces, tendría unos 30 años; expresó lo siguiente:

Por fin, cuando tal vez de arrastrarse por la tierra, quiso, nuevo Ícaro, probar fortuna en las alturas y como a Ícaro también, su ambición le fue fatal. Un día, después de rodear su cintura, cabeza y brazos con cintos de plumas, a semejanza de los que usan como adorno algunas tribus indígenas, trepó al techo de su habitación y pretendió elevarse en el aire con aquella quimérica ayuda.

El resultado fue el que debía esperarse: Tejada cayó desplomado a tierra y se rompió las dos piernas, muriendo algún tiempo después de resultas de aquel desgraciado ensayo en el arte de volar⁴¹.



Izquierda: Máquina de alas batientes del General Resnier construida en 1788 y ensayada en Angoulême en 1801. Derecha: El ornitóptero de Tejada⁴².

El General Bartolomé Mitre, en su libro *Historia de San Martín y la Emancipación Sudamericana* Capítulo XII apartado II, párrafo 5^{to}, editado en el año 1890 por Don Félix Lajouane, nos cuenta, lo siguiente:

La tropa estaba casi desnuda y necesitaba vestirse. Para llenar esta necesidad, el general imaginó hacerse fabricante de paños por medio de un ingenioso arbitrio. Pensando que las bayetas ó picotes que se tejían en San Luis podrían abatanarse, consultó el punto con personas idóneas, y diéronle noticias de un emigrado chileno, llamado Dámaso Herrera, tan hábil mecánico práctico como lo era el P. Beltrán, y de un molinero mendocino llamado Tejada, mecánico también por instinto, que había inventado máquinas y construido por sus propias manos una espinela y meditaba resolver el problema de hacer volar á los hombres. En el molino de trigo de Tejada, se planteó bajo la dirección de ambos un batán movido por

⁴¹ Busaniche José Luis. Relatos de contemporáneos.

⁴² Revista *Caras y Caretas* N.º 606, 14 de mayo de 1910.

agua, y al cabo de poco tiempo llegó á producir bayetones y pañetes, que se teñían de azul, y con los cuales se construyeron los uniformes de las tropas, que las mujeres cosían gratuitamente.

Como aclaración, el escritor agregaba lo siguiente:

El Dr. José Antonio Estrella, mendocino, que vive aún, habiendo alcanzado la edad de ochenta y seis años, es el que da participación á Tejeda (á quien conoció) en la obra del «Batan de San Martín», que así le llamó el pueblo. Según él, Tejeda fue el verdadero autor de los aparatos. «Este héroe ignorado», como le llama el Dr. Estrella, poseía un talento natural y extraordinario de aplicación y fue inventor de varias máquinas muy ingeniosas. Murió de resultas de una caída desde un tejado, en que se rompió las dos piernas, ensayando el arte de volar vestido de plumas. Era además de volador, músico, y en la espineta construida por él mismo, tocaba sus composiciones, acompañándolas con la voz, que según el Dr. Estrella era desentonada. Sus alas de picote volaron más alto que sus alas icarias. (Conversación con el Dr. Estrella en Mendoza). — Véase además: «Recuerdos del tiempo viejo, 1816-1817» en que se consigna esto mismo por Claudio Caballero (B. Mitre y Vedia), publicados en los num. 3,807 y 3,808 del diario La Nación de Buenos Aires.

Testimonios conexos atribuidos al Dr. Estrella describieron el accidente de Tejeda. Dijo Luis Cánepa en el trabajo titulado Buenos Aires de Antaño, que se arrojó al vacío en Mendoza desde el coronamiento de un frontispicio, cayó a tierra y se fracturó ambas piernas, muriendo algún tiempo después. El diario *La Nación* del domingo 13 de mayo de 1883 reprodujo una entrevista al Dr. José Antonio Estrella. Entre los dichos de este hombre, quien habría conocido a Tejeda en 1816, y que según este, en ese entonces, tendría unos 30 años; expresó lo siguiente:

Por fin, cuando tal vez de arrastrarse por la tierra, quiso, nuevo Icaro, probar fortuna en las alturas y como a Ícaro también, su ambición le fue fatal. Un día, después de rodear su cintura, cabeza y brazos con cintos de plumas, a semejanza de los que usan como adorno algunas tribus indígenas, trepó al techo de su habitación y pretendió elevarse en el aire con aquella quimérica ayuda. El resultado fue el que debía esperarse: Tejeda cayó desplomado a tierra y se rompió las dos piernas, muriendo algún tiempo después de resultas de aquel desgraciado ensayo en el arte de volar⁴³.

El historiador mendocino Juan Draghi Lucero (1895-1994) también fue un estudioso de Tejeda. En 1981 publicó dos trabajos de investigación: *La verdadera ubicación del histórico Batán de Tejeda*, en *Los Andes* y *Revista Nacional de Cultura*, N.º 10, con un plano, Buenos Aires; y *Aparece El ciudadano D. Andrés Tejeda, dignísimo precursor de la aviación argentina*, en *Los Andes* y *la Revista Nacional de Cultura* N.º 13, Buenos Aires. Luego lo reflejó en el año 1991 en el primer tomo de la Colección *Los Benefactores de Mendoza*, editado por Ediciones Culturales de Mendoza y dedicado a Andrés Tejeda y al promotor de la vitivinicultura mendocina, el Ingeniero Agrónomo francés Michel Aimè Pouget. Al referirse a nuestro amigo Tejeda expresó una frase atribuida Pouget:

⁴³ Busaniche José Luis. Relatos de contemporáneos.

Pouget dice que era un mulato de humildísimo origen, quien habría sido descrito por el general San Martín como un hombre cuyo talento mecánico es pasmoso sobre toda consideración.

Lo cierto es que nuestro inquieto hombre se destacó, entre otras cosas por su preocupación por resolver los problemas del vuelo mecánico. Se le atribuyó la expresión que decía: *¿el general quiere alas para sus cañones?, Pues bien las tendrán...* Con este fin había ideado un ornitóptero construido en cuero delgado como las del cuero del murciélago que, sujetas al cuerpo eran accionadas por los brazos, en síntesis, un ornitóptero. Con el tiempo el lugar de emplazamiento del histórico molino de Tejada fue declarado lugar histórico el 14 de marzo de 1951 de acuerdo con el Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N.º 5135/51. En la actualidad una calle de Panquehua lleva el nombre *Molinero Andrés Tejada* a una cuadra al este de la Av. General San Martín y a escasos kilómetros al oeste de la Base Aérea Militar; y la Unión vecinal local lleva el nombre *Batan de Tejada*.

Colombise, Tejada y las especulaciones sobre el cruce de los Andes

En 1815 se instaló el campamento del Ejército de Los Andes. En septiembre se iniciaron los trabajos de delineación de estos terrenos del Estado y la misma estuvo a cargo del Mayor ingeniero tucumano José Antonio Álvarez de Condarco (1780-1855). A mediados de octubre, el Teniente coronel Manuel Corvalán construyó las barracas junto a Saturnino Saraza y en noviembre se concluyó con los primeros galpones. A mediados de 1816 se inició la extensión del mismo y recién en noviembre de ese mismo año las tropas se alojaron en las precarias instalaciones para luego salir, en pequeñas divisiones, desde el 9 de enero de 1817.

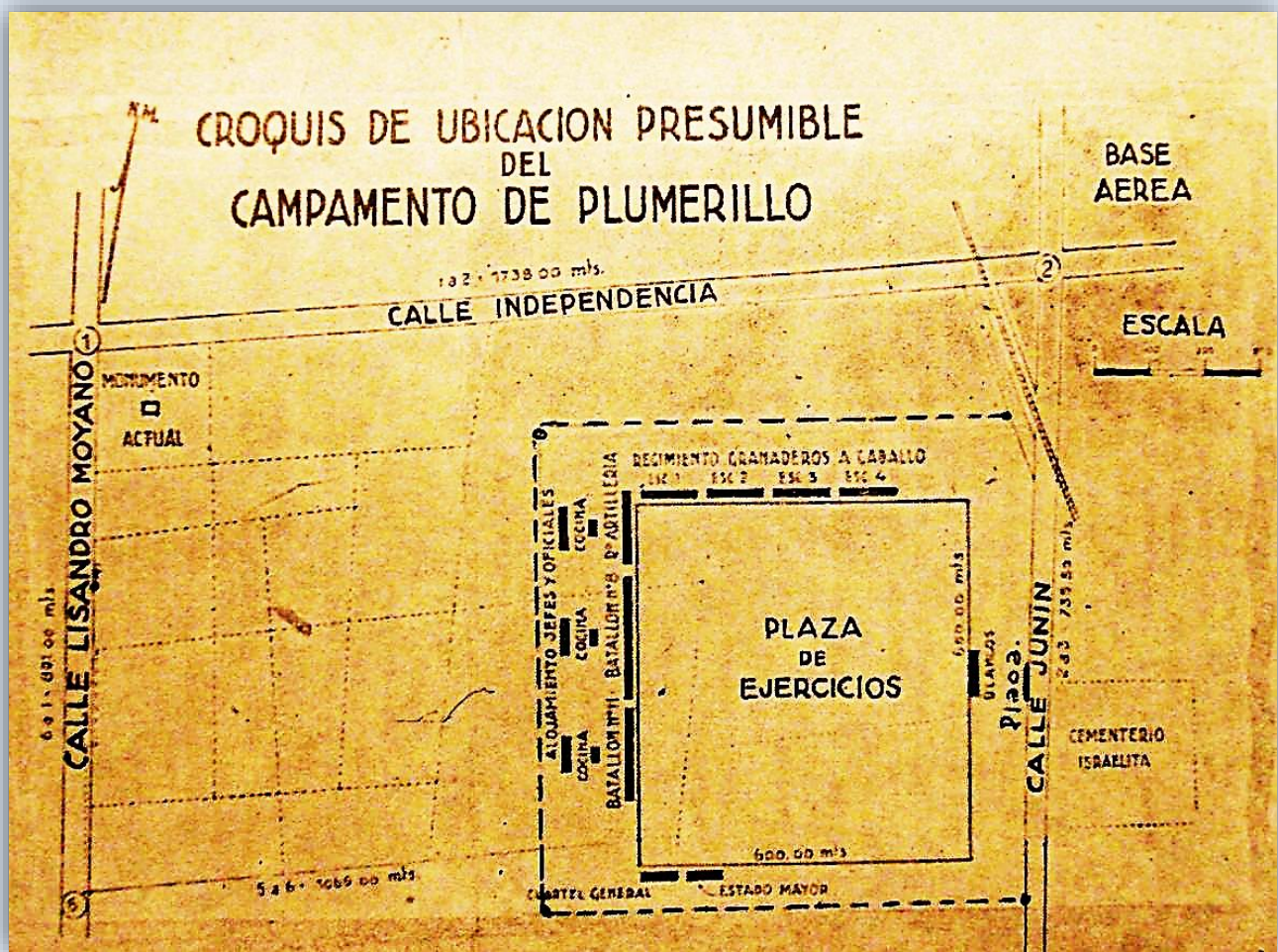
Los cuarteles estaban contruidos de tapias de adobe y techos de cañas. Estos miraban hacia el naciente dejando una gran plaza de tres a cuatro cuadras de espacio. Allí se encontraban barracas para los batallones y regimientos, el cuartel general, alojamientos de jefes y oficiales, cocinas y distintas dependencias. Había, además, un paredón de tiro construido de tierra, que medía casi cien metros de largo, en donde la artillería y la infantería practicaban al blanco llamado *muro de los blancos*. En una descripción del acantonamiento, Leopoldo R. Ornstein (1896-1973), en su obra *La organización del Ejército de los Andes*, dijo:

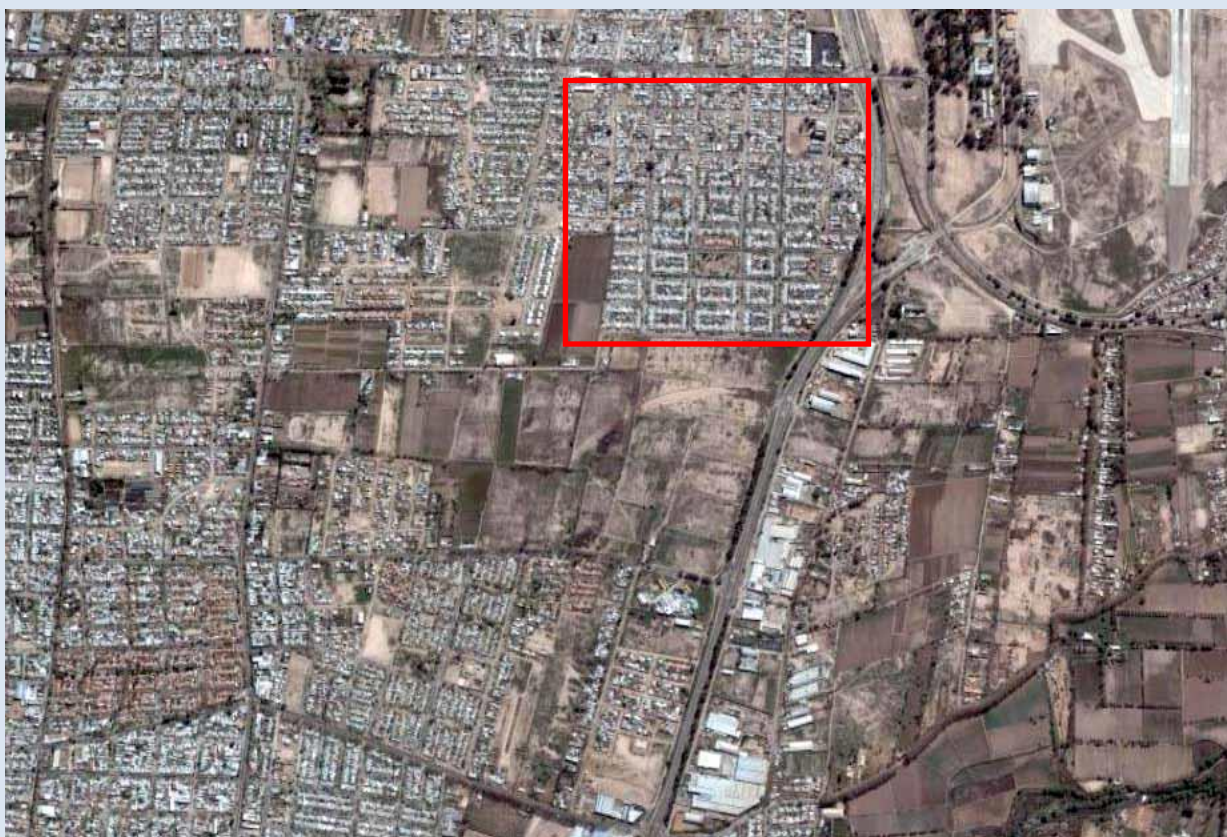
En el frente del campamento se despejó un gran terreno que se destinó como plaza de instrucción y, hacia el oeste, se construyó un tapial doble para espaldón de tiro. Al finalizar ese año, la instrucción militar, tanto de las tropas como de los cuadros, había alcanzado un grado de perfeccionamiento no igualado, hasta entonces, por ejército americano alguno. Esta estructura bélica se completó con un Cuartel General, con el Estado Mayor (creado el 24 de diciembre de 1816), con las especialidades (barreteros de minas, arrieros y baqueanos) y con los servicios de vicaria castrense, sanidad, bagajes.

Los efectivos de todas las unidades de línea, servicios y tropas auxiliares del Ejército de los Andes, arrojaron un total de: 3 generales, 28 jefes, 207 oficiales, 15 empleados civiles, 3.778 soldados combatientes y 1.392 auxiliares, lo que suma un conjunto de 5.423 hombres. Disponía, además, de 18 piezas de artillería, 1.500 caballos y 9.280 mulas.

Esta pequeña introducción de los cuarteles viene a cuento porque, muy cerca de ahí, más precisamente en el sector Noreste del acantonamiento militar, había unas 326 hectáreas de terrenos áridos y salitrosos con árboles de Tamarindos que pertenecían a la familia Bonfanti.

Las propiedades tenían solamente 24 hectáreas de agua y eran empleados para el cultivo de viñas, cebada y maíz. En ese lugar, desde donde partió Jorge Alejandro Newbery en su último vuelo, 97 años después se instaló una precaria pista de aterrizaje que con el tiempo se transformó en la Base Aérea Militar *Los Tamarindos* (luego llamada *El Plumerillo*) que luego fue asiento del Grupo de Observación N.º 4 y del Regimiento Aéreo N.º 3 de Ataque, todas unidades de Aviación de Ejército.





Algunos investigadores mendocinos conjeturan que en esos días se habría presentado en el campamento Colombise⁴⁴ para conversar con Tejeda y posiblemente reiterarle a San Martín la propuesta de empleo de aeróstatos dirigibles desechada por el gobierno de Buenos Aires.

El investigador Mario Alberto Battagion Hoffmann en su trabajo titulado *El molinero Andrés Tejeda precursor de la aviación argentina y sudamericana* sobre este particular dice:

La posibilidad cierta de que también lo haya mantenido con Miguel Colombise; que como veremos luego, es lo que sostiene el historiador y antiguo miembro de la Junta de Estudios Históricos de Mendoza, Don José Ignacio Segura⁴⁵.

Más adelante este investigador refirió textualmente el proyecto presentado por Jorge Ignacio Segura el 9 de junio de 1967 titulado *Proyecto de homenaje a los patriotas Andrés Tejeda y Ángel Correa⁴⁶* respecto de Tejeda y Colombise que manifestaba lo siguiente:

Fue así que el ejército libertador pudo formarse merced a la conjunción de los grandes y pequeños esfuerzos y aportaciones de todos los habitantes, bajo la genial coordinación de San Martín. La historia registra infinidad de hechos expresivos de la abnegación, espíritu de sacrificio y fervor patriótico de ese pueblo, íntimamente identificado con la grandiosa empresa.

⁴⁴ Debemos recordar que en esos días sus lugares de residencia probables eran Mendoza o Santiago de Chile.

⁴⁵ BATTAGION HOFFMANN, Mario Alberto. (2009) *El molinero Andrés Tejeda precursor de la aviación argentina y sudamericana*. Pág. 35.

⁴⁶ Revista de la Junta de Estudios Históricos de Mendoza. Tomo 2º. N.º 6. 1970.

Uno de ellos, que puede servir de ejemplo, es el de un modesto molinero que, llevado por el anhelo de ser útil a la causa de la emancipación se convirtió en industrial improvisado para abatanar todo el paño que necesitaba el vestuario del ejército...

...El gobernador intendente llamó en consulta al emigrado chileno Dámaso Herrera, hábil en maquinarias e hilados, y le confió la misión de montar un taller para tal objeto (abatanar las telas) Herrera consiguió la colaboración de un molinero mendocino dotado de raro talento para la mecánica, arte cuyos rudimentos había aprendido de un prisionero portugués confinado en Mendoza y que practicaba en un pequeño taller que poseía. Era un hombre de pueblo, con cierta instrucción, de apariencia insignificante, parco en el hablar, pero de ingenio poco común. Frisaba en los 30 años. Andrés Tejeda, que así se llamaba, tenía un molino para la elaboración de harinas de trigo y de maíz en el despoblado de Panquehua, que movía mediante el agua del canal Jarillal. Aceptó con entusiasmo la idea de adaptar la maquinaria de su molino para abatanar las bayetas y picotes puntanos, dándole al paño mayor consistencia.

Su feliz inventiva convirtió en "pañó estrella" o "piloto" la tosca y rala bayeta. El batán estaba situado al noroeste de la Ciudad, en una antigua finca perteneciente a la sazón a don Ángel Correa. Una vez cumplida su misión, Tejeda volvió a convertir en molino su batán y siguió en su anterior trabajo, lo mismo que dando muestras de su fértil ingenio. Entre los inventos con que Tejeda admiró a sus contemporáneos figuran dos sumamente interesantes: un pequeño piano construido con materiales del país y del que solamente las cuerdas eran de origen extranjero, y un original y útil aparato que lo despertaba mientras dormía cuando el molino detenía su funcionamiento por falta de agua.

No cabe duda que Tejeda se interiorizó de esta concepción, descabellada para la mentalidad de entonces, y pensó a su vez construir un artefacto especial para volar como los pájaros. Fabricó una armazón de madera cubierta de cueros atados con correas, imitando las alas de las aves, que se aplicaba al cuerpo y accionaba con el juego de sus brazos. Suponía que podría volar, no a través del espacio, sino en descenso desde cualquier altura. Realizó con éxito varios ensayos, subido a veces a una plataforma o a un pequeño muro de su molino. Satisfecho al fin y convencido de que podía intentar un descenso desde una altura mayor, cierto día, provisto de su extraño artefacto y ante la expectativa de la población reunida en las inmediaciones, se arrojó desde la cornisa del templo de Santo Domingo. Desgraciadamente resultaron fallidas sus previsiones de inventor y se estrelló contra el suelo rompiéndose ambas piernas. No le desalentó el fracaso, pues mientras permaneció inmovilizado en su lecho recibía la visita de muchos jóvenes a los que hablaba entusiastamente de su invento, de cuyo éxito estaba seguro, una vez corregidas las fallas que determinaron el accidente. Lamentablemente sus experiencias no fueron más adelante debido a que falleció al poco tiempo.

De tal experimento resulta que Tejeda puede ser considerado como uno de los precursores del vuelo mecánico en la Argentina...

Un último invento le resultó fatal. Tejeda había conocido a Miguel Colombise, considerado como el precursor e inspirador de los vuelos en la Argentina, quien dirigió desde Mendoza un memorial al virrey Liniers exponiéndole su idea de construir un aeróstato dirigible con el cual prometía “caminar a lo menos un cuarto de legua por minuto”⁴⁷.

Como cierre del texto Battagion Hoffmann concluye:

Como podemos apreciar, el autor ha articulado los conceptos que habían vertido los generales Espejo y Mitre, pero incorpora nuevos y muy importantes elementos:

- 1) Afirma rotundamente que conoció y mantuvo contactos con Colombise.*
- 2) Además de mencionar su talento como mecánico, y confirmar que tenía cierto nivel de instrucción, aparecen mencionados tanto un prisionero portugués como un taller que poseía Tejeda, lo cual por otra parte, es totalmente factible.*
- 3) Por segunda vez encontramos una referencia a que Tejeda había realizado ensayos previos al intento de vuelo.*
- 4) Surge una importante divergencia respecto al lugar: aquí se hace alusión a una iglesia, específicamente la de Santo Domingo.*
- 5) Afirma que Tejeda suponía que podía volar en descenso, esto es planeando, tal como lo había sugerido Biedma, y que, en mi opinión, es lo que realmente ocurrió, lo que de algún modo nos aleja de la idea de un “ornitóptero” propiamente dicho.*
- 6) Otro detalle importante: Comentaba con los jóvenes que lo visitaban, sobre su experiencia y analizaba, para corregirlas, las fallas que determinaron su accidente. Evidentemente había logrado lo que él mismo suponía: un descenso en planeo.*
- 8) Instituye, otra vez, la idea de considerarlo como “Precursor del Vuelo Mecánico” en la Argentina.*

Si bien en el trabajo tampoco se menciona ninguna fuente documental, y, más allá de su prestigio y reconocida capacidad como historiador, resulta innegable que el Dr. Segura se basó esencialmente en el conocimiento que brinda la tradición oral, ya que aparte de las publicaciones de fines del S XIX (Espejo, Mitre, Hudson) y comienzos del S XX (“Caras y Caretas”) y eventualmente la editorial de “El Tiempo de Cuyo” de 1963, prácticamente no se conocían otros escritos o documentos.

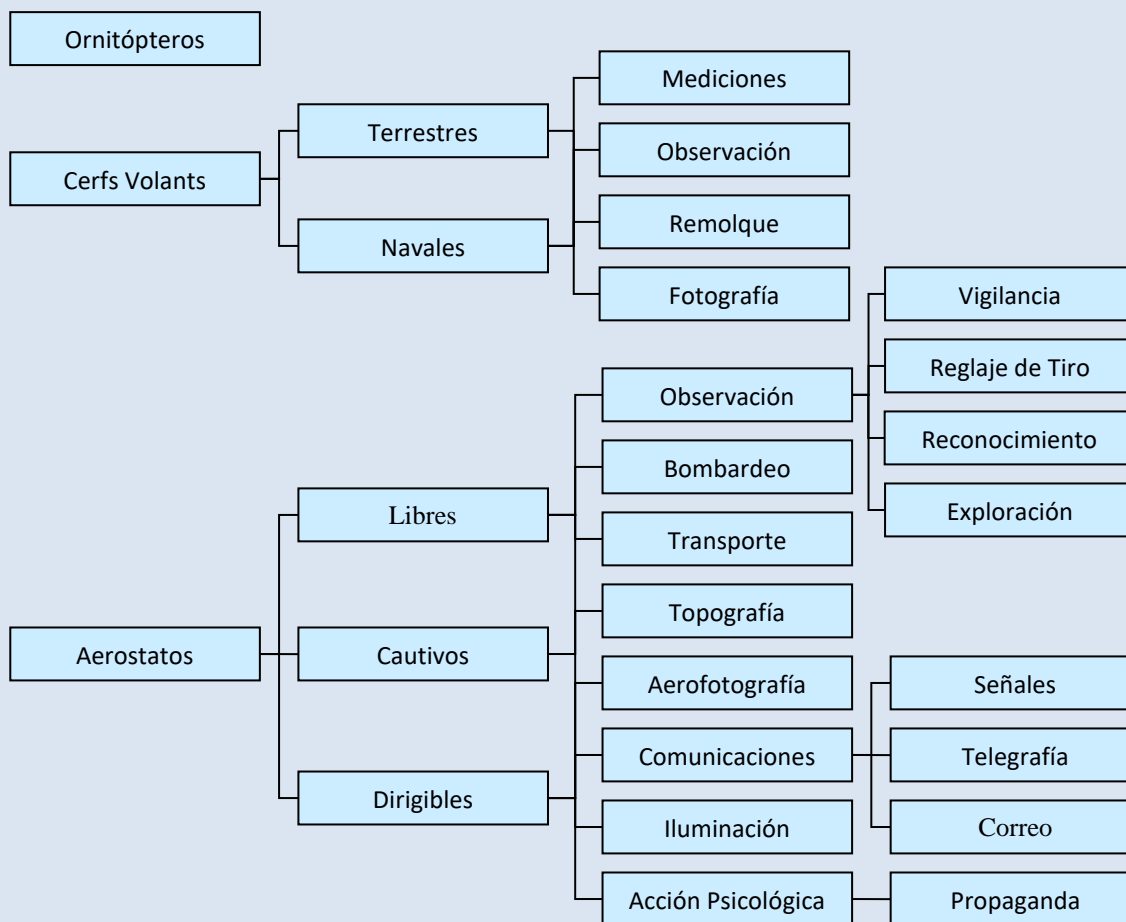
Si bien, como veremos más adelante, existían proyectos contemporáneos concretos sobre el empleo en masa de medios aéreos con fines militares, la urgencia, el sentido práctico y la escasez de recursos económicos fueron la combinación perfecta para que el relojero holandés una vez más no encontrara eco en el campamento de *El Plumerillo*, de modo que por el momento pensar qué hubiese ocurrido de materializar esa oferta es solo una apreciación de naturaleza contra fáctica.

⁴⁷ BATTAGION HOFFMANN, Mario Alberto. (2009) *El molinero Andrés Tejeda precursor de la aviación argentina y sudamericana*. Pág. 68 a 71.

¿Cuál era hasta entonces el empleo y la clasificación de los medios aéreos aplicados con fines militares?

Estableciendo un orden por complejidad los tipos de aeronaves más utilizados fueron tres: *ornitópteros*, *cerfs volants*, también llamados *cometas* o *barriletes*⁴⁸, y los *aerostatos*. Dentro de este último tipo se subdividieron según tres tipos de empleo: libres, cautivos⁴⁹ y dirigibles. Si bien en esta investigación no lo abordaremos, fuera de estos tres grandes grupos debemos considerar al paracaídas como un artefacto que, si bien en un principio fue utilizado con fines de exhibición y seguridad, adquirieron protagonismo militar durante el siglo XX a partir de la década del '20 y descartar los desarrollos de planeadores debido a que en el período analizado no hemos registrados antecedentes respecto de su empleo. Centrando el análisis solamente a los aerostatos a partir del 8 de agosto de 1709, fecha en que Bartholomeu Lourenço de Gusmão (1685-1724) marcó el tímido inicio de los *más livianos que el aire* cuando ensayó ante al Rey Juan V el globo *Passarola*⁵⁰; existieron una muy interesante cantidad de antecedentes y estudios de los medios aéreos aplicados a la guerra.

Clasificación y principales misiones de los medios aéreos hasta la aparición

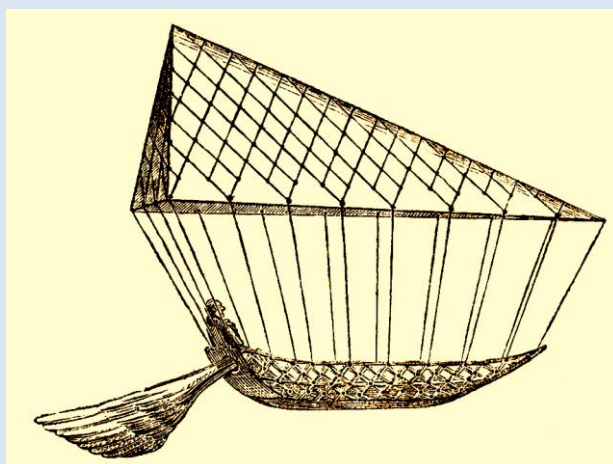


⁴⁸ Esta definición es una variante del término barrilito, que aludía a una de las formas características de estas naves y que se habría introducido en Europa de la mano de Alejandro El Magno.

⁴⁹ Tipo de operación por la cual se sujeta la nave por una o más cuerdas a fin de poder moverla a voluntad tanto en dirección como en altura y reducir los efectos negativos que las condiciones meteorológicas, en particular el viento afectan su operación.

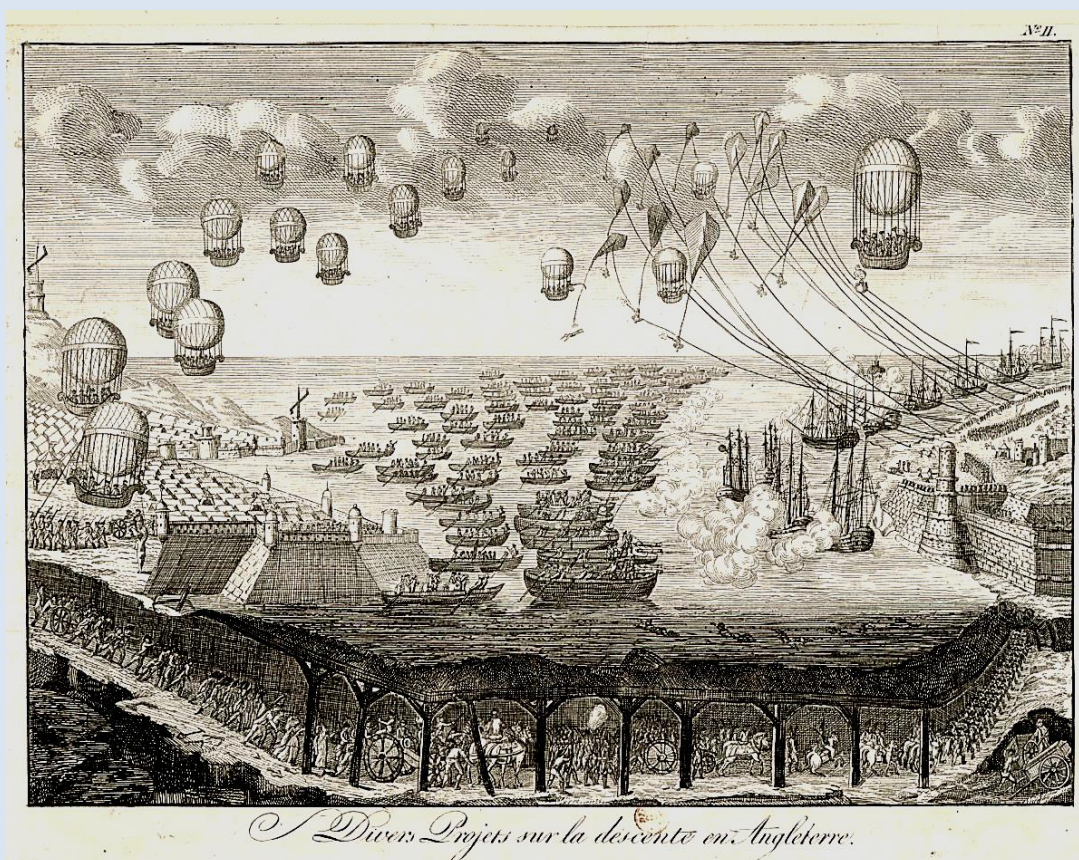
⁵⁰ Era de papel con una barquilla o bandeja con fuego.

Máquina voladora del padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão conservada en la Biblioteca de la Universidad de Coimbra. 1709⁵¹



Proyectos militares contemporáneos

Desde el punto de vista militar el uso de globos libres fue una práctica muy restringida que tuvo su expresión máxima durante la guerra Franco-Prusiana (1870-1871) cuando se estableció un puente aéreo durante el sitio de París. En general hasta la aparición del dirigible prevaleció el uso del globo cautivo, ya que era el único recurso posible para asegurar cierta iniciativa en la conducción y la subsistencia del material.



Grabado sobre un plan de invasión a la Gran Bretaña probablemente elaborado por Franklin. Carl de Vinck⁵²

⁵¹ http://a1.format-assets.com/image/private/s--5UhnC-F1--/c limit,g_center,h 1200,w 65535/a auto,fl keep iptc.progressive,q 95/147891-9026564-DeGusmaoPassarolaPyramidal1709.jpg.jpg

⁵² Biblioteca Nacional de Francia. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b6940607x.r=vinck?rk=81309416;0>

A principios de 1793, durante la crisis de la República Francesa, luego de las ideas de André Giroud de Villette (1752-1787)⁵³, el químico Louis Bernard Guyton de Morveau (1737-1816) trabajó con el oficial del cuerpo de ingenieros Lazare Nicolas Marguerite Carnot (1753-1823) en temas relacionados con la aplicación de globos militares. Poco tiempo después presentó un plan de bombardeo con aeróstatos sobre el enclave de Tolón.

En 1797 durante la Campaña de Napoleón en Egipto, afectó una Sección de Aerosteros con el aeróstato *Le Patriote*. El 18 de enero de 1799, él ordenó el refuerzo con dos compañías de globos que se desplegaron el 4 de marzo. La primera de estas subunidades fue operada en Egipto y retornó a Francia en 1802 y poco tiempo después la Escuela Nacional de Aerostática cesó en sus operaciones.



Incendio de la flota inglesa. Ilustración de Carl de Vinck que representa la flota británica quemada por el fuego griego disparado a una altura combinada desde las nuevas torres flotantes y desde miles de globos que con viento favorable quedarían sobre los barcos ingleses provocando un diluvio de fuego. Este sistema estaba proyectado para defender las costas francesas de invasiones británicas durante la bajamar en sus costas. 1799⁵⁴

En 1803 el francés Jean-Charles Thilorier (1756-1818) propuso la invasión a Inglaterra con tres mil hombres mediante el uso de globos de aire caliente. Del otro lado del Canal de la Mancha el Mayor John Money publicó un trabajo en el que proponía la adopción de globos por parte del ejército inglés pero la iniciativa fue considerada como extravagante por los viejos generales.

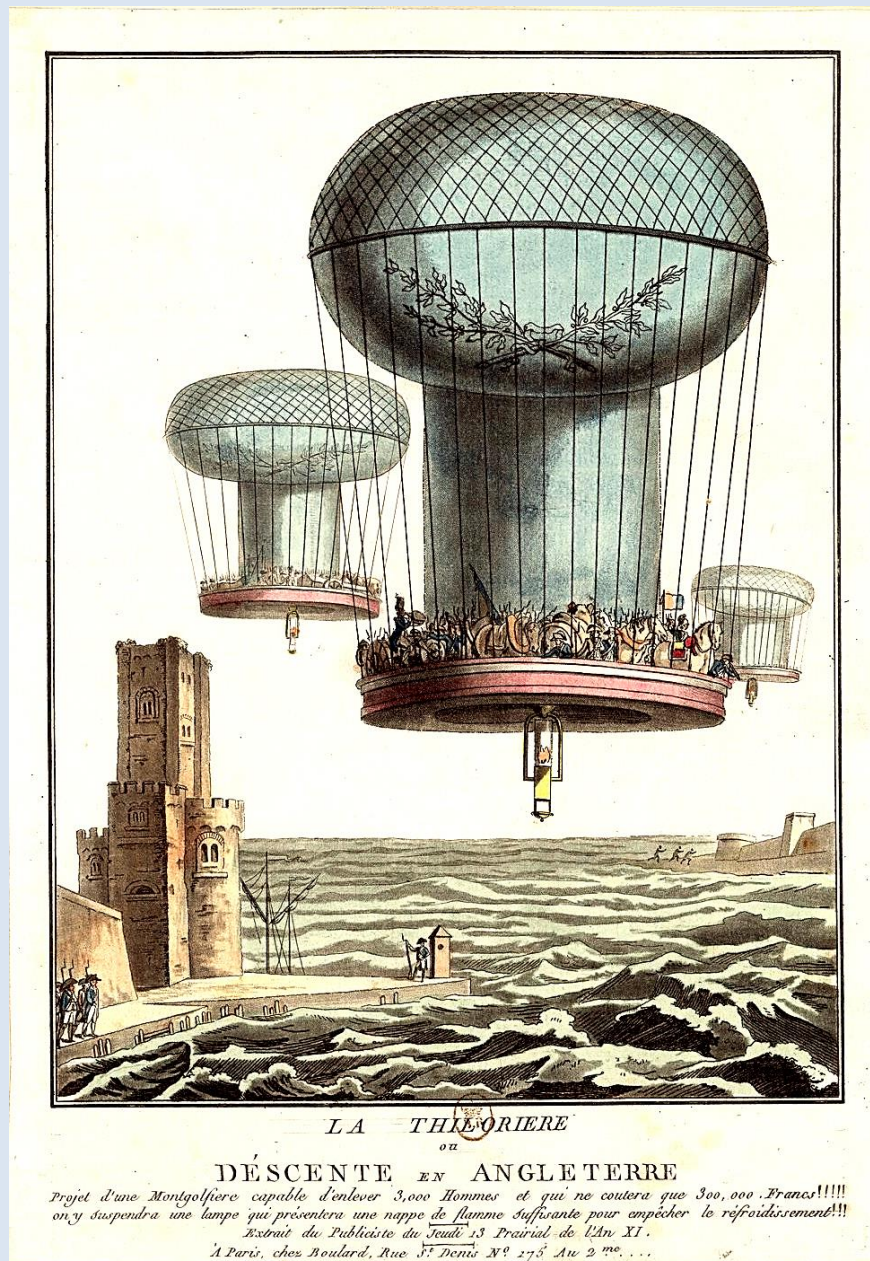
En 1807 el aeronauta Johann Peter Colding propuso a las autoridades de Dinamarca la construcción de un dirigible para bombardear la flota inglesa frente a Copenhague. Al año siguiente durante su conflicto con Suecia, el ejército danamarqués hizo uso de aeróstatos con fines militares. Durante un mes fueron

⁵³ También referido como Guillaume Nicolás André Giroud de Villette. Había sido el primer pasajero en volar con Pilâtre de Rozier el 19 de octubre de 1783.

⁵⁴ Biblioteca Nacional de Francia. ftp://ftp.bnf.fr/694/N6940574_JPEG_1_1DM.jpg

despachados globos desde el castillo de Cronberg empleándolos para arrojar panfletos de propaganda sobre el territorio enemigo.

Ese año en Francia el Mayor de ingenieros Amable Nicolás Lhomond (1770-1854)⁵⁵ propuso a Napoleón un plan de invasión a Inglaterra, con la asistencia de una flota de cientos de inmensos globos que transportarían miles de hombres, dos cañones y veinticinco caballos, alimentos, forrajes y municiones para diez días de combate. Napoleón, sarcásticamente encomendó la misión al científico Monge de reproducir el plan a escala, que lógicamente no prosperó.



La Thiloriere. Plan de ataque por aire a Inglaterra elaborado por Jean Charles Thilorier con globos de aire caliente que llevarían 3.000 hombres a un costo de 300.000 francos. Carl de Vinck⁵⁶. Grabado de El Publiciste. 2 de junio de 1803

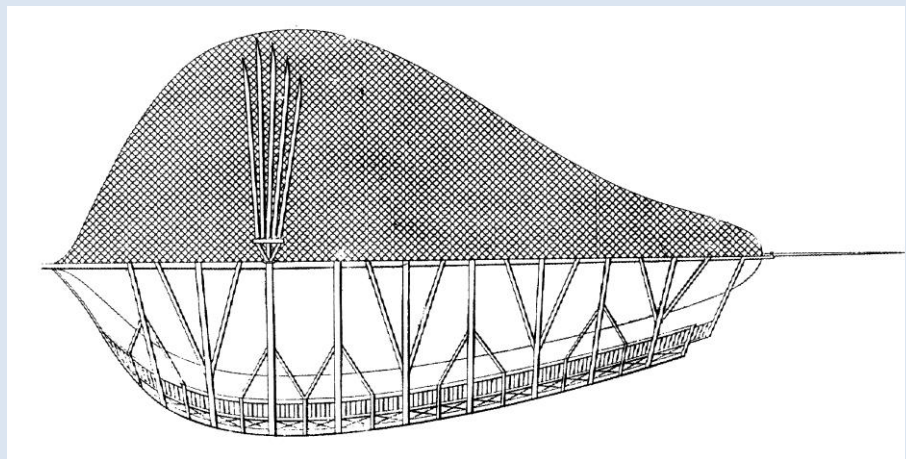
⁵⁵ Asistente de Coutelle.

⁵⁶ Biblioteca Nacional de Francia. Un siècle d'histoire de France par l'estampe, 1770-1870. Vol. 56.

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8509550q/f1.highres>

En mayo de 1808 durante el asedio naval británico a Copenhague se utilizó el aeróstato *Kierstrups* para realizar el reconocimiento de las naves⁵⁷. En Dinamarca durante su conflicto con Suecia se utilizaron aeróstatos con fines militares. Durante un mes fueron despachados globos con desde el castillo de Kronberg empleándolos para arrojar panfletos de propaganda sobre el territorio enemigo. Al año siguiente el Capitán británico Thomas M. Cooper incluyó en uno de sus volúmenes, de instrucciones para oficiales aspectos concernientes al empleo de globos para bombardeo⁵⁸.

Por último, en 1812 los militares rusos, habiendo observado las operaciones aerostáticas del ejército napoleónico, Alejandro I contrató los servicios del científico alemán Franz Xaver Leppich (1778-1819) para construir un gran aeróstato de bombardeo.



Izquierda: Alejandro I⁵⁹. Derecha: Aeróstato de Leppich. 1812⁶⁰

Con la formación académica del General San Martín en Europa y estos antecedentes no es infundado por lo menos pensar que esta posibilidad, indocumentada hasta ahora, haya existido como remota posibilidad en el ejército libertador.

III. Rufus Gibbon Wells

Los antecedentes del origen son algo inciertos dado que tanto el nombre como el apellido eran bastante corrientes para la época y por lo tanto existen numerosos registros confrontados. Según sean las fuentes algunos señalan que era británico Rufus Gibbon Wells. Diferentes medios periodísticos de la época afirman que nació en Gran Bretaña y que siendo pequeño emigró a los Estados Unidos de Norteamérica. Otros en cambio sostienen que era hijo de Laban Wells de Mary Wells y que nació cerca de Manchester, New York, el 1 de abril de 1830. El 21 de octubre 1873 se casó con Sarah Furnas (oriunda de Ohio). Era masón libre con el grado 18. Según los censos nacionales norteamericanos en 1880 vivió en San Francisco, en 1900 en Precinct 6 St. Louis city Ward 15, St. Louis, Missouri⁶¹ y en 1910 su último domicilio fue St. Louis Ward 5, St. Louis, Missouri (Ciudad independiente)⁶².

⁵⁷ Recuperado de: <http://www.ballong.org/ballongfakta/kronika.php?start=1800&slut=1899&rubrik=1800-talet>

⁵⁸ HAYDON STANSBURY, Frederick. (2000) *Military Ballooning during the Early Civil War*. The Hopkins University Press. Pág. 19.

⁵⁹ Recuperado de:

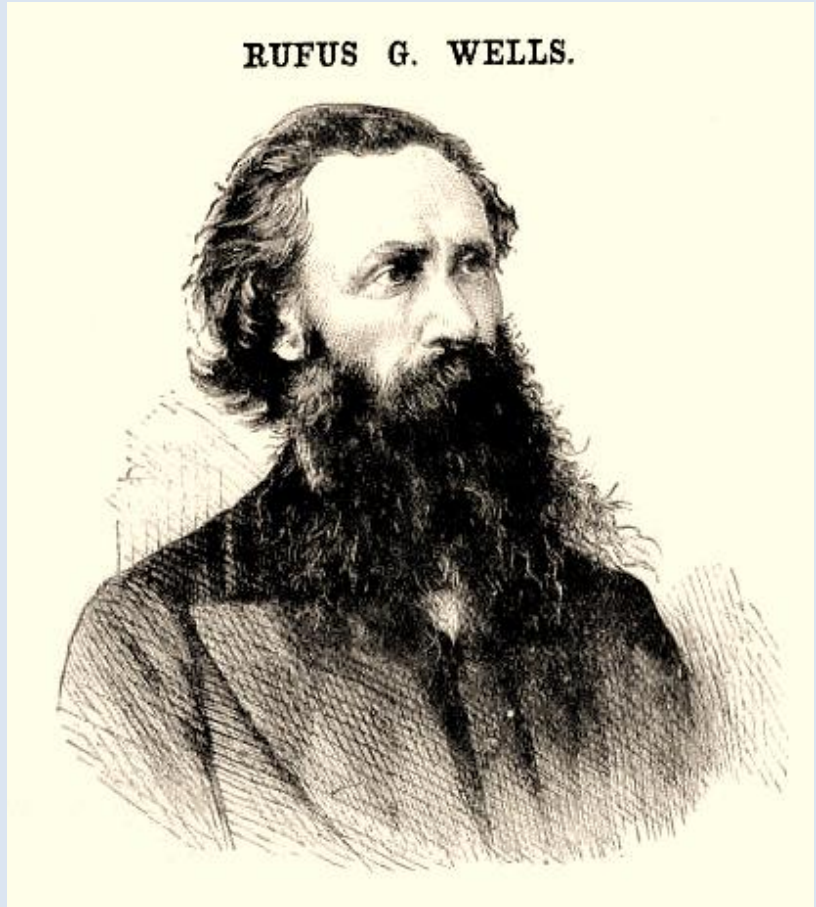
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/07/%D0%90%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D1%80_I.jpg

⁶⁰ https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4b/Skizze_Leppich-Luftschiff.jpg

⁶¹ <https://familysearch.org/pal:/MM9.1.1/M3D9-3PS>

⁶² <https://familysearch.org/pal:/MM9.1.1/M21H-5C9>

RUFUS G. WELLS.



Rufus Gibbon Wells

Algunos datos de su actividad

El 21 de julio de 1855 fue reconocido como científico y se destacó como un entusiasta aeronauta que habría realizado su primer vuelo en 1856 con Eugène Pierre Godard y luego con John Wise. Habría desarrollado actividad aeronáutica hasta su muerte con un total estimado de 500 vuelos aerostáticos de todo tipo⁶³ (aire caliente, gas, experimentales, vapor de alcohol, etc.).

Realizó su primer vuelo en 1856 con Pierre Eugène Godard (1827-1890) y luego con John Wise (1808-1879). Al poco tiempo se destacó en la historia de la aerostación norteamericana junto a Charles Ferson Durant (1805-1873), Wise, Thaddeus Sobieski Constantine Lowe (1832-1913) y John LaMountain (1830-1878) donde fueron popularmente llamados *profesores*. Durante la Guerra Civil Americana desatada a partir de 1862 sirvió tres años como jefe ingeniero de Aeronautas de la 4ª División de la Segunda República del Cuerpo de Aerosteros Confederado; más tarde durante el sitio de París establecido entre el 19 de septiembre de 1870 y el 8 de enero de 1871.

El 22 de septiembre de 1859 presenció como espectador junto a Charles Cevor la publicitada ascensión experimental del Atlantic que realizó el francés John LaMountain con John A. Haddock⁶⁴. Si bien había previsto un corto vuelo con el globo de un millón de pies cúbicos de capacidad, los fuertes vientos

⁶³ Diario *Boston Post*. 18 de agosto de 1880.

⁶⁴ Editor del *Watertown Reformer*.

llevaron a los viajeros más de 550 km y el vuelo culminó accidentalmente sobre unos bosques canadienses 270 km al norte de Ottawa. Más tarde participó en una carrera aérea con el francés Alexander J. B. De Morat.

En 1860 residió en Londres, probablemente haya sido el protagonista de un vuelo registrado el 7 de marzo de 1860 donde ensayó un globo de aire caliente producido por alcohol vaporizado a presión. Ascendió en Savannah a una altura de 200 a 300 m y descendió de forma accidentada en la zona residencial, sobre una la azotea de la casa de un señor de apellido Rawlings que luego demandó a la ciudad por los daños causados por la multitud. Desarrolló, además, vuelos experimentales de larga duración a grandes distancias en los días previos al inicio de la guerra civil.

Hemos hallado registros documentados de sus exhibiciones aerostáticas en Estados Unidos, Canadá, Gran Bretaña, Dinamarca, Francia, España, Roma, Turquía, México, Brasil, India, Java, Singapur, Birmania, Burma, Indonesia, China, Japón, Hawai y Egipto.

Llegada a Buenos Aires

Los habitantes de la ciudad, según los censos catastrales de 1864⁶⁵, apenas llegaban a 140.000 habitantes y ese año se estableció la *Compañía Telegráfica del Río de la Plata, vía Madeira* y se realizó un tendido con Montevideo que proseguía por Brasil hasta Pernambuco con la finalidad de mantener enlace con Europa, se fundó el Club Español, se edificó la primera sinagoga y se habilitó el Congreso Nacional sobre la calle Victoria y Balcarce.

Wells arribó a Buenos Aires segunda quincena de marzo del año 1864⁶⁶ con intenciones de concretar exhibiciones aerostáticas. Es altamente probable que se haya alojado en la famosa *Sala de Residentes Extranjeros* cuyo primer presidente había sido Thomas Duguid. En ese entonces sus instalaciones eran un lugar emblemático de reunión de la colectividad anglosajona y comerciantes locales; estaba ubicado sobre la calle San Martín N°36 frente al lateral oeste de la Catedral, que por ese entonces era uno de los hoteles y restaurantes más famosos.

La primera noticia de su llegada fue publicada el 22 de marzo en el N.º 3061 del periódico *La Tribuna* con el título de *El Aeronauta* se informaba:

...acaba de llegar a nuestra capital un afamado aeronauta americano. Dentro de unos días iniciará sus ascensiones en El Pueblo de Belgrano. Trae un globo de grandes dimensiones y en su primera función lo hará con su familia, montado a caballo. El globo tiene registrado más de 100 viajes.

⁶⁵ BILBAO Manuel. (1902) *Buenos Aires desde su fundación hasta nuestros días*. Imprenta Juan Alsina. Méjico 1422.

⁶⁶ Ese año existen registros del ingreso el 16 de febrero de "J." Wells a bordo del barco *Caaguazú* procedente de Montevideo. Hay un segundo ingreso de la misma persona registrado el 25 de mayo desde Colonia a bordo de un barco llamado *Veloz*. Recuperado el 4 de noviembre de 2011 de los siguientes enlaces:

<http://pasajeros.guiagenealogica.com/index.php?kas=bW9kdWxvPWRlIXQbHRhcyZvcGNpb249YmV0YXMMmYnVzY2FyPVdlbGxzJl9wYWdpX3BnPTemaWQ9MTAyMDM1OQ==>

<http://pasajeros.guiagenealogica.com/index.php?kas=bW9kdWxvPWRlIAAbHRhcyZvcGNpb249YmV0YXMMmYnVzY2FyPVdlbGxzJl9wYWdpX3BnPTemaWQ9MTAyNjg3MQ==>

Entre la segunda quincena de mayo y en los primeros días de abril se comenzaron a publicar nuevas notas periodísticas sobre Wells para satisfacer la razonable curiosidad de la población anunció que *El globo Washington* sería expuesto 10 de la mañana hasta las 22, en el *Jardín de las Bellas Porteñas* en plaza del *Parque*; y anunciaba que dos días más tarde realizaría la primera *aquí o en San Fernando*. Pero aún a pesar de la creciente expectativa para el día fijado Wells solo se limitó a exponer el aeróstato en el lugar apenas tres horas⁶⁷.

La revista satírica *El Mosquito* publicó algunas notas en las que se refirió al norteamericano adjetivando su nombre como *El nuevo Lartet*⁶⁸, *Mr. Güebes* y subiendo aún más el tono de su mordacidad lo llegó a llamar con el apelativo de *Mr. Güevos*⁶⁹, etc. Aunque siguieron circulando trascendidos⁷⁰, fue recién el 28 de abril cuando efectivamente *La Tribuna* anunció que la Municipalidad había contratado a Wells por la suma de \$ 60.000 para llevar a cabo tres ascensiones durante los actos correspondientes a las *Fiestas Mayas*.



Ilustración de tapa de la revista *El Mosquito*

⁶⁷ Diario *La Tribuna* N.º 3082 del 19 de abril: *El Globo*. Exposición en el Jardín de las Bellas Porteñas en Plaza el Parque entre las 3 y las 6 de la tarde.

⁶⁸ En alusión a los accidentados intentos protagonizados por el aeronauta francés Paul Lartet entre el 13 de octubre y 16 de noviembre de 1856.

⁶⁹ Revistas *El Mosquito* N.º 48 (sábado 16 de abril de 1864), N.º 56 (11 de junio), N.º 62 (23 Julio), etc.

⁷⁰ Diario *La Tribuna* N.º 3070 y 3088.



Fiestas Mayas. Litografía coloreada de Carlos H. Pellegrini. 1841⁷¹



Fiestas Mayas en plaza de la Victoria. Se puede apreciar la Catedral y la casa de Riglos. 23 de mayo de 1854⁷²

⁷¹ del CARRIL Bonifacio, con notas biográficas por Aníbal G. Aguirre Saravia. Buenos Aires, Emecé Editores, 1964. *Monumenta Iconográfica Paisajes, Ciudades, Tipos, Usos y Costumbres de la Argentina entre los años 1536 a 1860*. Se terminó de imprimir en los talleres de Establecimientos Gráficos Platt, en Buenos Aires del día 24 de junio de 1964, tuvo una tirada de 500 ejemplares, de los cuales uno de ellos se encuentra en el sector reservado a libros incunables en la biblioteca Miguel Cané de Capital Federal y otro en la Biblioteca del Museo Histórico Nacional.

⁷² Daguerrotipo, 16,5 x 21,5 cm de Cristiano Junior. Museo Histórico Nacional. Colección Witcomb. Inventario 3. Archivo General de la Nación.

El 30 de abril se confirmó que la primera se llevaría a cabo el 23 de mayo y que en uno de estos vuelos se realizaría un descenso en paracaídas⁷³. Si bien la suma generó agudas críticas sobre la gestión municipal⁷⁴, estas no alcanzaron a vencer el entusiasmo que había despertado el evento entre nuestros habitantes.

En resumen, llevó a cabo seis vuelos libres y cautivos, y en su estancia había improvisado un taller en la ciudad donde construía con tres colaboradores un globo de 2830 m³ llamado *Buenos Aires*⁷⁵; este último se estaba realizando con género irlandés que sería barnizado luego y recubierto por una red tejida de hilos comprado en el comercio del escocés Thomas Duguid. La costura, consignaba la noticia, la estaba realizando por José P. Varela de la Plaza 25 de Mayo más precisamente sobre la azotea del primitivo teatro Colón con ayuda de su familia. Esta es hasta el momento la construcción aeronáutica más antigua de la cual se tengan registros en Argentina. En sus exhibiciones voló hasta las localidades Quilmes y a San Isidro, lanzó animales en paracaídas y, aunque no se ha podido corroborar, también se especula que realizó fotografías aéreas. Existen relatos de Vicente Gesualdo que refieren que en uno de estos vuelos ascendió con Wells el fotógrafo italiano de 34 años Antonio Pozzo (1829-1910) con la finalidad de realizar tomas aéreas.



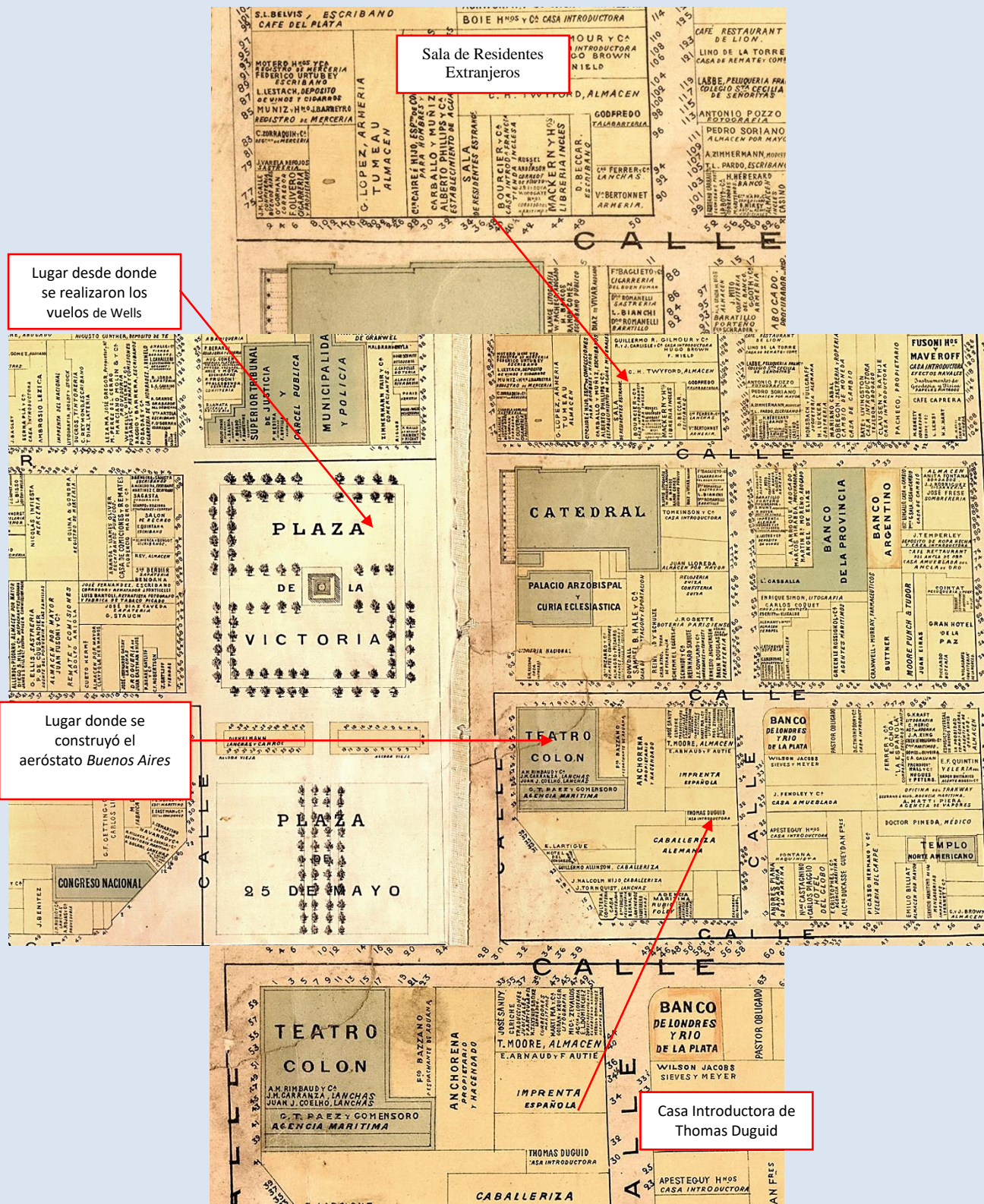
Primitivo teatro Colón frente a Plaza de la Victoria donde en donde se construyó el globo Buenos Aires⁷⁶

⁷³ Diario *La Tribuna* N.º 3090, 3092 y 3098 del 28, 30 de abril y 8 de mayo.

⁷⁴ Diario *La Tribuna* N.º 3102 del 13 de mayo de 1864.

⁷⁵ Diario *El Pueblo* en su edición N.º 102 del sábado 21 de mayo.

⁷⁶ Foto Witcomb preservada en el Archivo General de la Nación y publicada el 30 de marzo de 1914 en la revista *La Ilustración Sud-Americana* N.º 510.



Sectores aledaños a la plaza de la Victoria donde transitó Wells⁷⁷

⁷⁷ Gran Mapa Mercantil de la ciudad de Buenos Aires. 1870. Rodolfo Kratzzeinstein impreso en Florida N°80. Buenos Aires.



Aspecto de la plaza de la Victoria en 1864. Se aprecia la construcción del viejo Cabildo y la casa de Riglos vista desde la terraza del teatro Colón. Sobre el sector derecho de la Pirámide de Mayo se puede apreciar el lugar desde donde Wells llevó a cabo su primer vuelo el 23 de mayo de 1864 ante numeroso público encabezado por el Presidente de la Nación: General Bartolomé Mitre, que observaba atentamente las alternativas desde los balcones del Cabildo. Previo al ascenso cautivo Wells se acercó, lo saludó y volvió para ultimar los últimos detalles del vuelo.

Contemporáneamente con estas ascensiones (1864) aparecieron en Buenos Aires por lo menos dos litografías diferentes suscriptas por el artista Jean Desiderio Dulin (1839-1919) que mostraban a Buenos Aires desde el aire con una precisión y dominio de las perspectivas tan notables que brindaban la absoluta impresión de una toma aérea.

En ese entonces Antonio Pillado publicó una guía titulada *Diccionario de Buenos Aires o sea Guía de Forasteros* de editado en Buenos Aires en 1864 por la imprenta *El Porvenir* que funcionaba en la calle Defensa N°91. En ella se documentó el registro fotógrafos y retratistas que ejercían la actividad en la ciudad. No es descartable hubiesen sido el producto de una ascensión no comentada con Lartet o más probablemente con Wells en la que, según especulaciones de algunos investigadores, habría participado Pozzo o el propio Dulin.

Retratistas—

Aldanondo Antonio, Florida 129
Aldanondo José M., Buen Orden 324
Aldanondo José, Rivadavia 539
Alexander Adolfo, Artes 37
Alexander Adolfo, Defensa 225
Alexander Adolfo, Parque 263
Artigue, Cangallo 157
Bartoli Luis, Victoria 78
Benza Paulino, Artes 116
Boener Carlos, San Martín 91
Descalzo Carlos, Buen Orden 74
Echepareborda Juan, Belgrano 225
Galliard Ernesto, Mayo 25
Gastari Fufs, Florida 80
Graz, Cerrito 24

Kratzenstein Rodolfo, San Martín 76
Laguens Julio, Moreno 152
Lahore Emilio, Buen Orden 98
Loudet B., Piedad 344
Lebeaud Edmond, Suipacha 263
Meeks y Kelsey, Esmeralda 44
Morcelli Guillermo, Cuyo 149
Muñiz y Ca. F., Artes 134
Offer y Coca, Cangallo 211
Olivera Manuel, Santiago del Estero
147
Posso Antonio, Piedad 113
Pitre Félix, Defensa 303
Portal Juan B., Florida 6

Diccionario de Buenos Aires o sea Guía de Forasteros. Pág. 322



Litografía Buenos Aires a vista de pájaro de Jean Desiré Dulin⁷⁸

El cruce de la Cordillera de los Andes

Con el globo *Buenos Aires* en construcción propuso un nuevo vuelo para el 9 de julio con intenciones de unir Buenos Aires y Montevideo llevando cartas. Hizo conocer su idea y arriesgó también un plan casi temerario, el cruce de la cordillera de Los Andes, para este último ambicioso proyecto Wells realizó un

⁷⁸ Imprenta Lemercier, París. Litografía Sorrieu. Original de 92.4 cm x 46 cm. Circa 1864. (*Estampas y vistas de la ciudad de Buenos Aires 1599-1895*. Colección y comentarios de Guillermo H. Moores. Buenos Aires, MCBA, 2ª edición, 1960. Impreso por Jacobo Peuser.

pedido de suscripción pública ante el presidente Bartolomé Mitre (1821-1906) y dirigió cartas a los principales miembros de la Bolsa⁷⁹.

Numerosas personalidades se hicieron eco, el empresario del teatro *Colón*, Sr. Antonio Pestalardo (1800-1877), colaboró económicamente con lo recaudado en la obra lírica *Un baile de Máscaras*; 10 días más tarde *La Tribuna* publicó lo recaudado hasta el momento: En beneficio \$ 8000, En la Bolsa \$ 8.300, Casa del Gobierno Nacional \$ 2.000, Un comisionado \$ 800, Otro \$ 800, Otro \$ 800, Otro \$ 800: Total recaudado \$ 22.500.

Después del accidentado vuelo del 12 de junio Wells se dedicó a planificar el cruce en vuelo de Los Andes hacia Chile. El primer anuncio apareció en *El Pueblo* (N.º 115) el 8 de junio y se repitió el 10 de junio en el N.º 501 de *Nación Argentina* bajo el título de *Aerostática*. En sus planes estaba construir un nuevo globo que en principio sería bautizado *República Argentina* pero que luego se llamaría *Repúblicas Americanas* que con todo el equipamiento auxiliar previsto para la navegación demandaría alrededor de \$ 100.000.

Técnicamente estaba previsto que fuese ligeramente más pequeño que el *Atlantic*, utilizado en julio de 1859 por John Wise, Oscar A. Gager, John La Mountain y el periodista Hyde del *St. Louis Republican*, para cubrir la distancia que separan St. Louis de New York en veinte horas. El *República Argentina*, luego rebautizado *Repúblicas Americanas*, tendría de 65 a 75 pies de diámetro, y 100 de alto con capacidad para 7.075 m³ de gas; una barquilla de unos 20 pies de circunferencia con un bote de igual dimensión (20 ft) construido en lona con cinco pies de manga y tres de puntal provisto de remos.

El conjunto de la aeronave contemplaba el instrumental necesario para realizar observaciones científicas, cohetes con señales luminosas, mesas, sillas, estufa, víveres, una cierta cantidad de paracaídas para dejar caer con mensajes sobre los poblados de la ruta y palomas mensajeras. También se había previsto una cuerda de varios cientos de metros con banderillas intercaladas que el permitirían apreciar las corrientes de aires en los niveles inferiores de la atmósfera.

Una carta fechada el 17 de junio al diario *La Nación Argentina* que también fue comentado por el periodista Manuel Rogelio Tristany el 4 de julio de ese año. Según las crónicas de este periodista, el vuelo se debería realizar sobre un recorrido no inferior a las 421 leguas (distancia de la ruta postal entre Buenos Aires y Santiago de Chile); a una altura de vuelo no inferior a los 5.000 m, cota probable de alcanzar si se consideraba la marca de 8.338 m alcanzada el 5 de septiembre de 1862 por el Jefe del Departamento Meteorológico de Greenwich, James Glaisher a bordo de un globo tripulado por el aeronauta Coxwell.

Otra carta, fechada el 18 de junio; fue enviada y publicada por *El Pueblo*⁸⁰ en el que hizo un *llamamiento a la solidaridad de los habitantes todos de la ilustre Buenos Aires* para financiar su proyecto de vuelo entre Buenos Aires, Chile, Perú⁸¹ y/o Montevideo. Para ese entonces el globo se llamaría *Repúblicas Americanas*.

⁷⁹ Diarios: *El Pueblo* N.º 115 del 8 de junio, *Nación Argentina* N.º 501 del 10 de junio y *La Tribuna* N.º 3130, 3131, 3132, 3133 y 3137 del 18, 19, 21 y 22 de junio.

⁸⁰ Edición N.º 125 del 20 de junio.

⁸¹ Diario *El Pueblo* N.º 126.

Aparentemente el último intento por concretar la empresa fue documentado el 28 de junio⁸² en el que se hizo referencia de que Wells continuaba con su proyecto de construir el *Repúblicas Americanas*. Hasta ese entonces había conseguido reunir \$ 15.000 por colecta pública, suma que esperaba incrementar con el producto de la recaudación por la venta de entradas, de una pieza de teatro desarrollada en el *Colón*.

Repúblicas Americanas. Revista *El Mosquito*
(Año 2). 25 de junio de 1864

REPUBLICAS AMERICANAS—Un gran motín popular, en que los que tenían furor-discursino, casi se despedazaron por sacarse la oreja en la palabra, tuvo lugar en Colon días pasados, porque à un pobre loco se le antojó ir à embarranzarse en el huano de las Chinchas peruanas, y allí todos chillaron y aseguraron que las *Repúblicas Americanas* estaban amenazadas.

Y ahora un Mister Güebos, que se presenta de zopeton en Batuecas, declara que ha de llevar al aire las *Repúblicas Americanas*, y todos le dan plata para la obra !

¡ Ah tierra linda.

Cualquier estranjis
Con lengua larga,
Un poco vivo,
Con mucha audacia,
Y que comprenda,
Como se engaña
A los Cronistas
Para la charla,
Sube mas alto,
Dándose maña
Que lo que Güebos
Subió en su barca.

Y ahora que hablamos de este *atrevido acuonauta*, que se hizo zábalo en su última descencion, ¿por qué nos hemos de decirle que se deje de balaqaer con viajes à Chile, ni al Perú, por que el tiempo de los chupones y de la natilla pasaron para Batuecas ?

---¿Qué Chile nos ha dado à guardar, en un globo que lo zambulle à las orillas del río ?

Los Andes. Noticia aparecida con
relación al cruce de los Andes⁸³

LOS ANDES.

En Batuecas todo progresa.—Una prueba de ello es el camino de los Andes que hoy está tan transitable como el que piensa recorrer Güebos para ir à Chile.

Para que mis lectores vean el estado de la via de los Andes, y lo agradable del viaje propuesto por Güebos, doy en la lámina una muestra de aquellos andurriales, de sus ventajas é inconvenientes.

⁸² Diario *El Pueblo* N.º 131.

⁸³ Revista *El Mosquito*. Año 2 N.º 62. 23 de julio de 1864.

Sobre este proyecto el 23 de julio de 1864 la edición N° 62 de la revista *El Mosquito* publicó una ilustración del globo *Repúblicas Americanas*. En este sentido hay dos consideraciones para realizar; la caricatura es notablemente similar a la del globo *City of New York*⁸⁴ construido por Wise y Lowe para el cruce del océano Atlántico.

Mister Güebos.
El Mosquito Año 2. 1864

MISTER GUEBOS.

El yankee no entiende de chicas. Mister Güebos no se para en pelillos. Subió en su globo y le dijo:---llévame donde quieras.

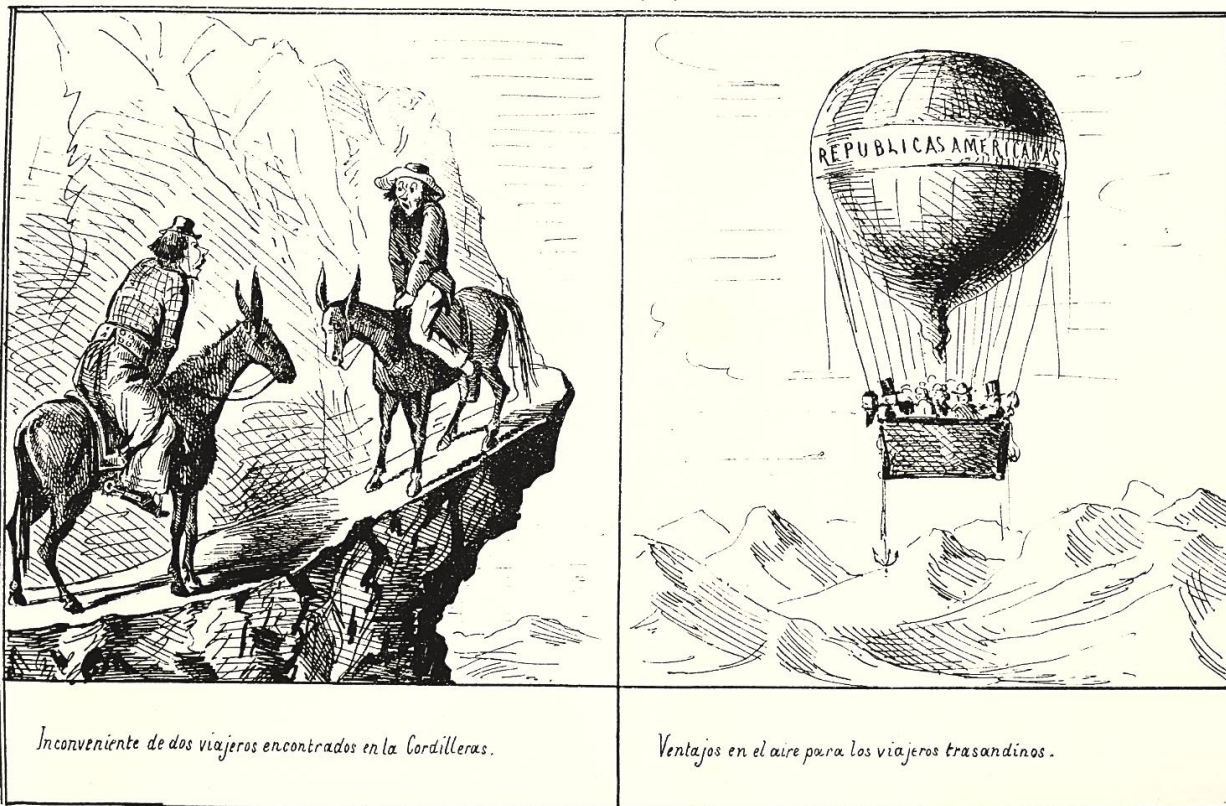
El globo remontó el vuelo y cuando se cansó, dijo.....hasta aquí, y como á carnada de tauron trató al pobre Güebos, que cayó al agua y salió à la playa como resaca.

El globo tuvo à bien apretarse el gorro, segun unos por su cuenta, y segun otros por cuenta de Mister Güebos, que contaba hacer otro mejor con pedazes de papel recojidos de bolsas ajenas, que dice el inteligente *acuonauta* ser el mejor material para esos trabajos.

Ahora Mr. Güebos dice que quiere irse à Chile, al Perú, à los cuernos de la luna. Para él todo es lo mismo con tal que el globo se haga.

La *Trifulca* que en pedir y en ponderar no se para; la *Racion*, que tendrá la suya en el asunto, el *Nacionul* y todos ayudan à Mister Güebos con su charla, como si el yankee necesitarà mas de la que tiene!

⁸⁴ Tenía 130 pies de largo por 104 de ancho y 20.545 m³ (726.000 ft³); su construcción fue iniciada por Lowe y Wise el 15 de julio de 1859. tenía un bote de 30 ft de largo con motor a vapor de 4 hp, provisto por el arquitecto naval John Ericsson (constructor del USS *Monitor*). El globo ascendió desde el *Crystal Palace* (42th Street y 6^a Avenida) en octubre de 1859.



Caricatura de la revista *El Mosquito* (Año 2 N.º 62). 23 de julio de 1864

TODAVIA MR. GÜEBOS.

¡Pues nada le exige el ojo!
 Al audaz del aeronauta,
 Que le demos cien mil grullos,
 Que pide de casa en casa
 Para construir por su cuenta,
 Y como á él le dé la gana
 Repúblicas que en el aire
 Bautiza de Americanas,
 Mientras que el hombre debiera
 Con gran justicia llamarlas,
 Repúblicas pechadoras
 O Repúblicas pechadas.
 ¿Quereis lectores del *Mosco*,
 Zafaros de la lazada
 Quo os tienden los pechadores
 Que hoy pululan en bandadas?
 Haced lo que hace el *Mosquito*
 No deis á ninguno nada;
 Y si os presenta la lista,

Tomadla al punto, tomadla
 Y vuestro nombre apuntad
 Con un cerro como dádiva,
 Pues la modestia de Güebos,
 Solo dice en sus pechadas
 Que lo que quiere es el nombre
 De personas por llenarla.
 ¿Hasta cuando han de seguir
 Estas sangrias con calzas,
 Especie de sanguijuelas
 De los tarros escapadas,
 Que no se cansan jamás
 Que por todas partes saltan
 Y que producen al pueblo
 Mas miedo que los fantasmas?
 ¡Mister Güebos! ¡Mister Güebos!
 Basta! basta! basta! basta!
 Que esta tierra á suscripciones
 Está algo mas que esquilinada!

Todavía Mr. Güebos. Revista *El Mosquito*, Año 2 N°30. Julio de 1864

Diseños de aeróstatos contemporáneos para vuelos de larga duración

Globo *Atlantic*

Fue proyectado por Oscar A. Gager (1810-1870) y construido por John Wise en 1859 con la finalidad de realizar el cruce del océano Atlántico entre New York y Baltimore. Una noticia publicada el 22 de junio daba cuenta de un vuelo desde St. Louis, Missouri. Su envoltura estaba confeccionada con seda china, tenía 18.2 m de diámetro y 226.4 m³. Su barquilla consistía en un bote provisto de hélices para proveerle control direccional y de altura a la nave.

La tripulación prevista para el vuelo estaría constituida por Wise (jefe de la tripulación), John LaMountain (1830-1878) y Gager (navegador).

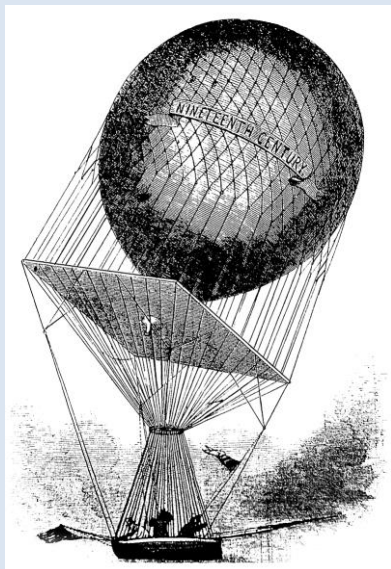
Una extensa nota publicada por el periódico *The New York Tribune* fechado en Stanwix Hall el 3 de julio de 1859 informó sobre el vuelo de ensayo realizado el 1 de julio de ese año proyectado entre St. Louis y New York con la intención de concretar luego el cruce transatlántico. Finalmente, la nave aterrizó en la granja del Sr. T. O. Withney en la ciudad de Henderson (Condado de Jefferson) y a unos 13 m de Adams Village.

Globo *The Daily Graphic*

Construido por John Wise en reemplazo *Atlantic* del con la finalidad de realizar el cruce del océano Atlántico junto con W. H. Donaldson.

Globo *Nineteenth Century*

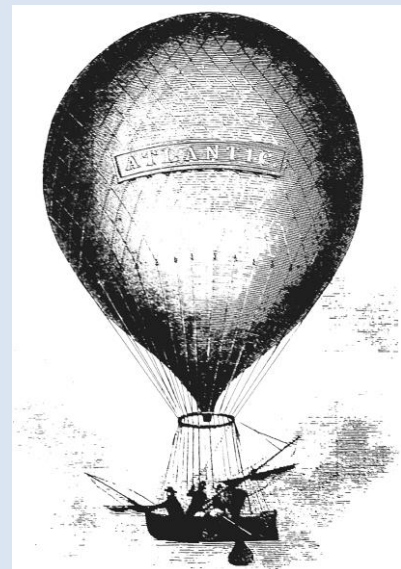
Fue un proyecto patentado y modificado por James P. Gager. Fue construido en Lancaster (Pennsylvania) por John Wise. Su envoltura estaba confeccionada con seda china, tenía 20.7 m de diámetro y 283 m³. Tenía una superficie cuadrada de tela con que hacía las veces de vela para mejorar su velocidad.



Nineteenth Century de James P. Gager



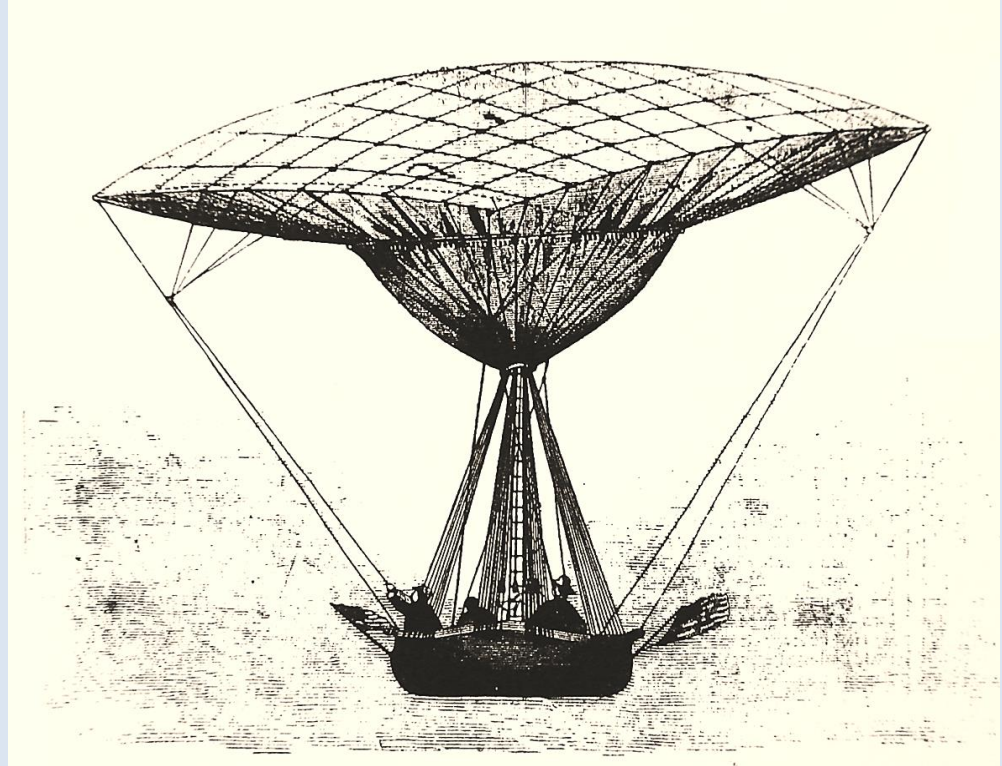
The Daily Graphic de John Wise



Atlantic de John Wise

Globo de Gage

Prototipo con envoltura con forma de Disco de James P. Gage. La envoltura tenía la particularidad de ser significativamente achatada en su hemisferio superior y fusiforme (con forma de "cigarro") con la idea de lograr mayor rendimiento y estabilidad.

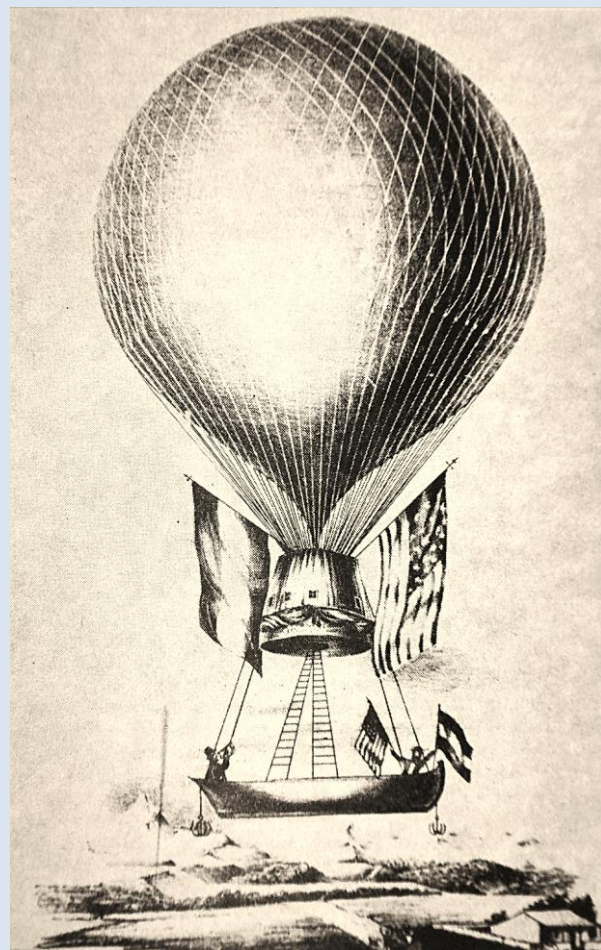
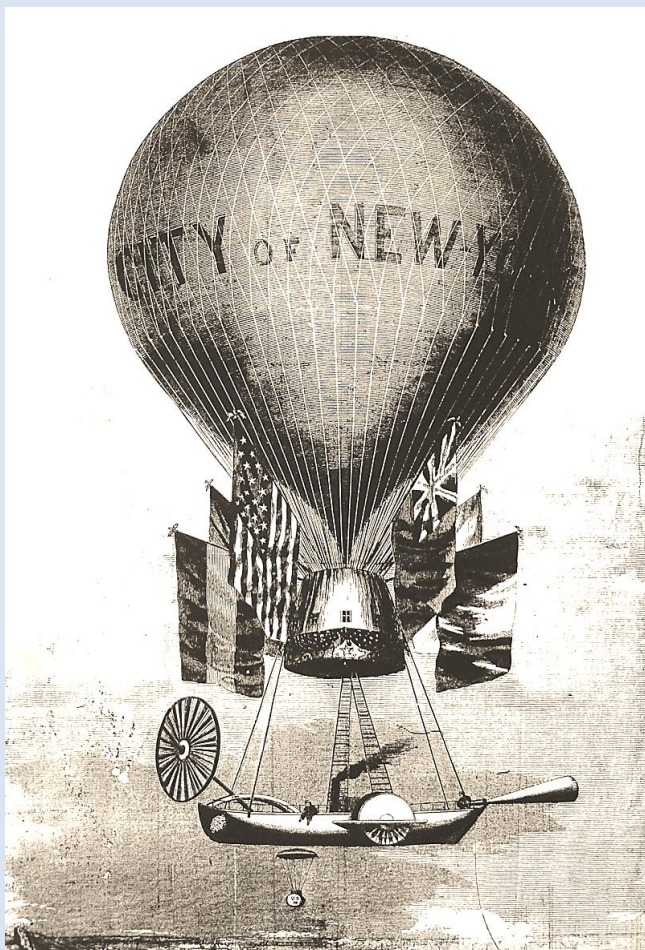


*Globo prototipo Disco
de James P. Gage*

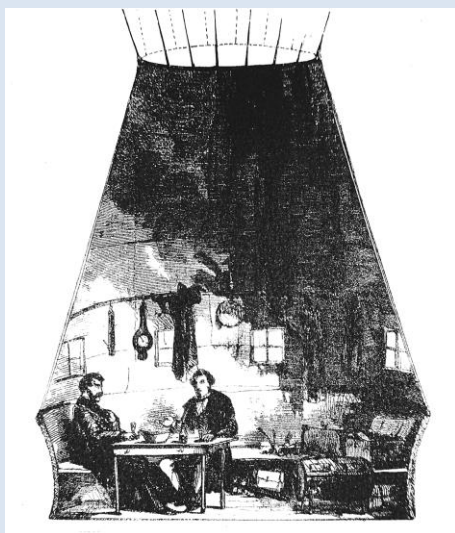
Globo City of New York

El 15 de julio de 1859 Thaddeus Sobieski Constantine Lowe (1832-1913) y Wise (1808-1879) iniciaron la construcción del globo *City of New York* (rebautizado en 1860 como *Great Western*), con el propósito de llevar a cabo el cruce del océano Atlántico. La financiación de inversores banqueros de New Jersey (unos U\$S 22.000).

Si bien las crónicas de la época presentan algunas discrepancias con la información técnica publicada, podemos afirmar que totalmente inflado la envoltura tenía 118 m de alto por 36.6 m de ancho y una capacidad de unos 20517 m³ de hidrógeno. Su llenado demandaba un día. La barquilla consistía en un bote de 9.1 m de largo provisto de un motor a vapor de 4 hp construido por el arquitecto naval John Ericsson (constructor del USS *Monitor*). El conjunto vacío pesaba 3.5 toneladas y su peso bruto para el despegue podía alcanzar las 22.5 toneladas (cargaba unas 16 toneladas de gas hidrógeno). El aeróstato realizó su vuelo de bautismo en los primeros días de octubre de 1859 desde el *Crystal Palace* (42th Street y 6^a Avenida)



Izquierda: Globo City of New York construido por Thaddeus Sobieski Constantine Lowe (1832-1913) y John Wise (1808-1879). Derecha: Globo República Argentina de Wells. Fitte, Ernesto J. (1966) La primera ascensión en globo realizada en Buenos Aires. Nótese la similitud entre ambos aeróstatos, y a Wells en la derecha portando las banderas de los Estados Unidos y Argentina



Izquierda: Cabina proyectada del aeróstato. Derecha: Detalle de la embarcación del aeróstato Great Western (ex City of New York) fabricado por Thaddeus Sobieski Constantine Lowe (1832-1913)

El 28 de junio de 1860 Thaddeus Sobieski Constantine Lowe voló con el globo *Great Western* desde Atlantic City, New Jersey. En corto tiempo alcanzó una altitud de 4600 m y llegó a 157.5 km. Como veremos luego en el desarrollo de los vuelos de Wells, encontramos que en el logo de la institución aparece con toda claridad un globo provisto de un bote como barquilla.



Aeróstato Great Western de Lowe en Philadelphia. 14 de junio de 1860

Sabemos que unos meses más tarde Wells apareció en Río de Janeiro con el globo *Buenos Aires*, allí realizó su primera ascensión el 16 de octubre de 1864 desde el *campo Santana*, esta vez y como era costumbre con el mismo convenientemente rebautizado *Princesa Imperial* en honor del casamiento de la princesa Isabel Cristina Leopoldina Augusta Micaela Gabriela Rafaela Gonzaga de Borbón-Dos Sicilias y Braganza (1846-1921) con Luis Felipe María Fernando Gastón de Orleans, Conde d'Eu (1842-1922) celebrado el día anterior en Río de Janeiro.

Conclusión

Dos reflexiones finales sobre este análisis documental, en primer lugar y como hemos señalado en la introducción, afirmar que el método de investigación científica podría definirse como una rutina de trabajo sistemático, continuo y acumulativo que permite obtener, evaluar y validar eficientemente y de manera objetiva información acorde con el problema o incógnita que se procura resolver, mediante fundamentados y/o justificados que proveen un marco conceptual fiable.

En segundo lugar, dejar absolutamente claro que desde esta perspectiva, un trabajo o informe de investigación, artículo, dossier, libro, etc., como el que hemos elaborado, no es otra cosa que un *estado del arte* de la cuestión investigada que solo representa temporalmente hasta dónde hemos llegado y a través de qué herramientas o antecedentes fiables y también contrastables. En esta línea de razonamiento el escritor austríaco Stefan Zweig (1881-1942) decía: *La historia no tiene tiempo para ser justa. Como frío cronista no toma en cuenta más que los resultados.*

Estos fueron los primeros antecedentes conocidos relacionados con proyectos destinados a concretar el cruce aéreo de Los Andes. Desde los albores del siglo XX y hasta finales de la década del '20 aparecieron nuevas iniciativas propulsadas por aviadores y aeronautas argentinos, chilenos y europeos, todas ellas importantes, cargadas de patriotismo, abnegación y espíritu de sacrificio.

En esta legión de aventureros rápidamente vendrá a nuestra memoria Jorge Alejandro Newbery, Alberto Roque Mascías, Pedro Leandro Zanni, Víctor Contreras Guzmán, Luis Cenobio Candelaria, Dagoberto Godoy Fuentealba, Clodomiro Figueroa Ponce, Eduardo Bradley, Ángel María Zuloaga, Armando Cortínez, Antonio Parodi, Benjamín Matienzo, Antonio Locatelli, Fernand Marie Albert Prieur, Vicente Almandos Almonacid, Adrienne Bolland, Alfredo Gertner Fernández, Roberto Herrera y James Harold Doolittle entre otros. Ellos fueron algunos de los muchos nombres que honraron la aviación latinoamericana, pero esa es otra historia...

Eloy Martín

Miembro Correspondiente en la República Argentina
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía y fuentes consultadas:

Archivo General de la Nación

Balloon Ascensions made by James Allen. Aeronaut for the United States. Providence. R. I. (*James Allen's Scrapbook*). 14 de agosto de 1915. Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos.

BATTAGION HOFFMANN, Mario Alberto. (2009) *El molinero Andrés Tejeda precursor de la aviación argentina y sudamericana*

Biblioteca del Congreso de la República de Argentina

Biblioteca Nacional de Argentina

Biblioteca Nacional de Brasil

Biblioteca Nacional de Francia

BILBAO, Manuel. (1902) *Buenos Aires desde su fundación hasta nuestros días.* Imprenta Juan Alsina. Méjico 1422

BUSANICHE, José Luis. *Relatos de contemporáneos*

Crónicas del Tiempo Viejo, 1816-1817. 13 de mayo de 1883

DEL CARRIL, Bonifacio, AGUIRRE SARAIVA, Aníbal G. (1964) *Monumenta Iconográfica Paisajes, Ciudades, Tipos, Usos y Costumbres de la Argentina entre los años 1536 a 1860.* Emecé Editores.

Buenos Aires

Diario *Boston Post*

Diario *El Pueblo*

Diario *La Nación*

Diario *La Tribuna*

Diario *Los Andes*

GUYTON DE MORVEAU, Louis-Bernard. LAVOISIER, Antoine, BERTHOLLET, Claude Louis (1787)

Méthode de nomenclature chimique

HAYDON STANSBURY, Frederick. (2000) *Military Ballooning during the Early Civil War*. The Hopkins University Press. Edición 2000.

MARTÍN, Eloy. (2009) *José María Florez y los antecedentes de la aviación argentina hasta 1850*.

Publicado en los Estados Unidos de América. ISBN: 144862200 X; EAN-13: 978144862200 9

MARTÍN, Eloy. (2010) *Los ojos del águila blanca*. Robert Adolfo Chodasiewicz. Publicado en los Estados Unidos de América. ISBN: 1453826564; EAN-13: 9781453826560

MARTÍN, Eloy. (2016) *Antecedentes de operaciones militares con medios aéreos hasta 1865*.

<http://histarmar.com.ar/AVIACION/EloyMartin/Operaciones-militares-con-medios-aereos-hasta-1865.pdf>

MARTÍN, Eloy. RODRÍGUEZ, Oscar Luis. (1991) *La Aviación en el Ejército Argentino. Crónica Histórica y Catálogo 1867-1991*

MONTES BRADLEY, Nelson. (2007) *Más liviano que el aire, Eduardo Bradley historias con globos*.

Xlibris Corporation. Estados Unidos de Norteamérica

PILLADO, Antonio. (1864) *Diccionario de Buenos Aires o sea Guía de Forasteros*. Imprenta *El Porvenir*. Defensa N.º 91. Buenos Aires

Revista *Caras y Caretas*

Revista *PBT*

Revistas *El Mosquito*

SAMPIERI HERNÁNDEZ, Roberto. FERNÁNDEZ COLLADO, Carlos, PILAR BAPTISTA, Lucio. (1998)

Metodología de la Investigación. 2ª Edición. Editorial McGraw Hill. México

TISSANDIER, Gastón (1887) *Histoire des Ballons et des aéronauts célèbres 1783-1800*. Paris.

Francia

Consultas en Internet:

http://www.losandes.com.ar/2003/1106/Especiales/Hechosypersonajesmendocinos/nota144135_1.htm

<http://pasajeros.guiagenealogica.com/index.php?kas=bW9kdWxvPWRIIXQbHRhcyZvcGNpb249YmV0YXMMmYnVzY2FyPVdlbGxzI9wYWdpX3BnPTemaWQ9MTAyMDM1OQ==>

<http://pasajeros.guiagenealogica.com/index.php?kas=bW9kdWxvPWRIHAAbHRhcyZvcGNpb249YmV0YXMMmYnVzY2FyPVdlbGxzI9wYWdpX3BnPTemaWQ9MTAyNjg3MQ==>

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b6940607x.r=vinck?rk=81309416;0>

<http://www.ballong.org/ballongfakta/kronika.php?start=1800&slut=1899&rubrik=1800-talet>

<ftp://ftp.bnf.fr/850/N8509507 JPEG 1 1DM.jpg>

<ftp://ftp.bnf.fr/850/N8509281 JPEG 1 1DM.jpg>

<ftp://ftp.bnf.fr/841/N8410454 JPEG 1 1DM.jpg>

<ftp://ftp.bnf.fr/841/N8410421 JPEG 1 1DM.jpg>

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/07/%D0%90%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D1%80_I.jpg

<https://familysearch.org/pal:/MM9.1.1/M3D9-3PS>

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8509550q/f1.highres>

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4b/Skizze_Leppich-Luftschiff.jpg

<https://familysearch.org/pal:/MM9.1.1/M21H-5C9>

VI. AVIONES CON HISTORIA



Magnífica ilustración manual de nuestro distinguido socio artista Rino Poletti Barrios, nos muestra un vuelo de los Pitts de la Escuadrilla Halcones sobre el centro de Santiago.

Aviones acrobáticos Pitts Special en Chile

Diseñado por el ingeniero norteamericano Curtiss Pitts en la década de los cuarenta, el biplano acrobático Pitts 190 "Special" fue un éxito desde su nacimiento. Pequeño, maniobrable, económico, liviano, aerodinámico, son algunas de las características de este original diseño, que dio vida a una serie de modificaciones en el tiempo, que culminaron en 1967, al crearse el modelo S-2 Special, dotado con un motor de 180 HP, en comparación con los 65 HP originales, y lo más importante fue la certificación de parte de la FAA. Le siguieron los modelos S-2A de 200 HP, el S-2B ambos biplaza y el modelo S-2S de 260 HP y fuselaje 36 centímetros más corto que sus antecesores.

La empresa aérea Christen Industries a fines de 1983 adquiere la Pitts Aerobatics Company y continúa su desarrollo.

Varios equipos acrobáticos han utilizado el Pitts para sus presentaciones tanto militares como civiles, destacando el equipo Halcones Reales de la Fuerza Aérea de Jordania y en Sudamérica, la Fuerza Aérea

del Perú, de Brasil y también de Venezuela, quienes tuvieron un equipo por un tiempo, en tanto en la parte civil, una de las más nombradas fue el equipo inglés, Rothmans.

Pitts Special en Chile

El primer avión Pitts, modelo S-2A fue adquirido por el Club Aéreo de Santiago, en 1979 a petición de un grupo de socios que aportó el 50% de su valor, recibiendo por matrícula CC-KSS (s/n° 2203).



Única imagen del Pitts CC-KSS del Club Aéreo de Santiago, obtenida del libro Civil Aircraft Registers of Chile.

Al poco tiempo de su llegada, fue solicitado en préstamo por la Fuerza Aérea de Chile, para hacer demostraciones acrobáticas en la primera versión de la Feria Internacional del Aire, FIDA 80. Incluso el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire (A) Fernando Matthei Aubel, lo voló junto al Capitán (A) Álvaro Cameratti, piloto que posteriormente en un vuelo de entrenamiento, en marzo de 1980, tuvo un accidente que destruyó el avión totalmente, felizmente sin consecuencias fatales.

A raíz de este accidente, la Fuerza Aérea de Chile, procedió a la adquisición de un nuevo avión de similares características modelo S-2A para reposición del siniestrado. Este avión, recibió la matrícula CC-KSV (s/n° 2220), y hasta el día de hoy figura en la flota del Club Aéreo de Santiago.



Pitts CC-KVS en Festival Aéreo organizado por "Conaprán " en Los Cerrillos, en octubre de 1980.

La Escuadrilla de Alta Acrobacia Halcones de la Fuerza Aérea de Chile, fue fundada por el General Matthei el 14 de enero del año 1981, para lo cual se seleccionó a un grupo de Oficiales Pilotos y Personal del Cuadro Permanente, para que dieran vida a este equipo acrobático.

El material aéreo seleccionado fue el Pitts Special, en su versión S-2A, llegando las tres primeras unidades dentro del mismo mes de enero. El primero de los aviones fue entregado al Club Aéreo de Santiago, como reposición del accidentado en marzo del año anterior, en tanto los seriales números 2231 y 2232, fueron armados en el hangar de la Escuadrilla en la Escuela de Aviación Capitán Avalos. Su primer vuelo lo efectuaron el 16 de febrero.

Posteriormente llegaron vía marítima los seriales 2233-2234 y 2235, de igual modelo a los anteriores que fueron armados en la Base Aérea de Quintero por el personal de la Escuadrilla, bajo supervisión de un especialista de la fábrica Pitts.

Tras duros entrenamientos, la Escuadrilla Halcones comenzó sus presentaciones a lo largo de nuestro país. Lamentablemente, un accidente ocurrido en el balneario de Las Salinas, Viña del Mar, el 21 de diciembre de 1981, dejó como resultado la muerte de un piloto, el Capitán de Bandada (A) Álvaro Cameratti González y herido al Capitán de Bandada Roberto Valdebenito Bugmann, y dos aviones Pitts destruidos (2233 y 2234).

En febrero del año 1982, llegan a la Escuadrilla los aviones de reemplazo de los accidentados y uno adicional, a saber el Pitts S-2S serial 3003 y los seriales 2256 y 2261 correspondientes a modelo S-2A

El 28 de febrero del año 1985, durante la primera gira internacional de la Escuadrilla a Ecuador, en la ciudad de Chimbote, Perú, se accidentan los Pitts S-2^a, series 2231 y 2256, cumpliendo la comisión, solo con cuatro aviones.

En febrero del año siguiente, ingresan al inventario dos nuevas aeronaves, un S-2S serie 3013 y el S-2A serie 2271

En 1987 visitan por vez primera, Europa, realizando evoluciones aéreas en el International Air Tattoo 87 junto a todas las más grandes patrullas aéreas del mundo. En octubre de 1988, los Halcones realizan con cinco Pitts otra exitosa gira internacional, esta vez a Brasil, donde confraternizan con la *Esquadilha da Fumaça* de la Fuerza Aérea de Brasil.

Al año siguiente 1989, concurren a Inglaterra y Bélgica, donde sus presentaciones dejan muy grata impresión en los medios aéreos del viejo continente.

Ese mismo año la Escuadrilla y sus aviones Pitts se trasladan desde la Base Aérea de El Bosque a su nueva destinación, el Grupo de Aviación N° 11 en la Base Aérea de Los Cerrillos.

Finalmente, después de realizar más de 400 presentaciones deleitando con sus acrobacias al público, en territorio nacional y extranjero la Escuadrilla de Alta Acrobacia Halcones de la Fuerza Aérea de Chile, realiza su último vuelo en material Pitts, en diciembre de 1990, alcanzando la cifra total de 12.965,7 horas de vuelo.



Hermosa imagen de la Escuadrilla Halcones de la Fuerza Aérea de Chile, volando con sus Pitts durante una Feria Internacional del Aire, (FIDA).

Ocho aeronaves acrobáticas Pitts, fueron dadas de baja por la Fuerza Aérea de Chile, y sus destinos fueron diversos, que se detallan a continuación:

- Serial 3013 modelo S-2S donado al Club Aéreo de Santiago, que lo utilizo con la matrícula CC-KXZ, hoy fuera de vuelo y en Museo del citado Club.



El Pitts donado por la Fach al Club Aéreo de Santiago despegando del Aeródromo Eulogio Sánchez de Tobalaba.

- Serial 2235 modelo S-2A donado al Club Aéreo de Temuco, utilizándolo con matrícula CC-STG, hoy fuera de vuelo, en inventario de aeronaves del Club.



Este Pitts ex Halcones, del Club Aéreo de Temuco realizó acrobacias en un festival aéreo organizado por el Club Aéreo de Rancagua.

- Serial 2256 modelo S-2A donado al Club Aéreo de Rancagua, recibiendo la matrícula CC-KRH. Este avión voló varios años en la Sexta Región haciendo acrobacias y titulado al brillante piloto Benito Cabezas en Campeón Nacional de Acrobacias. Posteriormente en julio del año 2013 fue vendido al Club Aéreo de Coihaique, lugar donde vuela en la actualidad.



Durante una ENACI, Encuentro Nacional de Aeronáutica Civil, en primer plano el Pitts CC-KRH del Club Aéreo de Rancagua, seguido de los ejemplares del Club Aéreo de Santiago.



El mismo Pitts CC-KRH, ahora con los colores del Club Aéreo de Coyhaique, durante el Festival Aéreo de Villarrica el 2015. Se puede observar uno de los aviones del Team RV y en el cielo, un Extra 300L de la Escuadrilla Halcones.

- Serial 2232 modelo S-2A fue entregado al Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, posteriormente a través de Bienes Nacionales, fue vendido al Club Aéreo de Temuco, donde nunca voló, como asimismo tampoco recibió matrícula alguna. Tiempo después, el destacado

piloto del Club Aéreo de Villarrica, don René Rubeska adquiere este Pitts y a su vez lo vende al señor Karam Puali, piloto y ex-Presidente del Club Aéreo de Villarrica, quien luego de largo tiempo en ponerlo en condición de vuelo, lo registra con la matrícula CC-PVW, que luce hoy en día.



El piloto de Villarrica Sr. Karam Puali, aborda su Pitts CC-PVW ex Halcones, en el Aeródromo de Villarrica.

- Serial 2231 modelo S-2A entregado al Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, lugar donde se encuentra hoy en vuelo invertido, en la entrada principal. Este avión fue el N° 1 del líder de los Halcones.



Este ejemplar de Pitts, fue el primero llegado para los Halcones, su número de formación era el 1 Líder.

- Serial 2271 modelo S-2A entregado al Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, donde se encuentra hoy en exhibición, en el hall central.



Preservado en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, para que las futuras generaciones conozcan el primer material aéreo de la Escuadrilla Halcones.

- Serial 3003 modelo S-2S entregado al Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio. Cedido en comodato, en septiembre del año 2010, al Museo del Automóvil de Tur Bus, donde se encuentra hoy, en actitud de vuelo sobre los autos clásicos.



En un espacio cerrado hoy, este Pitts vuela sobre autos antiguos.

- Finalmente, en el Colegio Industrial Alberto Widmer de Maipú, se encuentra un ejemplar que no ha sido posible identificar al carecer de información y placa de número de serie. Es posible que se trate de un avión reconstruido con partes y piezas de otros accidentados.



Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía y Fotografías

- Registro Nacional de Aeronaves DGAC
- Revista Pillan, Editorial Fach Año 1 N°7, 1984
- Trayectoria Histórica del Club Aéreo de Santiago, Página 273 y 274, 2013
- Civil Aircraft Registers of Chile, an Air Britain Publication, cover page

Colaboración y Agradecimientos

- SOM FACH Halcones Sr. Manuel Ormazábal
- Piloto Club Aéreo de Villarrica Sr. Karam Puali
- Sr. Antonio Segovia Rentería
- Sr. Erwin Cubillos Salazar
- Sr. Rino Poletti Barrios
- Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio
- Museo del Automóvil Tur Bus
- Archivos y fotografías autor e internet

VII. SABÍA USTED?

... que el 26 de diciembre de 1966, se inició la entrega del Aeródromo "El Belloto" por parte de la Fuerza Aérea de Chile a la Armada de Chile, y que esta finalizó tres días después, pasando el Aeródromo a total control de la Armada de Chile.



El Comandante de Grupo de la Fuerza Aérea de Chile, Sr. Hernán Del Río (a la izquierda), estrecha la mano al comandante de la Aviación Naval, Capitán de Fragata Sr. Eduardo Allen Hahn, durante el traspaso del aeródromo El Belloto por parte de la Fuerza Aérea a la Armada de Chile.

Inicios del Aeródromo.

El actual sector de Belloto Centro, conocido como El Belloto 2000, en la comuna de Quilpué, fue alguna vez un extenso llano de plantaciones de eucaliptos y viñedos; centro de las más recordadas vendimias del valle de Quilpué.

El proyecto de enlace aéreo comenzó a gestarse a comienzos del siglo XX y se planteó como una forma de dotar a Valparaíso de una conexión aeronáutica y de esa forma comunicar de manera eficiente el principal puerto de la nación.

El Puerto Aéreo en un comienzo, fue considerado como un simple aeródromo, de allí fue cobrando importancia, los relatos nos informan que ya en el año 1934 existía una improvisada pista de aterrizaje, ubicada específicamente en el sector del fundo “Las Rosas”, y tenía una orientación de sur a norte.

Así fue como el 12 de octubre de 1935, en la sede de la Municipalidad de Quilpué, se fundó en aquel sector el “Club Aéreo Aconcagua”, nombre que se cambiaría, al poco tiempo, por “Club Aéreo Valparaíso”. Este club fue el pionero y el responsable para que un año más tarde el Fisco, por medio de la Dirección de Aeronáutica Civil se hiciera cargo y formara el Aeródromo de El Belloto.

Desde allí en adelante el Aeródromo fue progresando, la pista cambió de orientación y se amplió notablemente en dirección paralela al camino troncal e incluso recibiendo a ilustres personajes, dos Presidentes de la República visitaron sus instalaciones y el poblado aledaño, se trató de los radicales don Pedro Aguirre Cerda, quien arribó en el mes de julio de 1940, y luego en septiembre del mismo año lo hizo su sucesor don Juan Antonio Ríos, tras este último comienzan gestiones de parte de la Línea Aérea Nacional (LAN) para ampliar la pista de aterrizaje en 50 metros con el fin de dar cabida a aviones de transporte de pasajeros. Finalmente, hacia 1945, la pista de aterrizaje mide 1.200 metros de largo por 50 metros de ancho, siendo atendida de forma integral por el personal proveniente de la Base Aérea de Quintero dependiente de la Fuerza Aérea de Chile.

En marzo de 1950, la Línea Aérea Nacional, LAN, realizó la compra de los aviones Dove De Havilland. El primer DH Dove de esta nueva partida, fue embarcado en el Vapor “American Press” con destino a Nueva York, siendo trasladado al Vapor “Santa Isabel” que lo trajo hasta Valparaíso, arribando en el mes de mayo de 1950.

Con la incorporación de los DH Dove se estableció un servicio con cuatro frecuencias diarias a Valparaíso, aterrizándose en el aeródromo El Belloto y luego fueron empleados en las rutas a La Serena y Concepción.

Sin embargo, el auge del Aeropuerto se vio frenado con los intereses de dotar al puerto de Valparaíso de una pista de aterrizaje más cercana a su ubicación geográfica. El Belloto hacia mediados del siglo 20 era un poblado muy retirado y por eso a trasmano de los intereses de los porteños, por lo mismo, la idea de modernizar el recinto fue prontamente diluyéndose.

La Aviación Naval en El Belloto.

A la llegada de los aviones Beechcraft D-18S a Chile a fines del año 1954, debió improvisarse una Base, como en las dos ocasiones anteriores (Las Torpederas 1920 y Talcahuano 1942).

La Armada de Chile había concluido los estudios para ubicar sus actividades aéreas, cuando los aviones se encontraban próximos a ser entregados en la fábrica. Había llegado al convencimiento que la base debería estar situada de manera tal que pudiese contribuir a la misión principal del material adquirido, que era la de apoyar a las actividades de la Escuadra Nacional. Como el entrenamiento de esta fuerza se desarrollaba entre Coquimbo y Talcahuano, esa era el área más indicada. También se exigía una relativa proximidad a Santiago, por las actividades de enlace que debían cumplir los aviones entre las reparticiones superiores institucionales, radicadas en Valparaíso y la Comandancia en Jefe y Estado

Mayor, que una vez más estaban en Santiago por decisión de la administración del Presidente de la República, Carlos Ibáñez del Campo.

La Superioridad Naval estimaba que al iniciarse las actividades de la Aviación Naval con un pequeño núcleo de oficiales, gente de mar y material aéreo, no era necesario crear una base para uso exclusivo de la Armada, lo que tendría un costo demasiado alto. Se pensaba que bastaba con compartir una pista ya existente, que reuniese las condiciones señaladas, construyendo solamente los edificios indispensables.

Siguiendo los razonamientos anteriores, se desecharon los aeropuertos de La Serena y Concepción por ser demasiado distantes del área donde se desarrollaría la mayor parte de las actividades aeronavales. Se descartaron también los aeropuertos de las ciudades interiores. Se deseaba estar cerca del mar, medio natural de acción de la Armada.

El aeródromo de El Belloto, que reunía las condiciones de ubicación, no fue considerado inicialmente, en atención a que su pista era demasiado corta y estaba en muy malas condiciones. La elección se inclinó por Quintero, la base aportada por la Armada para la formación de la Fuerza Aérea en 1930.

El Comandante en Jefe de la Armada ofició al Ministro de Defensa dando los argumentos resumidos anteriormente, para solicitar que se recabara de la Fuerza Aérea de Chile las facilidades para operar desde su base de Quintero un Escuadrón Aeronaval compuesto por diez pilotos y cuarenta especialistas técnicos, al mando de un Capitán de Fragata. La idea no fue acogida favorablemente. Se consideró que las instalaciones eran insuficientes para recibir al personal de otra institución y que podrían presentarse problemas de convivencia.

La Armada insistió, ofreciendo construir hangares al otro lado de la pista, en un sector alejado y obtener alojamiento para su personal en el balneario de Quintero, mientras se construían los edificios necesarios. La respuesta también fue negativa. Finalmente, se optó por radicar las actividades del recientemente creado Escuadrón Aeronaval en el Aeródromo de El Belloto.

En el extremo weste, existían algunos terrenos de propiedad de la Armada sin ningún tipo de construcciones. El Belloto, como todos los aeródromos civiles del país era administrado y supervisado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, organismo dependiente de la Fuerza Aérea, con funciones que se asemejan a las de la Dirección General del Territorio Marítimo. La Dirección de Aeronáutica mantenía un pequeño destacamento para la atención de la torre de control y servicio de comunicaciones.

El 21 de octubre de 1954, terminados los saludos y presentaciones de las dotaciones que trajeron los aviones Beechcraft D-18S en vuelo desde los Estados Unidos, se produjo el desplazamiento a El Belloto donde encontraron que, al igual que en 1919 en Las Torpederas, había que hacerlo todo.

La pista estaba mal orientada, casi a noventa grados con respecto a los vientos más frecuentes. Era demasiado corta y con un obstáculo constituido por una loma en su extremo weste. Al despegue en esa dirección, los aviones debían sobrevolar la ciudad de Quilpué. En la dirección contraria, pero más lejos, estaba la ciudad de Villa Alemana. La población de ambas y su extensión urbana, no era la de hoy.

Al poco tiempo de haber llegado los aviones, lo hicieron los helicópteros Bell 47G, transportados vía marítima, desarmados y contenidos en grandes cajones de madera.



Pista Aeródromo "El Belloto" a principios de 1960.



En esta imagen aún se puede visualizar la orientación de Norte a Sur de la antigua pista de El Belloto

El 15 de noviembre de 1954 se armó el primer helicóptero de la Armada por personal especialista, que no tenía otra experiencia en este novedoso tipo de aeronaves que la obtenida en el curso impartido por la fábrica. Los trabajos fueron dirigidos por el teniente 1° Enrique Grunwald Juanchuto. Los cajones de embalaje fueron destinados a servir posteriormente como oficinas y pañoles. De esta manera, las actividades de la Aviación Naval, quedaron restablecidas en los últimos meses de 1954.

La primera unidad creada en El Belloto se denominó Escuadrón Aeronaval, usando la designación empleada por la Aviación Naval de los Estados Unidos. El primer comandante fue el Capitán de Fragata Calixto Pereira Ramírez, el líder de la formación que trajo los aviones D-18S hasta Chile, alumno de aquel curso que constituyó un aislado esfuerzo por crear nuevamente la Aviación Naval durante los años de la Segunda Guerra Mundial.

El comandante Pereira se alejó de la Aviación Naval a fines de 1954 para cumplir otra destinación dentro de la Armada y asumió el mando en forma interina el Capitán de Corbeta Roberto Vargas Biggs.



Los cajones de embalajes de los tres primeros helicópteros Bell 47G de la Aviación Naval, fueron las primeras instalaciones de la naciente especialidad del Albatros Dorado, durante su etapa de resurgimiento en 1954.

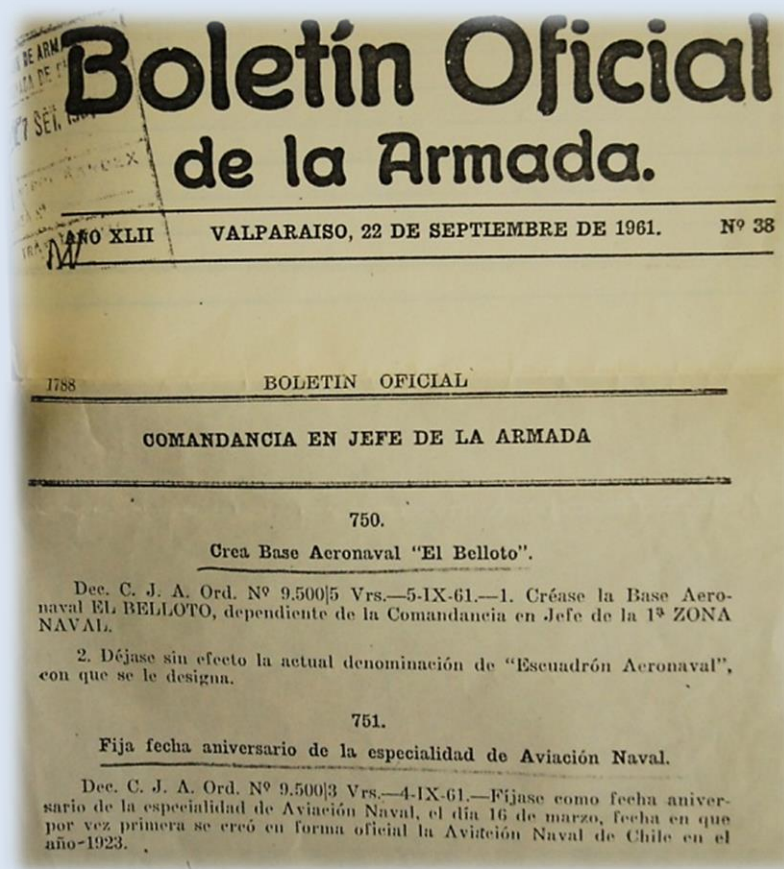


La Aviación Naval va creciendo en instalaciones terrestres, con su primer hangar y su torre de control aledaña a éste, principios de la década de los '60.

El 4 de septiembre de 1961, por resolución de la Comandancia en Jefe de la Armada N° 9500/3 Vrs., se fijó como fecha de Aniversario de la Especialidad de Aviación Naval el día 16 de marzo, fecha en que por primera vez se creó en forma oficial la Aviación Naval de Chile el año 1923.

El 5 de septiembre de 1961, por resolución de la Comandancia en Jefe de la Armada N° 9500/4 Vrs., se organizó el material de vuelo aeronaval en un Grupo Aeronaval, compuesto por:
Escuadrón Aeronaval de Transporte
Escuadrón Aeronaval Antisubmarino

El 5 de septiembre de 1961, se crea la Base Aeronaval "El Belloto", por resolución de la Comandancia en Jefe de la Armada N° 9500/5 Vrs., dependiente de la Comandancia en Jefe de la Primera Zona Naval y dejó sin efecto la denominación de Escuadrón Aeronaval.



Boletín Oficial de la Armada, de fecha 22 de septiembre de 1961, que da cuenta de la creación de la Base Aeronaval "El Belloto" y la fijación de la fecha de aniversario de la especialidad de la Aviación Naval.

El 22 de marzo de 1962, por resolución de la Comandancia de la Aviación Naval N° 6030/1Vrs., se crea el Centro de Abastecimiento de la Aviación Naval, que tendría por misión la recepción, almacenamiento, conservación y distribución de todo el material exclusivo en la Aviación Naval, como asimismo el control y despacho de material inventariable enviado a reparación extra institucional o al extranjero.



Primera dotación del Centro de Abastecimiento de la Aviación Naval en 1962, siendo su primer jefe el Capitán de Corbeta don Juan Flores Vera.



*Dotación de la Aviación Naval en la Base Aeronaval "El Belloto"
Imagen correspondiente al 16 de marzo de 1964.*

Entrega del Aeródromo por parte de la Fuerza Aérea a la Armada de Chile.

El 26 de diciembre de 1966, se inició la entrega del Aeródromo "El Belloto" por parte de la Fuerza Aérea de Chile a la Armada de Chile, la que finalizó el 29 de diciembre del mismo año, pasando el Aeródromo a total control de la Armada. Para tal efecto, viajó desde Santiago una comisión especial encabezada por el Comandante de Grupo Hernán Del Río, la que se reunió con el comandante de la Aviación Naval

Capitán de Fragata Eduardo Allen Hahn, luego de lo cual se comenzó a revisar los documentos respectivos y levantar los inventarios del caso.

La entrega del Aeródromo “El Belloto” a la Armada de Chile, se cumplió en virtud a lo dispuesto por un Decreto Supremo firmado por el Presidente de la República de acuerdo con un completo informe efectuado por el Ministro de Defensa Nacional Juan De Dios Carmona.

Pavimentación de la pista de aterrizaje.

Posterior a la entrega del Aeródromo, se iniciaron los estudios para la ampliación y pavimentación de la pista y se procedió al cierre reglamentario del campo para impedir el paso de los animales por el interior de ésta.

La pavimentación se estimó como medida de primera ejecución, ya que las piedrecillas existentes en la pista, producía serios daños a las hélices y alas de las aeronaves.

En su libro “Recuerdos de Mi Bitácora”, el Contraalmirante, don Carlos Chubretovich Álvarez (Q.E.P.D.), relata que debido a sus constantes vuelos en aviones navales, pudo apreciar los daños que se producían en los fuselajes, alas y timones en los aviones que salían desde la Base Aeronaval “El Belloto”, ocasionados por los impactos de las piedras disparadas por las ruedas durante las carreras de despegue y de aterrizaje en la pista de tierra en que operaban.

Dentro de esta temática, dice: *“supe alrededor de 1966 que mi gran amigo de la infancia Sergio Ossa Pretot, había sido nombrado Ministro de Obras Públicas. Sin pedir permiso alguno, ni pedir autorización, me dirigí de Talcahuano a Santiago para entrevistarme con él. En cuanto la secretaria me anunció, Sergio me hizo pasar. Después de expresarle mis felicitaciones por su nombramiento, entré a la parte difícil de mi conversación”.*

“Le expliqué que por falta de recursos en nuestra única pista de aterrizaje en El Belloto, el ripio de la cancha estaba deteriorando constantemente la estructura de los aviones, principalmente las alas y timones, y ello con el agravante que se estaba arriesgando la vida de los pilotos. Luego de escucharme el Ministro hizo llamar al Jefe de Aeropuertos, a quien luego de presentármelo, le dijo que tomara todas las medidas para proceder cuanto antes a la pavimentación de la pista de aterrizajes de la Base Aeronaval El Belloto, con cargo al presupuesto del Ministerio”.

“Ante mi sorpresa, por una resolución tan rápida, sorpresiva y favorable respuesta, me comprometí a proporcionar alimentación y alojamiento en El Belloto a los funcionarios de la Dirección de Aeropuertos que debían estar presentes en la ejecución de los trabajos. Este fue el costo que tuvo para la Armada de Chile, la pavimentación de dicha pista”.

El miércoles 23 de abril de 1969, fue inaugurada la nueva pista asfaltada de “El Belloto”, los trabajos se iniciaron el 27 de noviembre de 1967 por la Empresa Constructora “Longhi S.A.”. Las nuevas dimensiones de la pista fueron de un largo de 1.304 metros y 30 metros de ancho. Esta ceremonia fue presidida por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Fernando Porta Ángulo y por el comandante de la Aviación Naval Capitán de Navío Carlos Borrowman Sanhueza.



Base Aeronaval "El Belloto" con su nueva pista asfaltada.

Servicio Meteorológico de la Armada de Chile.

La Oficina Meteorológica de Chile desarrolló su labor durante 21 años. Sin embargo, el rápido desarrollo de la aviación llevó al gobierno de don Gabriel González Videla a disponer por Decreto Supremo N° 231 del 3 de abril de 1949, que la Oficina Meteorológica pasara a depender de la Fuerza Aérea de Chile.

La importancia de contar con una previsión del tiempo que apoyara las operaciones navales y la necesidad de apoyo meteorológico a los mandos y unidades en el momento requerido, llevó a la Armada a reactivar su Servicio Meteorológico.

Por Decreto de la Comandancia en Jefe de la Armada N° 6030/1 del 1 de junio de 1964, se creó el "*Servicio Meteorológico de Campaña de la Armada*", asignándosele la misión de satisfacer las necesidades meteorológicas operativas en tiempo de paz y de guerra de las unidades y fuerzas navales, tanto de superficie, como aéreas.

El miércoles 23 de abril de 1969, fueron inauguradas las nuevas instalaciones del Servicio Meteorológico de la Armada, aposentadas en la Base Aeronaval "El Belloto".

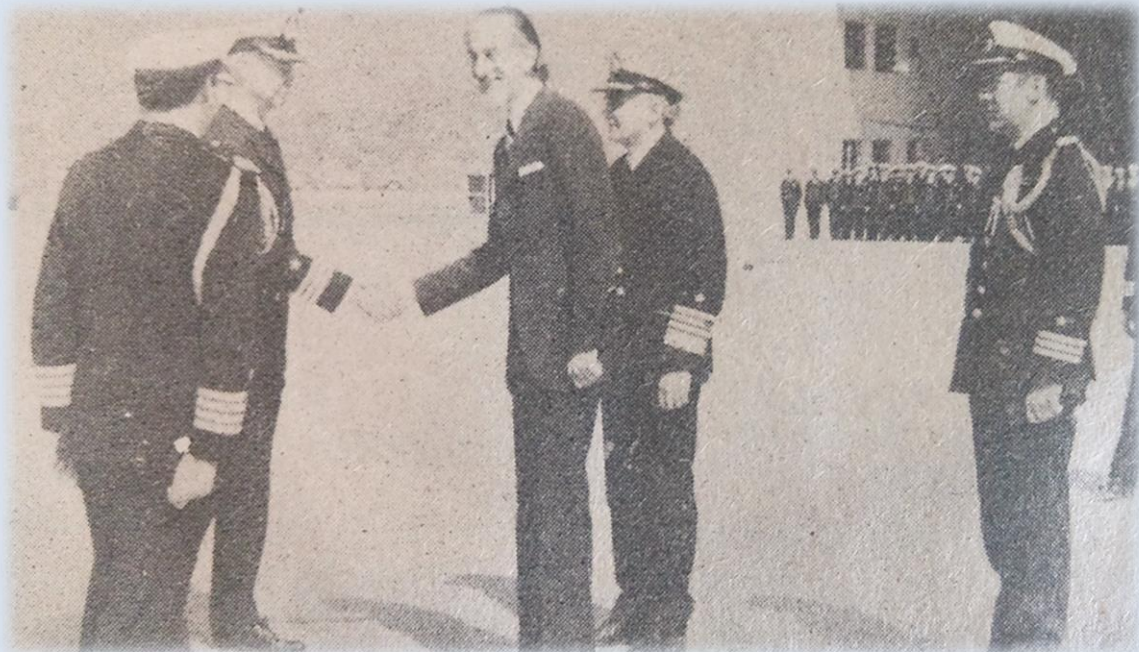
Cincuenta años de la Aviación Naval.

El 16 de marzo de 1973, con una ceremonia que se realizó a las 11 de la mañana en la Base Aeronaval "El Belloto", se llevó a efecto la celebración de los cincuenta años cumplidos por la Aviación Naval desde su creación en 1923.

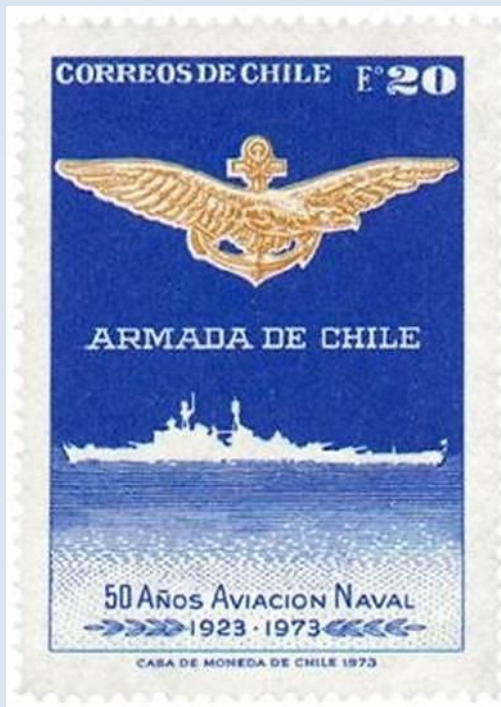
El evento fue presidido por el Ministro de Defensa Nacional José Tohá González, quien fue acompañado por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Raúl Montero Cornejo, el Comandante en Jefe de la Primera Zona Naval, Vicealmirante José Toribio Merino Castro, Cuerpo de Almirantes y autoridades civiles y militares. Especialmente invitados asistieron el Director Nacional Subrogante de Correos y Telecomunicaciones, Agustín Cid Martínez, el Subdirector Nacional Miguel Olmedo, el Jefe del Departamento Filatélico Gonzalo Perello y el Jefe de la Tercera Zona de Correos y Telégrafos con asiento en Valparaíso Rubén Carrasco. Estas personas hicieron entrega oficial del sello y sobre de la primera emisión de la estampilla conmemorativa de los 50 años de la Aviación Naval.

Después de los honores de ordenanza realizados por las fuerzas de presentación, el comandante de la Aviación Naval, Capitán de Fragata Ernesto Huber Von Appen hizo una reseña histórica del nacimiento y desarrollo de la Aviación Naval, de los problemas creados en el crecimiento de esta rama de la Armada y del porvenir que ella tiene en materia de exploración y apoyo de la Escuadra, dentro de las modernas técnicas de la guerra en el mar.

Posteriormente se efectuó un desfile ante las autoridades y luego el Ministro y comitiva se dirigieron al Centro de Instrucción de la Aviación Naval, donde el Director General de Correos y Telégrafos hizo entrega oficial del sello emitido por ese organismo en conmemoración del Cincuentenario celebrado, destacando sus características y la tirada de un millón quinientos mil ejemplares que Correos puso en circulación.



El comandante de la Aviación Naval, Capitán de Fragata Ernesto Huber Von Appen, saluda al Ministro de Defensa Nacional José Tohá González.



Fotografía del sello conmemorativo, autorizado por el Decreto Supremo N° 147 publicado en el Diario Oficial del 23 de febrero de 1973.

La estampilla está impresa en off-set, es de color azul y dorado, dimensiones 26 mm por 39 mm, y tuvo un valor de veinte escudos.

Pabellón de Combate de la Base Aeronaval "El Belloto".

**BASE AERONAVAL "EL BELLOTO"
RECIBE ESTANDARTE**

El 21 de mayo se realizó en la Base Aeronaval de El Belloto la ceremonia de conmemoración del 99° aniversario del Combate de Iquique con la asistencia de las autoridades de la zona. En el acto los estudiantes básicos fiscales y particulares dependientes del Cuarto Sector Escolar de Quilpué, que comprende a escuelas de Villa Alemana y Quilpué, entregaron el estandar-

te de presentación a la Base Aeronaval. La entrega la efectuó la Directora Escolar, profesora Ursula Fruh Salomón acompañada de una delegación de profesores y presidentes de Centros de Padres y Apoderados de Quilpué y Villa Alemana. La donación fue agradecida por el capitán de fragata Frédéric Corthon Besse y el estandarte bendecido por el capellán de la repartición.

Publicación de la Revista de Marina, mayo-junio 1978.

El 21 de mayo de 1978 se realizó en la Base Aeronaval "El Belloto" la ceremonia conmemorativa de los 99 años del Combate Naval de Iquique, con la asistencia de diversas autoridades de la V Región, junto a los alcaldes de Quilpué, Sra. Norma Norero Schiaffino; y de Villa Alemana, Don Alejandro Peralta Peña.

Una agrupación de estudiantes básicos fiscales y particulares, dependientes del 4º Sector Escolar de la Región de Valparaíso, que comprendían los colegios de Quilpué y Villa Alemana, entregaron el "Pabellón de Combate" a la Base Aeronaval, donación a cargo de la profesora Ursula Fruh Salomón y una delegación de profesores y presidentes de centros de padres y apoderados de estas comunas.

La profesora Fruh fue acompañada por los tenientes 2º Tomás Wilson Padilla y Javier Botto Lachaise, recibiendo el nuevo estandarte el teniente 2º Max Schaeffer Cariola, el Sargento 1º Héctor Pavéz Flores y Sargento 2º Luis Chicuy. Siendo luego bendecido por el Capellán Teniente 1º Eduardo Stangher, sellando esta ceremonia una descarga de fusilería y recibido oficialmente por el comandante Corthorn.



La profesora FRUH durante la ceremonia de entrega del Pabellón de Combate a la Base Aeronaval "El Belloto".

Aviador Honorario Almirante don José Toribio Merino Castro.

El 15 de enero de 1979 por resolución de la Comandancia de la Aviación Naval N° 9500/10, se otorgó el título de Aviador Naval Honorario al Almirante don José Toribio Merino Castro, Comandante en Jefe de la Armada.

"Como expresión de gratitud por la confianza ilimitada que depositó en nosotros, por la fe inextinguible que alentó su misión de conductor y por la tenacidad indesmayable con que comprobó la búsqueda de materializaciones de nuestras aspiraciones profesionales, la Aviación Naval tiene el honor de declarar

Aviador Naval Honorario de la Armada de Chile, al Comandante en Jefe de la Armada y Miembro de la Junta de Gobierno, Almirante José Toribio Merino Castro”

Con estas palabras el comandante de la Aviación Naval, Capitán de Navío Sergio Mendoza Rojas, designó al Almirante Merino, miembro honorario de la bandada del Albatros Dorado.

Extracto de las palabras del Almirante MERINO:

“Es un momento bastante anormal en mi carrera de pasar de un quehacer esencialmente profesional a ser parte, porque lo siento verdaderamente, del grupo selecto que son ustedes, los aviadores navales. Y son grupo selecto porque requiere vuestro quehacer, selección del conocimiento, de la capacidad física e intelectual para hacer que la guerra en el mar sea más perfecta”.



El comandante de la Aviación Naval, Capitán de Navío Sergio Mendoza Rojas, en momentos en que impone la piocha de Aviador Naval al Comandante en Jefe de la Armada, Almirante José T. Merino Castro, luego de declararlo Aviador Naval Honorario de la Armada de Chile.

Escuela de Aviación Naval.

Hasta el año 1965, en el Departamento de Operaciones del Escuadrón Aeronaval existió inicialmente una división dedicada al entrenamiento. Más tarde, cuando se hicieron las grandes reformas orgánicas de 1964, se creó en el año 1966 un Centro de Instrucción con la meta de entrenar pilotos ya recibidos en otras escuelas, e iniciar la formación de oficiales y gente de mar.

En este establecimiento, con sede en la Base Aeronaval “El Belloto”, en marzo de 1966 se inició el primer curso para oficiales pilotos, ingresaron tres tenientes 2° e igual número de subtenientes. Se comenzó con las asignaturas teóricas hasta que en mayo del mismo año y con la llegada de los aviones Mentor T-34, se iniciaron los vuelos de instrucción en estas aeronaves.

El 17 de abril de 1979, se creó la Escuela de Aviación Naval, en reemplazo del Centro de Instrucción de la Aviación Naval, según Resolución de la Comandancia en Jefe de la Armada N° 3800/1 Vrs. de fecha 17 de abril de 1979, siendo su primer comandante el Capitán de Fragata Héctor Higuera Ormazabal.



El 14 de mayo de 1987 por resolución de la Comandancia de la Aviación Naval N° 6065/6, se aprobó el escudo oficial de la Base Aeronaval "El Belloto".

Traslado Base Aeronaval "El Belloto".

Las limitaciones de la pista de la Base Aeronaval "El Belloto" y la imposibilidad de ampliarla o corregir sus defectos, por el desarrollo urbano de las comunas de Quilpué y Villa Alemana y por la configuración del terreno, obligaron a la búsqueda de un nuevo emplazamiento. Se estudiaron varias opciones, entre ellas la de trasladarla al Aeropuerto de Carriel Sur en la comuna de Concepción. Fue desestimada porque equivalía a retrotraer la situación a cuando la Aviación Naval no tenía autonomía suficiente para sus propias operaciones de vuelo por estar emplazada en terrenos donde funcionaba un aeródromo controlado por la Dirección General de Aeronáutica Civil. El segundo inconveniente del traslado a Concepción era el alejamiento del puerto base de la Escuadra Nacional, teniendo presente que la mayor parte de los medios aeronavales están asignados permanentemente a ese mando operativo, que gran parte del año realiza su entrenamiento en la zona central y norte del país.

Finalmente, el 31 de octubre de 1986, por Memorandum N° 4742/1, el Comandante en Jefe de la Armada, dispuso anular el Proyecto "QUELTEHUE", relacionado con el traslado de la Aviación Naval a Carriel Sur, y archivar los antecedentes en su actual estado de tramitación.

Dentro del difícil relieve del sector costero de la Quinta Región había que encontrar terrenos que no hiciesen necesario obras de magnitud y costo considerable para construir una pista consistente con las necesidades del material de vuelo. Finalmente se encontraron los terrenos adecuados en lo que hoy es la comuna de Concón.

De acuerdo a lo anterior, el 5 de noviembre de 1986, por Memorándum N° 4712/9, la Dirección General de los Servicios de la Armada, informó que el Comandante en Jefe de la Armada aprobó la ejecución del Plan "IMPERIAL", para diseñar y construir una Base Aeronaval en el sector de Concón, para la operación de los medios de la Aviación Naval, en reemplazo de la Base Aeronaval "El Belloto".

El 19 de diciembre de 1987, se inauguró la pista de la nueva Base Aeronaval "Viña del Mar", que contó con la presencia del Comandante en Jefe de la Armada, Almirante José Toribio Merino Castro y del Jefe del Estado Mayor General de la Armada, Vicealmirante Hernán Rivera Calderón, quienes llegaron en uno de los tres aviones PC-7, que fueron los primeros en aterrizar en esta nueva pista.

Al Vicealmirante Rivera, que era en ese entonces Jefe del Estado Mayor General de la Armada y había sido varias veces Comandante de la Aviación Naval, le recayó la alta distinción de ser el principal impulsor en la construcción de esta magnífica obra, para lo cual contó con la entusiasta colaboración del Vicealmirante Claudio Aguayo Herrera.



Ceremonia de inauguración de la nueva pista de la futura Base Aeronaval, realizada el 19 de diciembre de 1987.

Luego de haberse completado el traslado de todas las Unidades Aeronavales y Reparticiones a las nuevas instalaciones en Concón, el 13 de septiembre de 1991, la Aviación Naval se dirigió a la ex Base Aeronaval "El Belloto" para despedirla oficialmente en una ceremonia que fue presidida por el comandante de la Aviación Naval, Comodoro Eduardo Berardi Gaete. El Capitán de Navío Carlos Tromben Corbalán, pronunció un discurso recordando la trayectoria de la Repartición en que renació definitivamente la Aviación Naval en la década de los cincuenta.



Arriado por última vez del Pabellón Nacional en la Ex-Base Aeronaval “El Belloto”

En un país un tanto desaprensivo de lo que cuestan los esfuerzos del pasado, a menudo se defienden con entusiasmo las iniciativas demoleedoras y no las actividades que implican una actitud constructora. Por este motivo, edificios, escuelas, barrios residenciales, bases aeronavales, teatros y otras importantes obras del esfuerzo de generaciones enteras, son desechadas muchas veces por razones no bien ponderadas o por simple moda. Por desgracia, la infraestructura aeronáutica que tanto cuesta levantar, no es protegida debidamente en todos los casos.

La determinación de contar con una moderna infraestructura correspondió a las limitaciones del emplazamiento de “El Belloto” y su incompetencia para el eficiente desarrollo de las actividades aeronavales de la Marina.

La Base Aeronaval “El Belloto”, ahogada por el desarrollo urbano incontrolado debió desaparecer, pero no así el espíritu del aviador naval, que debía nuevamente emprender el vuelo para buscar un nuevo nido, con la nostalgia de dejar un hogar que la acogió por casi 35 años, pero la Aviación Naval estaba creciendo y debía buscar un lugar que prestara las seguridades y comodidades para enfrentar los nuevos desafíos que la Armada y el país espera de esta noble especialidad.

Carlos Saldivia Rojas

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

- Recuerdo del Puerto Aéreo y Base Aeronaval de El Belloto. Ricardo Andrés Loyola Loyola
- www.noticias.usm.cl, Historias sansanas: Hitos del Club Aéreo de la Universidad Santa María
- www.sansanos.us, "Velocidad y altura, conservan la dentadura", Hitos, historias y fotos del Club Aéreo de la USM.
- "Recuerdos de Mi Bitácora", Contraalmirante Carlos Chubretovich Álvarez
- www.clubaeronaval.com/historia
- Revista de Marina, 1978/3
- El Mercurio de Valparaíso, enero de 1979.
- Revista de Marina, 1979/1
- Bitácora de un Almirante, José Toribio Merino Castro. Editorial Andrés Bello, 1998.
- La Aviación Naval de Chile, Carlos Tromben Corbalán. Segunda Edición, 1998
- Archivo Histórico de la Aviación Naval.



Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



Las cartas al director, son textos y contenidos no literarios que argumentan ideas, posturas, necesidades, saludos 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

Estimados colegas del Instituto,

Les envío un saludo fraterno, esperando tengan unas felices fiestas con sus familias y seres queridos, confiando en que el año 2019 sea pleno de realizaciones profesionales, materiales y espirituales para todos y cada uno de Ustedes.

Con entero agradecimiento y aprecio.

Felicitaciones por lo todo que hacen. Disfruto detalladamente cada publicación que recibo.

Saludos miles,

Diego Carrasco Carrasco

Abogado

Jefe (encargado) Sección Investigación Infraccional - Dirección General de Aeronáutica Civil

Estimado Norberto,

Con iguales deseos de paz y felicidad para todos ustedes, esperando un mejor año 2019 para todos los chilenos y, en especial, para nuestras Fuerzas Armadas y Carabineros de Chile.

Con un fraternal abrazo.

José G Gaete Paredes.

Agradezco y retribuyo, el afectuoso saludo de fiestas de Fin de Año.

Aprovecho esta oportunidad para agradecer también, toda aquella relevante información aeronáutica recibida oportunamente, a través de IIHACH.

Muchas gracias y Felices Fiestas

Alberto López

*Muchas gracias estimado Norberto,
Los mejores deseos para todo el Consejo Directivo y los miembros de esa corporación.
Un fuerte abrazo,*

*Fernando Lévano Castillo
ACP - Aero Club del Perú*

*Muchas gracias por el saludo y buenos deseos que nos hacen llegar.
Aprovecho la oportunidad para hacer un reconocimiento y felicitar esa gran labor incondicional que desarrolla el selecto grupo humano que conforman el IAHACH, permitiendo mantener vigente la historia aeronáutica nacional.
Los mejores deseos para cada uno de ustedes y que el próximo año 2019 sea coronado por el éxito en sus labores.*

*Los mejores deseos.
Sergio Molina Correa*

Mis saludos para ustedes e institución en esta navidad, deseándole paz, fe y esperanza, además de tener la bienvenida del año 2019, y conseguir lograr los objetivos con sabiduría.

*Reinaldo Riveros Pizarro.
Escritor e investigador de la cultura pampina y editor
de la Revista Cultural “La Voz de la Pampa”*

QUERIDOS AMIGOS

*PARA ESTA NAVIDAD LES DESEO UNA FELIZ NAVIDAD Y UN PROSPERO AÑO NUEVO
ESPERANDO TENGAN UNA SALUD QUE LOS ACOMPAÑE EN SUS QUEHACERES. EL 2019*

*ATTE.
GABRIEL LIRA ROSAS*

*Estimado Norberto,
Agradezco cordial saludo navideño con los parabienes para el 2019. Por mi parte retribuyo los buenos deseos de navidad y prosperidad para ti, para el Directorio y para todos los miembros y amigos del Instituto.
Dios nos ayude a cuidar nuestra historia, en ella está la “mano de Dios”.
Atte.*

Celestino Higor

*Reciban el mejor de los reconocimientos a la labor que IHHACH ha llevado no solo en este año 2018, sino desde su creación, llevando la historia aeronáutica chilena muy lejos allende sus fronteras.
Feliz Navidad y un mejor Año Nuevo.
Fuerte abrazo.*

*Oscar Fernando Ramírez Alvarado.
OFRAMex1
Director de Investigación y Cultura SMEAL*

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

Mensaje de Navidad y Año Nuevo 2019

A todos nuestros apreciados amigos:

Nuestra Institución, vive hoy momentos de dolor y amargura causados por quienes traicionaron su juramento de servir fielmente los deberes que les fueran confiados ante Dios y la Patria.

En esta Navidad y ante el advenimiento del Nuevo Año 2019, el H. Directorio y los Miembros de Número de nuestra Corporación, desean con este sencillo Mensaje, hacer saber a U.S., su adhesión e irrestricto apoyo a todo el personal de Carabineros de Chile, sin distinción de grados ni jerarquías, a los hombres y mujeres que han debido soportar la agresión y grito popular a lo que se suma el menoscabo de su dignidad en su condición de seres humanos al servicio del Estado.

Tenemos la convicción que después de haberse superado estos dramáticos y dolorosos acontecimientos, la Institución de nuestro profundo querer, renacerá con nuevos bríos para servir el Orden y la Seguridad que la ciudadanía demanda.

Con profunda fe en el futuro de la Patria, reciba U.S., un estrecho y cálido abrazo con la exposición de nuestros sinceros votos a la Divina Providencia, por el bienestar y éxito futuro en la vida de vuestra dignísima familia.

¡ VIVA CHILE Y VIVA CARABINEROS DE CHILE....!

Por el H. Directorio,

*Hosmán Pérez Sepúlveda
General Inspector (r) de Carabineros.
Presidente*

Santiago, diciembre de 2018.

Hola

Como es ya tradicional para estas fiestas, anoche me llamó desde Buenos Aires doña Yolanda de Rodríguez, viuda de quien fuera miembro correspondiente nuestro en Argentina, el profesor Oscar Luis Rodríguez.-

Como siempre para desearnos una Feliz Navidad y lo mejor para el Año Nuevo, haciendo gratos recuerdos de sus dos estadías en Chile cuando vino a nuestros congresos.-

Le retribuí sus sentimientos expresándole que nosotros no la hemos olvidado como tampoco a su esposo, gran amigo de Chile.-

Saludos

Sergio Barriga Kreft

Hago extensivo este saludo para todos ustedes. Su premisa "Juntos Haremos Historia" lo dice todo, que siempre nuestras instituciones trabajen unidas.

Felices fiestas y que el año 2019 sea histórico.

Saluda atentamente,

Corina Barrera Capot

Sección Museología

Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio



El Club Aéreo de Puerto Montt,
saluda a Usted y familia en esta Navidad.
Que el amor, la Esperanza inunde vuestros hogares
y colme de alegría y prosperidad el nuevo año 2019
que se avecina.

Héctor Alvarado Navarrete
Presidente

Puerto Montt, Diciembre 24 de 2018



La Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile

Les desea a usted y a todos los integrantes de su Club Aéreo una Feliz Navidad y Próspero Año Nuevo, esperando que el año 2019 sea una esperanza de éxito y prosperidad.

Orietta Rodríguez Gaune
Presidenta







IDENTIDAD

El patrimonio constituye identidad y favorece la cohesión de las comunidades.

INCLUSIÓN

El patrimonio y la creatividad contribuyen a la construcción de sociedades del conocimiento dinámicas, innovadoras y prósperas.

EXPERIENCIA

La experiencia contribuye a la edificación de sociedades abiertas, inclusivas y pluralistas.

Feliz navidad y un mejor 2019



Happy New Year
Bonne Année
Frohes Neues Jahr
С НОВЫМ ГОДОМ
Feliz Año Nuevo
كل عام وأنتم بخير

Bob Henderson, FAI President

Susanne Schödel, FAI Secretary General

FAI Young Artists Contest 2018 - "Flying into the Future"
Senior Category (Ages 14-17) - First Prize: Ge Shi (CHN)

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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg

Oscar Avendaño Godoy

Alberto Fernández Donoso

Aníbal Jiménez Lazón

José Guzmán Moreno

Mario Magliocchetti Oleaga

Sandrino Vergara Paredes

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 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 Yáñez
Oscar Avendaño Godoy
Sergio Barriga Kreft

Colaboradores

Carlos Saldivia Rojas
Claudio Cáceres Godoy
Eloy Martín
Héctor Alarcón Carrasco
Walter M. Bentancor

ISSN 0719-9635

101 años al servicio de nuestros asegurados

La Mutualidad del Ejército y Aviación se comenzó a gestar en el año 1916, en el seno del Directorio del Club Militar, integrado en ese entonces por su presidente, General José María Bari, General Guillermo Armstrong, Coronel Mariano Navarrete, Teniente Coronel Luis Cabrera y Mayor Bernardo Gómez Solar. Este grupo de oficiales impulsó el nacimiento de la Mutualidad, al modificar los estatutos del club e incorporar una novedosa entidad que ampliaba sus propósitos sociales originales, creando la sección de Seguro Mutuo de Vida y Compensación de Retiro.

El Seguro Mutuo de Vida, estipulaba que en caso de fallecimiento de un integrante de la sección se pagaría un seguro al o los beneficiarios indicados en la tarjeta de seguros. Por otra parte, la denominada Compensación de Retiro, donaba una determinada suma de dinero a la persona que cumpliera 20 años o más de servicio y que se retirara por enfermedad o retiro voluntario. Hasta el año 1918, el club contaba con alrededor de 1.056 socios, los que en su gran mayoría eran integrantes de la sección de seguros. En los años posteriores, el directorio resolvió crear un fondo de dinero destinado a cubrir los gastos de ingreso a la Escuela Militar de un hijo de alguna viuda o militar que hubiese sido miembro del club; similar a las becas que se otorgan actualmente bajo la forma de beneficios sociales o prestaciones de carácter gratuito.

El 24 de diciembre de 1925 se dictó el Decreto Ley N° 807, que disponía la obligatoriedad del seguro de vida para el personal del Ejército, el cual podía ser contratado en la Mutualidad del Ejército, de la Armada, o en cualquier otra entidad mutualista autorizada para ello. El Club Militar estableció un seguro ordinario de vida y uno mixto o dotal pagaderos al fallecer, permitiendo el ingreso como asegurados a miembros de las instituciones armadas y otras organizaciones afines. Con el nacimiento como institución independiente de la Fuerza Aérea en 1930 y el cambio de nombre de la Sección de Seguros de Vida a Mutualidad del Ejército y Aviación mediante Decreto Supremo N° 1829 del 30 de mayo de 1936, se formalizó la separación definitiva del Club Militar, al adquirir personalidad jurídica en 1944.

Junto con el importante avance de las instituciones a partir de los años setenta y sobre la base de los estatutos de 1978, la Mutualidad pudo avanzar a la par con los tiempos, produciéndose cambios trascendentes en su accionar. Durante las décadas de los ochenta y noventa se sucedieron la creación y colocación de nuevas pólizas de seguros dotales y varias modificaciones a la suma asegurada del seguro colectivo, elevando considerablemente el valor de la indemnización y adecuando estos valores a la realidad de las remuneraciones del personal institucional de aquella época. En virtud del espíritu mutualista, también se otorgaron numerosos beneficios para aquellas pólizas de seguro individual que, debido a la depreciación monetaria, disminuyeron considerablemente su rentabilidad.

De manera paulatina, también fueron incorporándose otros beneficios que han permitido el bienestar y protección de los asegurados ante distintas situaciones. Con el objetivo de mejorar la atención que se otorgaba a los asegurados y buscando transformarse en una organización moderna y altamente tecnificada, durante el año 1994 la Mutualidad se trasladó a un nuevo edificio.

Desde el año 2000 en adelante, la Mutualidad inició múltiples proyectos que le han permitido mejorar aún más la atención de sus asegurados. Dentro de estos hitos se cuentan la creación del primer sitio web institucional y la recientemente estrenada Sucursal Virtual durante el año 2017.



**MUTUALIDAD
DEL EJÉRCITO Y AVIACIÓN**

Desde el cielo a la tierra, la magia de una **Carrocería**,
 hoy se escribe **GRISOLÍA**



Grisolía y Cía. Limitada
 Aviador Acevedo 1766 - Conchalí, Santiago - Chile
grisolia@grisolia.cl - www.grisolia.cl

Teléfonos:
 +56 2 2734 6003
 +56 2 2736 3654 - 2 2734 1797