



▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

ISSN 0719-9635

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN



- ▶ **Margot Duhalde Sotomayor**
- ▶ **Adiós Muchachos**
- ▶ **Pabellón de Combate Aviación Naval de Chile**

Actividades de febrero de 2018 - **Nº 2**

FIDAE 2018

INTERNATIONAL AIR & SPACE FAIR

EXPERIENCE MAKES THE DIFFERENCE

20th EDITION



**AEROSPACE
DEFENCE
SECURITY**

APRIL 3-8

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

SUPPORTED BY THE CHILEAN GOVERNMENT



ORGANIZED BY THE CHILEAN AIR FORCE





▶ REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

“El mundo se mueve a un ritmo tan acelerado que la mayoría de las personas irrumpió en el siglo XXI olvidando sus orígenes. Debiera ser al revés. Deberíamos valorizar nuestras raíces y nuestra cultura, y utilizarlas como cimientos para construir nuestro futuro”.

*Recomendaciones de estudiantes en el
Foro Juvenil del Patrimonio Mundial, Pekín (China)*

Con impavidez enfrentamos desvergonzados y desafiantes graffitis que ofenden no solamente los espacios privados, parecen ser o estar “a la moda”, obedeciendo a lo que se autodenomina opinión y decisión popular, un “arte del pueblo y para el pueblo”, parece bastar como permiso final para su libre ejecución. Esto simplemente, es una mentira, una falacia que atropella la inteligencia y menoscaba el verdadero patrimonio de un pueblo, puesto que finalmente destruye los cimientos argumentando libertad de expresión sin el menor respeto a lo que otros entendamos como arte o finalmente, como beneficio. El arte y su comprensión, no es meramente una memoria, sino que es un benéfico legado, y sobre todo si lo cuidamos, puede ser un regalo perpetuo para el futuro de quienes nos precedan.

Entendemos como respeto a la expresión, el que una obra u otra puedan convivir entre sí, cada cual en su espacio, pero esto sólo podrá pasar cuando tomemos conciencia de su existencia, para de este modo poder tomar su adecuado cuidado. En una ciudad, las expresiones de arte al aire libre, están dispuestas como al interior de un gran museo, estas se presentan como signos del respeto o admiración de las personas o recuerdo de los hechos que las inspiraron, brindándonos la oportunidad de conocer y crecer de las experiencias o reflexiones que nosotros rescatemos en este camino hacia el aprendizaje.

La desprotección física o moral, de aquello que denominamos patrimonio, sea este tangible o intangible, bien merece nuestro tiempo y atención, pues si dejamos que “ese ritmo acelerado” con que parecemos enfrentar las cosas, irrumpa en nuestros actos y decisiones trascendentes, terminaremos más temprano que tarde, sin esas raíces que nos son tan necesarias para construir y preservar una cultura y sobre todo, esta Nación.

En este número de Aerohistoria, al igual que como lo hicimos anteriormente en muchos de los boletines, memorias y libros escritos en estos 35 años de vida, seguimos teniendo el privilegio de poder tratar y exponer muchas veces, sobre temas que plantean la consideración, el rescate y la preservación que debe tenerse en cuenta para con nuestra historia. Ya no sólo se trata de saber cómo proceder ante las “inclemencias meteorológicas, temperatura o de la polución” que afecta a los documentos o memoriales, hoy como ayer, no debemos descuidar el preocuparnos primero del hombre, pues en el resguardo de su historia es donde basamos nuestro actuar.

En ello está, el recordar y recorrer vidas como la de nuestra insigne heroína Margot Duhalde, que como homenaje póstumo, al ejemplo claro de servicio, valor y perseverancia de esa noble mujer, nos presenta un camino de experiencia que no nos puede dejar impávidos. Por otra parte, develamos esa otra realidad humana, que nos muestra la impavidez con la que actuamos ante la destrucción parcial de ese histórico monumento denominado “Los Aviadores”, que con algo de desidia e ignorancia, se presentó en nuestros medios de prensa, quizás como un inconveniente menor producto del “gran acontecimiento” que nos puso como país en los ojos del mundo.

Los daños ocasionados por todos estos factores son irreversibles y demandan una pronta intervención por parte de especialistas para su valoración y con ello consolidar lo hasta hoy conservado. La ignorancia y la desprotección a la que lo nuestro está afecto, sea en historias de vida, monumentos o lugares, va generando de a poco que, nuestro patrimonio a veces invisible, vaya desapareciendo ante nuestros ojos, como si la acción, pasión y el agradecimiento que generó su recuerdo, ya no importara, ni menos que perteneciera a alguien.

Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl

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

La aeronáutica también es parte de la Historia de Chile.





▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

EDITORIAL.....	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS.....	6
<i>El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, despidió a su distinguida Socia Honoraria, Margot Duhalde Sotomayor.....</i>	6
<i>El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, recordó un aniversario más de la creación de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”.....</i>	12
OBITUARIO.....	13
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS.....	18
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	21
EFEMÉRIDES DEL MES DE MARZO.....	27
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS.....	41
<i>Margot Duhalde Sotomayor.....</i>	41
<i>Adiós Muchachos.....</i>	70
<i>Palabellón de Combate Aviación Naval de Chile “Quintero”.....</i>	76
<i>Volando con Margot.....</i>	96
AVIONES CON HISTORIA.....	100
<i>Breve reseña del De Havilland “Dragon Rapide” de LIPA-SUR.....</i>	100
SABÍA USTED ?.....	103
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA.....	104
<i>Mala Pata, no más.....</i>	104
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	105

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

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ *El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, despidió a su distinguida Socia Honoraria, Margot Duhalde Sotomayor*



Vista general del interior de la Capilla Ecueménica del Cementerio Parque del Recuerdo

No eran aún las 09:00 de la mañana del martes 6 de febrero de 2018 cuando ya se había reunido alrededor de un centenar de personas en torno al Velatorio N° 5 del Templo Ecueménico del Parque del Recuerdo.

¿La razón?

Allí se estaban velando los restos mortales de quien en vida fuese una distinguida “Mujer Alada”, la misma que había dejado el nombre de Chile clavado alto en los cielos de Inglaterra y Francia, volando en el Air Transport Auxiliary durante gran parte de la Segunda Guerra Mundial, ese triste episodio que enlutó a Europa entera y a tantos otros países de la tierra, y quien había fallecido el lunes 5 de febrero, a la edad de 97 años, en el Hospital Clínico de la Fuerza Aérea de Chile nuestra muy apreciada Socia Honoraria, Margot Duhalde Sotomayor (Q.E.P.D.).

Poco a poco fueron llegando al Campo Santo delegaciones de entidades que querían manifestar su cariño a esa mujer extraordinaria que, luego de cumplir su auto impuesta misión en el extranjero, había regresado al terruño, para continuar su vida unida al singular entorno aeronáutico.

A las 10:50 hrs. y cuando ya la concurrencia sobrepasaba las 250 personas, en representación del Gobierno de Chile se hizo presente, el Ministro de Defensa Nacional, señor José Antonio Gómez Urrutia, dándose de inmediato comienzo al funeral propiamente tal.

Rindió los honores de reglamento una compañía de formación de la Fuerza Aérea de Chile, encabezada por estandarte y banda instrumental, la que dio inicio a los acordes del Himno Institucional “Camaradas”, mientras dos efectivos de la institución, en lenta marcha, trasladaban los restos mortales de Margot sobre un carro mortuario hacia el interior del Templo Ecuménico momentos en los cuales una bandada de 6 aviones del Club Aéreo de Santiago, le rendían desde el aire su último homenaje.

Las exequias fueron realizadas en la Capilla Ecuménica del Cementerio Parque del Recuerdo, la que fue concelebrada por los presbíteros Comandante de Grupo (SR) Juan Carlos Fuentes Arenas, Jefe del Servicio Religioso y el Capellán Comandante de Escuadrilla (SR) Pedro Quiroz Fernández y contó con miembros de muchas instituciones; amigos y familiares.



Entre esas delegaciones se podía distinguir al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Subrogante General de Aviación Lorenzo Villalón del Fierro; el General de Brigada Aérea (A) Roberto Avendaño Veloso, en representación de la Dirección General de Aeronautica Civil; representantes de las Fuerzas Armadas; a la Asociación de Mujeres Pilotos de Chile “Alas Andinas” con su Presidente Sra. María Angélica Fuentealba Rollat, entidad en cuyo seno Margot fue fundadora y líder durante muchos años;

el Círculo de Coroneles de Aviación del cual formó parte como Coronel Honoraria; una numerosa delegación del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile encabezada por su Presidente Sr. Norberto Traub Gainsborg, organización que la tuvo como Socia muy activa y que hoy lamenta su partida como una familia que pierde a una de sus hijas; el Círculo de Pilotos en retiro LAN; la señora Embajadora del Reino Unido, señora Fiona Clouder; el Consejero de la Embajada de Francia en representación de su titular que se encontraba fuera del país; señores Claude Mauro, Presidente de la Asociación Mixta Legión de Honor – Orden Nacional del Mérito y Roger Barlow M.B.E. Presidente de la British Royal Legion en Chile; una delegación de la Pompe France con dos estandartes, uno de ellos, el de los veteranos combatientes y respectivas escoltas; el Presidente del Club Aéreo de Santiago Sr. Hans Gesche y una gran delegación de pilotos socios; integrantes del Centro de Ex cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”; Federación Aérea de Chile, entre otros.

Tras el responso, hicieron uso de la palabra varias organizaciones, amigos y familiares, los que en emotivos discursos destacaron los valores profesionales y personales de esta gran aviadora.



General de Brigada Aérea (A) Roberto Avendaño Veloso, en representación de la Dirección General de Aeronautica Civil



En nombre del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, su presidente despidió a nuestra amiga

Terminado el responso, los restos de Margot descendieron lentamente a una cámara de la capilla, dándose término con ello a la ceremonia pública.

Gran parte de los asistentes formaron una larga fila para despedirse de don Fernando Martínez-Conde Duhalde, hijo único de Margot quien, muy emocionado, agradeció, uno por uno, los saludos y muestras de simpatía que recibía en recuerdo de su madre.



El funeral de Margot fue una gran muestra de respeto y admiración, brindada por quienes directa o indirectamente tuvimos el privilegio de conocerla personalmente y además contar con su cordial amistad.

Para ver más, hacer click



❖ *Algunos mensajes de condolencias recibidos en nuestra corporación*

Estimado Norberto y amigos del IIHACH,

Nos unimos a la sensible pérdida de esta pionera de la aviación chilena y quien abrió el camino para que otras mujeres incursionaran en esta actividad.

Les mandamos un abrazo fraterno y nuestros respetos.

Alfonso Flores

Vice presidente

Sociedad Mexicana de Estudios Aeronáuticos Latinoamericanos AC -SMEAL-

Querido amigo!

Solo hoy he sabido del fallecimiento de Margot Duhalde; estoy muy conmovida y no voy a escribir mucho! En 2008, cuando yo estaba en Santiago, había almorzado con ella en el club de los oficiales, y luego ella me había regalado su libro "Una mujer alada" con una linda dedicatoria. Ella era una mujer extraordinaria! con tanta alma, voluntad e idealismo! lo poco que la conocí fui conquistada.

Me dio mucha pena saber que ella se haya ido.....

Un abrazo,

Guillemette (de BURE)

FRANCIA

Estimado Norberto,

Muchas gracias por tu amable mensaje.

La pérdida de Don Juan Maruri es un golpe muy fuerte para nuestra comunidad aeronáutica.

Tendremos que aumentar nuestros esfuerzos para emular su compromiso y dedicación por la noble causa de la historia aeronáutica.

También nosotros les enviamos nuestras sinceras condolencias por la pérdida de Margot Duhalde, a quien tuvimos el placer y honor de conocer en la última FIDEHAE realizada en Santiago.

Cordiales saludos

Gustavo V. Necco

Secretario General – Academia Historia Aeronáutica del Uruguay

Norberto, con hondo pesar he recibido esta triste noticia. Seguramente el Señor, que ya la conoce...la esperará en el Cielo Eterno con la puerta abierta...sin esperar que ella vaya y golpee antes de entrar!!! Rogamos por el descanso de su Alma!

Gabriel Pavlovic y familia.
ARGENTINA


MINISTERIO DE CULTURA
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

"2018-AÑO DEL CENTENARIO DE LA REFORMA UNIVERSITARIA"

BUENOS AIRES, 5 de febrero de 2018
Nota INN N° 161 2018

SEÑOR PRESIDENTE *Y HONORABLE CONSEJO ACADÉMICO DE ESTE INSTITUTO*

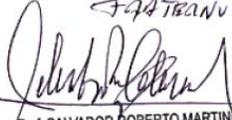
Tengo el agrado, de dirigirme a la persona de Usted, en nombre propio y del Honorable Consejo Académico que me secunda, haciéndole llegar mis especiales saludos

En la mañana de hoy, hemos recibido la lamentable y dolorosa noticia del fallecimiento de una de nuestras más destacadas Aviadoras, la señora Doña Margot Duhalde Sotomayor, distinguida Veterana de la Segunda Guerra Mundial, a quien tuve el placer de conocer durante nuestro viaje a Chile, para el XVI Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial

Esta pérdida enluta la Aviación Mundial, pero su legado nos acompañará por siempre.

El Señor ya la incorporó a su Escuadrón Celestial. Que descanse en Paz!! Acla Gloria de Dios!

Con Nuestro más Sentido Pésame, lo saludo muy atentamente


CON UN ABRAZO
FIRMANTE!

Prof. SALVADOR ROBERTO MARTÍNEZ
Comandante Mayor Aviador
PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO
MINISTERIO DE CULTURA
PRESIDENCIA DE LA NACION

AL SEÑOR PRESIDENTE
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE
DON NORBERTO TRAUB GAINSBORG
S / D

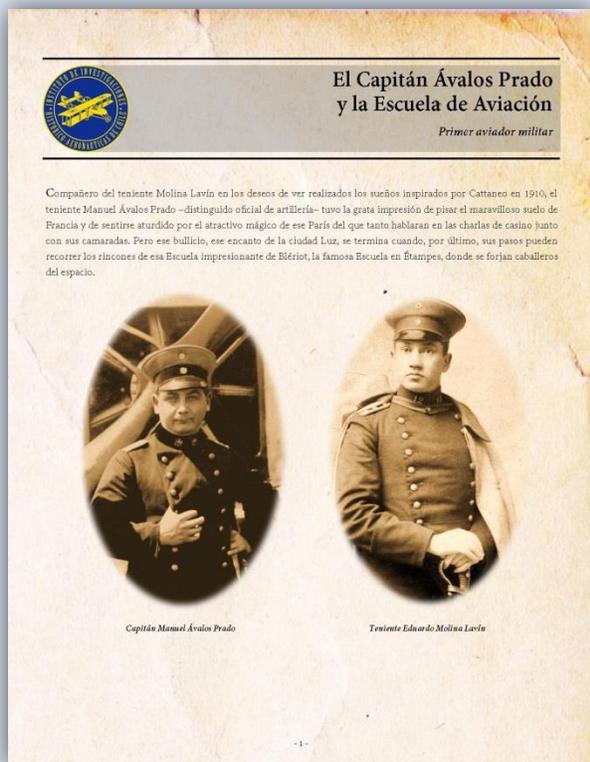
Av. L. N. Alem 719 1° of. 4 (1001) C.A.B.A. Tel/fax: (54-11)5166-0714 / 0942
e-mail: info@institutonewberiano.gob.ar

❖ *El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, recordó un aniversario más de la creación de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”*

El pasado domingo 11 de febrero, el H. Directorio y miembros del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, se encontraron representados en el saludo y felicitaciones, que nuestra corporación, hiciera llegar al Coronel de Aviación (A), señor Sergio Rojas Schwemmer, Director de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”, recordando el centésimo quinto aniversario de su creación.

Por Decreto Supremo G.1. N°187 (B.O. N°112, pág. 1423) de 11 de febrero de 1913, firmado por el Presidente don Ramón Barros Luco y el Ministro de Guerra Jorge Matte Gormaz, se da vida a la **Escuela de Aeronáutica Militar de Chile**, entidad que en la década de los años veinte cambió su denominación a Escuela de Aviación y que más tarde en 1944 tomara el nombre de “Escuela de Aviación Capitán Ávalos” para finalmente llamarse a partir de los años ochenta, **Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”**.

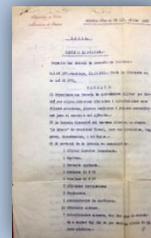
La creación de este visionario plantel, fue sin duda uno de los hitos más trascendentes en la historia Aeronáutica chilena ya que pasaría a constituirse en una de las primeras Escuelas de vuelo militar en el mundo y que actualmente sigue vigente y activa, tras más un siglo.



El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, se complace en hacerles llegar a nuestro lectores por esta vía, copia de un extenso e interesante artículo publicado por el distinguido investigador don Guillermo Marín Rodríguez en octubre de 1966 y que con ocasión del nuevo aniversario de la Escuela de Aviación Capitán Manuel Ávalos Prado, el pasado 11 de febrero, fuera reproducido por nuestra corporación dado el valor documental del mismo.

Para descargar el documento PDF, sólo basta hacer **click** sobre la imagen del lado izquierdo.

Para leer y revisar el Decreto Ley N°2.771 de febrero de 1913, haga **click** sobre la pequeña imagen del lado derecho.



II. OBITUARIO

Margot Duhalde Sotomayor

"Una parte de nuestra historia que se fue"



Sra. Margot Duhalde Sotomayor (Q.E.P.D.)

Observándola yacente en su lecho de enferma era como estar ante la presencia de un cabito de vela, cuya luz inexorablemente se extinguía. Algo a lo que costaba resignarse, si hasta poco más de un mes atrás la veíamos manejar su auto y con sus 97 años a cuesta, dirigirse diariamente a la piscina.

Con la misma sonrisa de siempre, agradeciendo nuestros piropos, al decirle que cada día se veía más bonita.

Mientras cogíamos su mano ya casi inerte, a nuestra mente acudían las palabras que el poeta escribiera a la muerte de su padre el Maestro don Rodrigo; *"Como se pasa la vida, como se viene la muerte, tan callando"*.

Sí, resignarse a ver partir a una parte viva de nuestra historia como lo era ella.

A esa muchachita que en su distante Río Bueno, se subía a los techos para ver pasar en lo alto los aviones del correo aéreo y que adulterando su edad logró ser aceptada en el Club Aéreo de Chile, dando comienzo a la que se convertiría en una verdadera leyenda en la aviación mundial.

Una jovencita que acudiendo al llamado del general De Gaulle, silenciosamente se embarcó hacia el continente viejo de sus ancestros, que se desangraba en los campos de batalla. La que un frío atardecer, triste y solitaria, sentada sobre su paracaídas lloraría en las calles de Londres abrumada por el peso de la guerra, donde la muerte acechaba en cada esquina.

Pero su espíritu se templó y sobrevivió a los avatares de la contienda, retornando a la patria donde por tantos años con su experiencia y empuje mucho aportaría al progreso de las alas nacionales.

En la aviación comercial y deportiva y en el control del tránsito aéreo. Así como tenaz e incansable, dirigiendo su propia escuela de vuelo, haciéndole frente en sus frágiles Piper a los fuertes vientos magallánicos.

Pero sobre todo, aunando voluntades que permitieron el ingreso en igualdad de condiciones que los hombres, de la mujer chilena a los cielos de la patria.

Nos ha dejado Margot y así como en el otoño las hojas de un árbol silenciosamente una a una van cayendo, cubriendo el suelo junto al tronco añoso, el lento e inexorable transcurrir del tiempo imperceptiblemente irá diluyendo su recuerdo.

Recuerdo que en un mañana tal vez no lejano, otros buscarán y encontrarán en las páginas de la historia de la aeronáutica, el de aquella dama del aire, que supo cincelar con letras imperecederas, su nombre en los cielos de la patria.

Sergio Barriga Kreft



Margot Duhalde

Resourceful Chilean pilot who came to Britain during the war and delivered aircraft for the ATA

MARGOT DUHALDE, who has died aged 97, was Chile's first female pilot; during the Second World War she travelled to Britain to join the Free French forces, but soon transferred to the British Air Transport Auxiliary (ATA) and spent four years ferrying a wide variety of aircraft to RAF airfields.

A country girl of French Basque ancestry, Margot Duhalde was born on December 12 1920 in Rio Bueno, some 500 miles south of Santiago. The second of 12 children, she started flying lessons at the Aeroclub de Chile in Santiago when she was 16 and gained her licence two years later.

Margot had family connections in France and when General de Gaulle issued his call to the Free French in June 1940 she immediately presented herself at the French consulate in Santiago to offer her services. With 13 other volunteers she sailed from Buenos Aires for Liverpool, having reassured her parents with a white lie – that she was heading for Canada to be a flying instructor.

She arrived in April 1941, to be told that the French forces did not require female pilots; she was assigned to domestic work instead. On discovering



Margot Duhalde: she was nicknamed 'Chili'

that the ATA was recruiting foreign pilots, she applied and was accepted on September 11 1941, despite her limited knowledge of the English language.

Initially she worked with the engineers in the hangar, until her knowledge of the language had improved to the point where she was able to pass the pilot's technical course. "Chili", as she came to be called, flew from the women's pilot

pool at Hamble and remained with the ATA until the end of November 1945, by which time she was a First Officer.

She was a Class 4 pilot, allowing her to fly all but the heavy four-engine bombers. She flew almost 70 types of aircraft, including Spitfires and Typhoons in addition to twin-engine aircraft such as the Wellington bomber, Beaufighter and Mosquito. In the later stages of the war she delivered aircraft to RAF squadrons in France, Belgium and the Netherlands.

During 1946 she served in the French Air Force as a transport pilot, flying from Meknes in Morocco and becoming France's first female combat pilot. She later completed a tour of South America demonstrating French aircraft. Before returning to Chile in 1947 she was appointed a Chevalier of the Légion d'honneur; President Chirac advanced her to Commander in 2006.

On her return to Chile she discovered that the national airline did not accept female pilots, so she became the personal pilot of a rich businessman before flying twin-engine passenger aircraft with a local Chilean concern. Later, she started her own flying school and was an instructor before becoming the first

female air traffic controller serving with the Chilean Air Force.

On her retirement many years later she was made an honorary colonel and she continued as a civilian controller, much of it at Punta Arenas, the Patagonian gateway to the Antarctic. She finally retired aged 81, and two years later made her last flight as a pilot.

For 20 years Margot Duhalde lived in Santiago, where she was a regular visitor to the Air Force Club and the Aeroclub de Santiago at the foothills of the Andes.

The role of the wartime ATA pilots had been largely overlooked until 2008 when the Prime Minister, Gordon Brown, approved the award of an ATA Veteran's Badge. At a ceremony at the British Embassy in Santiago in 2009, the British ambassador, Howard Drake, presented her with the badge to add to her French and Chilean honours. After receiving the award, an excited Margot Duhalde said: "For my age I think this will be my last decoration."

Margot Duhalde was married three times and had a son.

Margot Duhalde, born December 12 1920, died February 5 2018

Nota publicada por el diario The Daily Herald, sábado 17 de febrero de 2018.



ORLEAN INSTITUTE OF HISTORICAL AERONAUTICAL RECONSTRUCTION



Margot Duhalde

Indomitable Chilean who flew for Britain in the war

On a snowy January morning in 1942, Londoners walking in Trent Park, near Enfield, would have been startled by the sight of a Tiger Moth looming height too fast over fields that were nowhere near a runway.

The aircraft landed badly, leaving the pilot conscious but bleeding from the head. Those who got to it first were surprised enough to find she was a woman. When they established that she spoke no English and had no papers, they called the police.

Margot Duhalde was arrested. She had not been in England long but it was not her first experience of the law. In seven months she had been detained as a spy, consigned to the hell of washing dishes in a convalescent home and rescued by a French military chaplain.

That she was able to find someone to vouch for her to the Enfield police merely hints at the resourcefulness of a young woman drawn to the war from halfway round the world as if by an irresistible force.

She was not a spy, she came to fly. By the time of her disastrous first cross-country solo in Britain, Duhalde was 21 years old, but already the first woman from Chile to earn a pilot's licence and the only one to have thought of using it to fly in the war. At the end of the conflict she was a veteran of three war-zones in more than 100 aircraft types (her favourite was the Spitfire Mk XII). She had also learnt English, although she first learnt to swear like her teachers, who were engineers.

Duhalde's wartime adventures began



Duhalde, left, in the uniform of the Free French Forces and, above, left in circle, with the ATA on a Spitfire Mk XII during the war. She claimed to fly until well into her nineties

about the volunteers arriving in Britain under the auspices of the Free French. What better cover for a Nazi agent?

Duhalde and her travelling companions were detained for five days in London, then handed over to the French, who installed them in a hotel on Russell Square. It was only then, she realised later, that they found out she was female. Told point-blank that women did not fly for the Free French, she was sent to cook and clean for injured male pilots in Wellingborough. "I found myself working as a maid," she said. That is how her war might have ended but for the intervention of the chaplain. Having heard her story, he told a French pilot who introduced her to the Air Transport Auxiliary.

Unlike the Free French or the RAF, the ATA accepted female pilots. Duhalde had 50 solo hours in her logbook and passed a ferry pilot's flight test in a Tiger Moth even though she still did not speak much English. Posted to a women's pilot pool in Hatfield, she did not disgrace herself as a pilot so much as an navigator. On that first cross-country solo she became lost among barrage balloons and decided to make a forced landing.

"The field had seemed clean from 2,000 feet," she remembered, "but I wasn't wearing my glasses." It turned out to be full of wooden posts and the low wall over which she came in took her wheels off.

Much was expected of the ATA's female pilots since the RAF was eager to fault their flying. Duhalde was lucky to be grounded only for a three-month crash course in English and aircraft maintenance. She was later reassigned to the only other all-women's flying pool, in Hamble, Hampshire, and given the nickname "Chile". She made many friends there, but also one enemy, the equally formidable Polish pilot Anna Leska.

Duhalde later said: "We fought over everything, on the ground and in the air." Duhalde's boyfriend, an RAF pilot, once saw her and Leska flying dangerously and reported them to the base commander for their own sakes. Duhalde was forced to apologise. "So I said sorry in front of her," she

recalled, "but outside I told Leska that after the war I'd knock her teeth out."

In the event, as victory neared, Duhalde followed her dream. She joined the Free French and, as the only woman with a French military pilot's licence, delivered aircraft to bases in Morocco.

In 1947 she returned home via a tour of South America, which demonstrated new French aircraft. She hoped to fly for LAN Chile, the national airline, but was forbidden because of her gender. "The men were convinced they were the only ones who could do things," she noted without a trace.

Duhalde briefly flew for a small regional airline before she spent 30 years as an air traffic controller and director of her own flight school in Punta Arenas in the deep south of Chile. She brought every conversation back to flying or her dog.

Born in 1921 on a farm in Rio Bueno, south of Santiago, Duhalde was the second of 12 siblings. Her first encounter with aircraft was the sight of them passing overhead, carrying mail to Patagonia. Her last was well into her nineties. In 2013 she claimed to still fly for two hours a month *al mando* — in command — although that may have been her way of acknowledging the presence of a co-pilot.

Her retirement was lived in style. From an apartment in Santiago's diplomatic districts she would zip through the city in a Peugeot with a racing grin. Visitors were received at the Air Force Officers' Club, where she was known as "Comandante". She favoured whisky and beer, and wore dark red lipstick when she went out.

Duhalde married three times, but never for long. A diplomat who came to know her ventured that her husbands simply "never measured up". Her first was Alfredo Burgos. The second, in 1957, was Vicente Martínez-Compe, with whom she had her only child, Fernando, who worked for the Chilean Air Force but is now a farmer. A third marriage to Charles Price, an American, lasted days. "It was very hard for my spouses to understand me," Duhalde wrote in her memoirs. "During flight instructions, I had to sometimes take off at a minute's notice, with no prior warning and sometimes I only returned home the following day."

Named a companion of the French Legion of Honour in 1946, she was promoted to commander 60 years later and thanked in a letter signed by Jacques Chirac for her "service to her ancestors". She served Britain for longer in the war and received a medal marking the 50th anniversary of the ATA in 1989. She also received a specially-minted veterans' badge at the British embassy in 2009.

Survived by her son and a legion of admirers, she was indomitable but fickle. Duhalde died in Santiago. She was mourned by Chile's president, Michelle Bachelet, a pioneer who "demonstrated in a world of men that nothing is impossible for women".

Margot Duhalde, aviator, was born on December 12, 1920. She died from cancer on February 5, 2018, aged 97.



Nota publicada por el diario *The Times*, el sábado 17 de febrero de 2018. (Gentileza de Elisabeth Twiston-Davies)

Juan Maruri Berterretche
"Caballero de las Alas Uruguayas"



Sr. Juan Maruri Berterretche (Q.E.P.D.)

Cuando recién retornábamos del camposanto anidando en nuestros corazones la pena amarga por la despedida a Margot, inexorable una vez más el dedo del destino se hizo presente para indicarnos que había llegado la hora de inscribir otro nombre, en aquella bitácora donde quedan registrados los de quienes fueron grandes en esto de investigar la historia de la aeronáutica.

Aunque estábamos conscientes que su salud desde hacía un tiempo era materia de preocupación, no dejó de sorprendernos la noticia llegada desde Montevideo, señalando que Juan Maruri había emprendido viaje hacia el rendez vous final. Aquel, donde cumplida la terrenal misión, se dan cita todos los aviadores que en esta vida fueron.

Lo conocimos en el congreso internacional de historia aeronáutica y espacial realizado en mayo de 1995 en Buenos Aires, en que por vez primera nos juntamos camaradas argentinos, chilenos y uruguayos, para intercambiar conocimientos y experiencias derivadas de nuestras propias investigaciones.

Fue allí, en la ciudad del Plata, que aquilatamos que estábamos en presencia de un referente en lo que a investigación histórica se refiere. Ante un hombre sencillo y modesto, que no hacía alarde de sus conocimientos.

Nació entonces una amistad sincera entre quienes cultivan un mismo ideal, la que se fue acrecentando en los congresos venideros en diversas ciudades de Sudamérica y Europa.

Amistad de la que nos dio muchas muestras. Si en sus investigaciones encontraba un dato, un documento o una foto que sabía a otro podría interesar, no tardaba en enviársela o hacérselo saber. Nunca se guardó una primicia para sí.

Hombre de investigación y producción fecunda, su paso por la Gaceta de la Aviación fue de nota y sus escritos constituyen fuente valiosa de consulta.

Formado en la Fuerza Aérea Uruguaya tenía esa impronta y don de gentes que caracterizan a sus miembros. Sin duda fue todo un caballero del aire que prestigió el uniforme que vistió.

Conocedores de su paulatino alejamiento de la academia y de su ausencia de los congresos de la Fidehae, queriendo darle ánimo lo llamábamos a su casa, insistiéndole en no dejar de investigar y manifestándole que un congreso sin su participación, no era congreso.

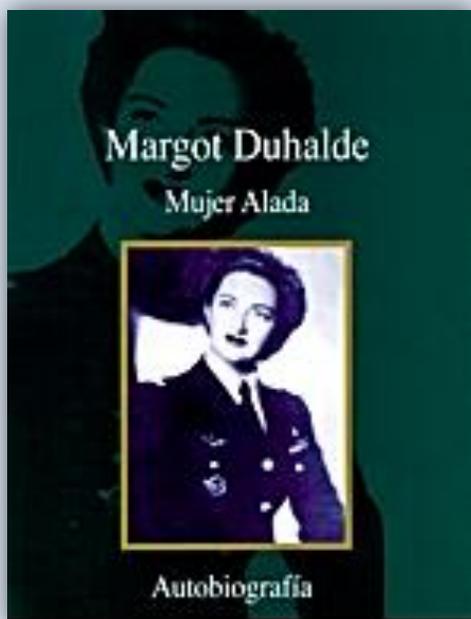
Gestos de cortesía que agradecía en todo lo que para él valía, pero dándonos a comprender que avizoraba que su fin no estaba lejano y no otra cosa esperaba.

Dios en su misericordia infinita, tal vez queriendo evitarle mayores dolores, se lo llevó en sueños y estamos ciertos que al despertar en la otra vida, deben haber sido muchos los camaradas historiadores que han salido a su encuentro para indicarle un lugar preferente, en aquella que el general Diego Barros Ortiz definiera como "*La Escuadrilla del Alba Radiosa y Eterna*".

Sergio Barriga Kreft



III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS

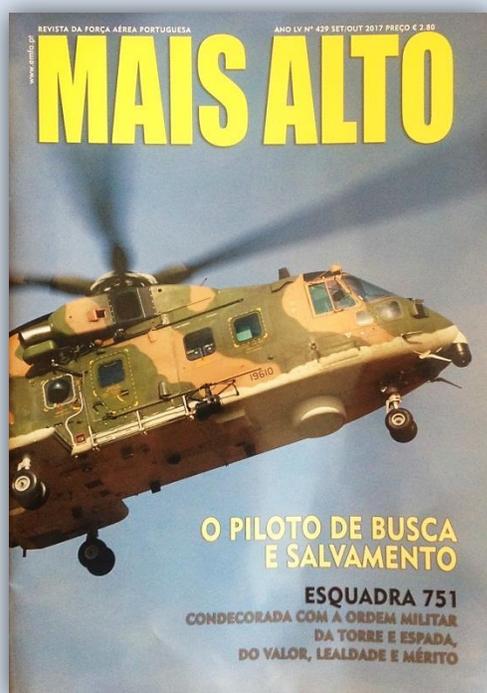


- ❖ *En este mes de febrero, además de recibir para nuestra biblioteca algunas interesantes publicaciones que ya están disponibles para su consulta, añadimos un interesante trabajo autobiográfico de “Margot Duhalde, la mujer alada”, editado en 2006, el que podrá descargar haciendo [click](#) sobre su portada.*

Portadas de los valiosos libros, revistas y folletos que recibíáramos de regalo por parte de la Mutualidad del Ejército y la Aviación, de la Fuerza Aérea del Portugal y la gentileza del Archivo Histórico de la FACH.

Muchas gracias a todos ellos.

Libro disponible para descarga inmediata
gentileza Archivo Histórico Fuerza Aérea de Chile



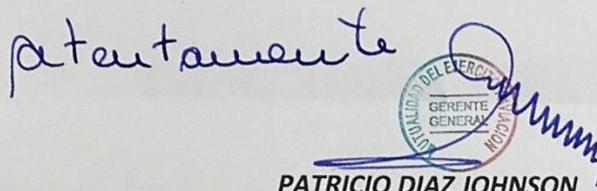
Santiago, Enero de 2018.

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

Junto con saludarle con especial atención, tengo el agrado de hacerle llegar un ejemplar del libro "100 Años de Espíritu Mutualista 1917-2017", editado con motivo de la conmemoración del centenario de la Mutualidad el Ejército y Aviación. El recorrido histórico que nos presentan sus páginas, dejan de manifiesto la clara visión de nuestros creadores y predecesores, quienes con su inspiración, fuerza y perseverancia cimentaron las bases fundacionales de esta prestigiosa Corporación, impregnándole además el compromiso de preservar los ideales mutualistas que nos inspiran hasta el día de hoy.

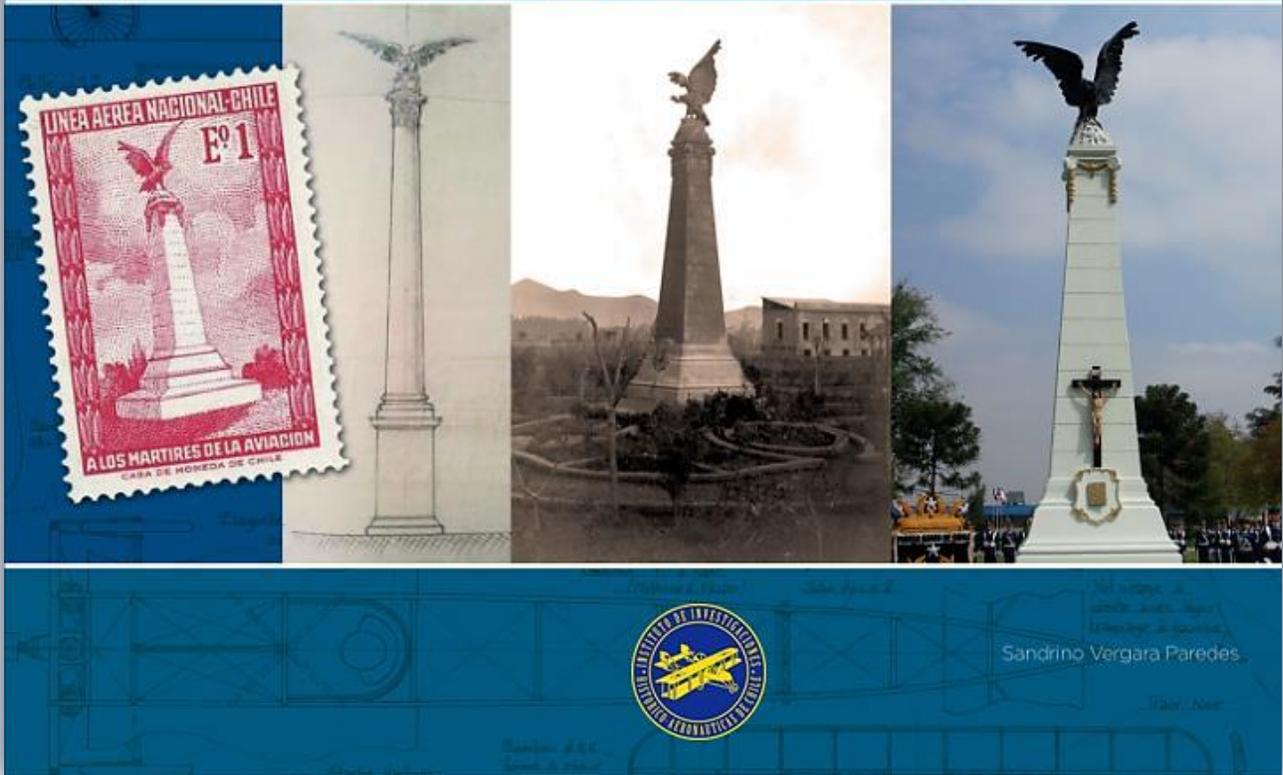
Asimismo, hago propicia esta ocasión para expresarle los sentimientos mi más distinguida consideración y estima personal.

Patentamente



PATRICIO DIAZ JOHNSON
Gerente General
Mutualidad del Ejército y Aviación

El Monumento a los Mártires de la Aviación Militar Chilena



En lista de espera en la imprenta, ya se encuentra próximo para ser publicado, lo que será una valiosa edición limitada, del libro “El Monumento a los Mártires de la Aviación Militar”, cuyo autor es el distinguido profesor de historia de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado” y miembro del Directorio de nuestra corporación, don Sandrino Vergara Paredes.

La obra es una muy interesante y concienzuda investigación realizada el año pasado, y que ahora verá la luz como homenaje a la ya centenaria edificación que fuera inaugurada en 1917, como expresión cúlmine de agradecimiento y dolor por los primeros aviadores militares caídos en servicio, y que hoy constituye un valioso signo que recuerda y reverencia a los Camaradas que ya se unieron a ese vuelo sin escalas, todo azul de inmensidad.



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.

Durante este mes de febrero, recibimos otro grato y afectuoso saludo de aquellos que comparten nuestra alegría por estos fructíferos 35 años de vida, y el cual agradecemos reproduciendo dado el valor que le asignamos a la labor de apoyo que desarrolla todo el personal de esta Dirección como también de la notable conducción de su titular.



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

Tengo el agrado de dirigirme a UD., para hacerle llegar las más cordiales felicitaciones, con motivo celebrarse un nuevo aniversario del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y por su digno intermedio al Honorable Directorio y Socios Integrantes de ese prestigioso Instituto, augurándole éxito en sus labores profesionales y personales.

El Comodoro Jorquera, hace propicia esta ocasión para expresarle al Sr. Traub, los sentimientos de su más distinguida consideración y estima.

Santiago, 28 de Enero de 2018.-

RAÚL JORQUERA CONRADS
Comodoro (A)
DIRECTOR DE RELACIONES INTERNACIONALES

❖ *Visita de historiador inglés*

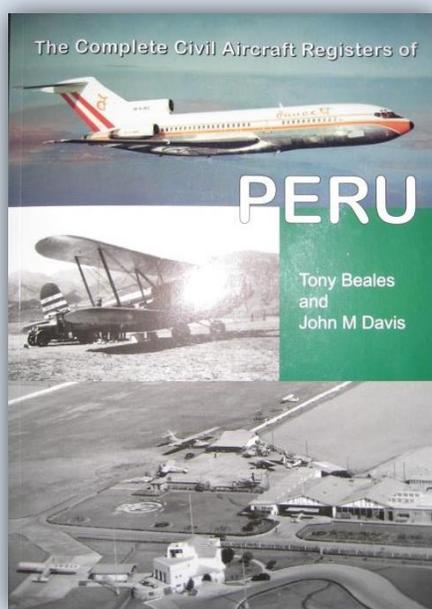
Una vez más nuestra corporación recibió la visita de nuestro amigo el historiador inglés Tony Beales, de paso por Chile en viaje al Perú y Ecuador.

El motivo de su viaje a nuestro país guarda relación con el término que ha dado a la Historia del Registro Nacional de Aeronaves de Chile, desde sus inicios a nuestros días.

Obra que será de gran importancia para todos los segmentos que componen el quehacer aeronáutico de la nación y cuyo borrador se encuentra actualmente en manos del consejo directivo de Air Britain en Londres. Entidad que procedería a su impresión y distribución a nivel mundial.

Cabe recordar que el año pasado el señor Beales, dio también término al libro titulado "***The Complete Civil Aircraft Registers of Perú***", editado también por Air Britain, y ya en venta a nivel internacional.

Durante su estadía en Santiago, Tony Beales tomó contacto con nuestros socios Michel Anciaux y Sergio Barriga, con quienes analizó detalles de la obra en comento y de su próxima publicación.



Señores Sergio Barriga, Tony Beales y Michel Anciaux

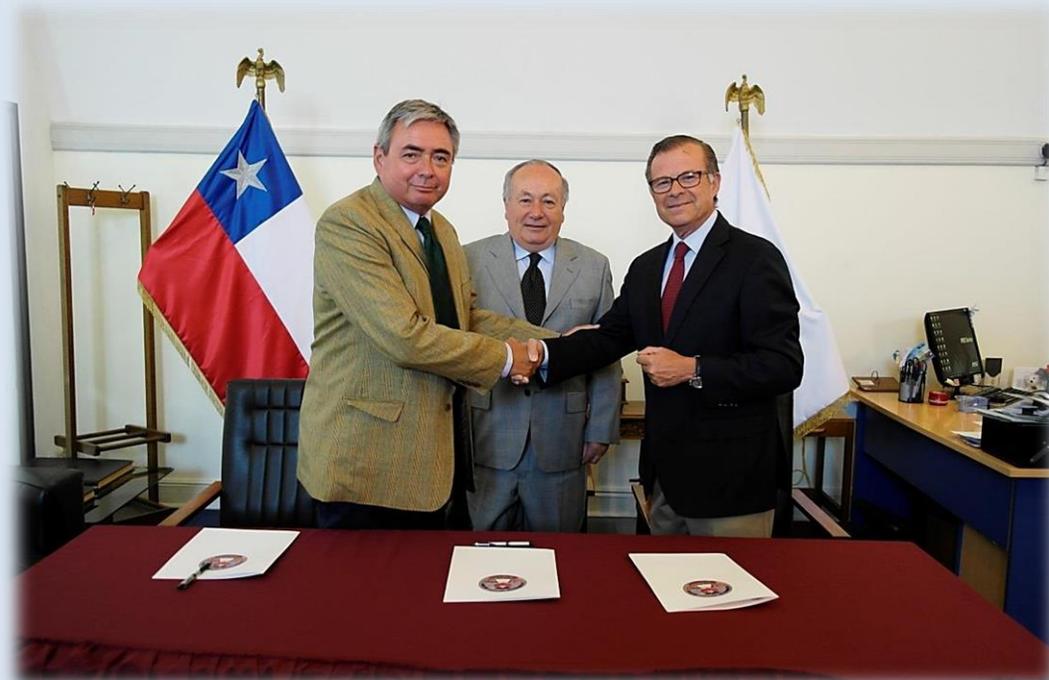
❖ *Cambio al interior del Directorio de la Academia de Historia Militar de Chile*

El pasado 1° de febrero de 2018, en una ceremonia interna de la Academia de Historia Militar, se produjo el cambio de su presidente.

El acto estuvo marcado por la firma del acta de entrega por parte del presidente saliente, General de División don Marcos López Ardiles, y del entrante, General de División don Andrés Avendaño Rojas, sirviendo como interventor el vicepresidente de la corporación, señor Rafael González Amaral.

El general Marcos López, quien es además distinguido Socio Honorario del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, estuvo al mando de la Academia de Historia Militar durante siete años de fructífera labor, en los que destacan la realización de distintos seminarios, la publicación de diversos títulos por parte de la editorial, tales como el “Veterano de Tres Guerras”; “Chile – Bolivia, Breve historia de sus Controversias”; “Las Batallas de Concón y Placilla”; “León Bávaro” y “Baquedano; Controversias sobre un General Invicto”. Dentro de sus logros, resaltan su continuo apoyo para con nuestra corporación y el trabajo avanzado para formar una agrupación que aglutine a las entidades de investigación histórica como también su excelente gestión para con los distintos convenios con organismos congéneres extranjeros y la celebración del 1er Congreso Iberoamericano de Historia Militar, celebrado en noviembre de 2017.

La Academia se despidió muy agradecida de la labor desarrollada por el general de división Marcos López Ardiles y dio en la oportunidad, la bienvenida al nuevo presidente, general Andrés Avendaño Rojas.



MENSAJE DEL EX PRESIDENTE DE LA ACADEMIA DE HISTORIA MILITAR

Estimados miembros y amigos de la Academia:

Habiendo finalizado un largo proceso de entrega, he dejado la presidencia de la Academia de Historia Militar en manos del General Andrés Avendaño Rojas, a quien le deseo el mayor de los éxitos en su nueva responsabilidad y a quien aspiro poder colaborar con todas mis capacidades.

Con gran satisfacción ejercí el cargo por más de seis años y debo confesarles que fue una las experiencias más gratificantes de mi vida, tanto por el desarrollo estrictamente académico como por la evolución que fue experimentando nuestra editorial.

Cuando a veces nos quejamos de la disminución del patriotismo o del pobre cultivo de nuestra historia y de los valores nacionales, encontramos en la Academia de Historia Militar una excelente instancia para contribuir de algún modo a la noble tarea de reforzar la chilenidad.

Les agradezco a los miembros de la Academia y a sus numerosos amigos, toda la cooperación que me prestaron, cada uno en las medida de sus disponibilidades de tiempo y de sus competencias en diversas áreas de la historiografía. A todos, mi sincera gratitud, la que reitero de manera muy especial a los integrantes del Directorio que durante estos años acompañó mi gestión. Sin duda, una mención especial de reconocimiento la dedico al Ejército de Chile y a su Comandante en Jefe, por el permanente y estimulante apoyo que siempre me brindaron.

Dedicaré ahora todo mi esfuerzo a la vicepresidencia ejecutiva de la Corporación del Patrimonio Histórico Militar, cargo desde donde seguiré a disposición de ustedes y desde donde también agradeceré toda la ayuda que me puedan otorgar.

Muchas gracias por la amistad y por la comprensión que en ustedes siempre encontré, y estoy seguro que seguiremos compartiendo gratos momentos en las actividades y desafíos que nos programe el recién asumido Presidente.

Les saluda con afecto,

Gral. Marcos López Ardiles



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



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

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

Invitados especiales: Miembros de la FIDEHAE



Dirigido a todo el público académico
y amantes de la aviación

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

**¡Se parte de este
gran encuentro!**

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

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



XVII CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA AERONÁUTICA Y DEL ESPACIO

FIDEHAE-SANTO DOMINGO 2018



INSTITUTO DOMINICANO DE HISTORIA AERONÁUTICA

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

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

IV. EFEMÉRIDES DEL MES DE MARZO.

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

01/03/1914. Fallece trágicamente el aviador, deportista y aeronauta, señor Jorge Alejandro Newbery, al estrellarse en avión cerca de Mendoza tras efectuar más vuelos de ensayo en su afán de vencer los macizos de la cordillera de los Andes.

Piloto en 1909 después de fundar el Aero Club Argentino en compañía de Aarón de Anchorena y otros entusiastas caballeros. En mayo de 1912, lanzó la idea de regalar una escuadrilla de aeroplanos al ejército y consiguió los recursos con que se instaló la “Escuela Militar de Volación” de El Palomar en Argentina.



Tras conocerse la muerte de Newbery en Chile, el Aero Club se reunió extraordinariamente con el objeto de honrar su memoria. El acta oficial del lunes 2 de marzo de 1914 señala: **“Se abrió la sesión a las nueve y media, bajo la presidencia de don Jorge Matte Gormaz y con asistencia de los directores, señores Lisandro Santelices, Erasmo S. Vasquez, Joaquín Jelves, Domingo Izquierdo, Juan A. Maluenda, Augusto Perrey, Benjamín Urzúa, Armando Fernández, Alejandro Weber y Armando Venegas, secretario. El presidente expuso que en conformidad con la citación, esta sesión tenía por objeto tomar conocimiento de la trágica muerte del aviador Jorge Newbery, presidente del Aero Club Argentino, cuya pérdida afectaba no sólo al país vecino sino a toda la América, ya que el aviador Newbery era uno de los más prestigiosos impulsores de la aeronáutica, a la vez recordman de varias pruebas y un amigo sincero y desinteresado de nuestro país.”**

02/03/1785. Marineros franceses pertenecientes a la famosa expedición al mando de Jean François Galaup, Conde de la Pérouse, elevan en la ciudad chilena de Concepción, un globo de aire caliente del tipo Montgolfier, como parte de los festejos con que los reciben los ciudadanos de esta ciudad.

02/03/1932. Se inician las operaciones de la Empresa Nacional de transporte Aéreo (E.N.T.A) mediante un contrato realizado con el Gobierno de Costa Rica para el Transporte de carga y personas a un nivel local.

2/03/1952: En los salones del Club de Carabineros, se lleva a cabo la entrega de brevets a los nuevos pilotos del Club de Planeadores de Santiago. Entre los nuevos 18 pilotos de planeadores que reciben su característico distintivo recientemente aprobado este año por la Dirección de Aeronáutica, se encontró don Humberto Limongi Sánchez, distinguido socio de nuestra corporación.



03/03/1921. Eran las 11:30 horas en el aeródromo chileno “El Bosque”, un biplano iniciaba su despegue, recién salía de los límites de la pista cuando al iniciar un pronunciado viraje a la derecha, se le vio descender violentamente hasta desaparecer detrás de unos árboles; una columna de humo, precedida de una detonación, indicó la tragedia.

El piloto del avión era el Guardiamarina Guillermo Zañartu Irigoyen, quien tras salir ileso, vuelve a la nave en llamas a tratar de rescatar al Teniente de Ejército, señor Marcial Espejo quien por no haberse colocado las amarras que debían mantenerlo sujeto al avión, sufrió un rudo golpe que le produjo la pérdida del conocimiento y posterior muerte.

Zañartu, totalmente quemado es socorrido por sus compañeros, y llevado a la posta de San Francisco, ingresando a ella caminando y rehusando toda ayuda.

Exclamaba a cada momento, “*hay que ser hombre hasta el último*”. Y tal como dijo, lo hizo. Rodeado por su familia y amigos, sin expresar una sola queja, Zañartu muere a las 16.45 horas, después de cinco horas de terrible agonía, convirtiéndose en uno de los primeros mártires de la Aviación Naval.



Sus restos mortales descansan en el Mausoleo N°1 de la Fuerza Aérea de Chile, en el Cementerio General de Santiago.

03/03/1937. Fallece el pionero de la aviación ecuatoriana, señor Cosme Renella Barbatto, producto de una grave dolencia.

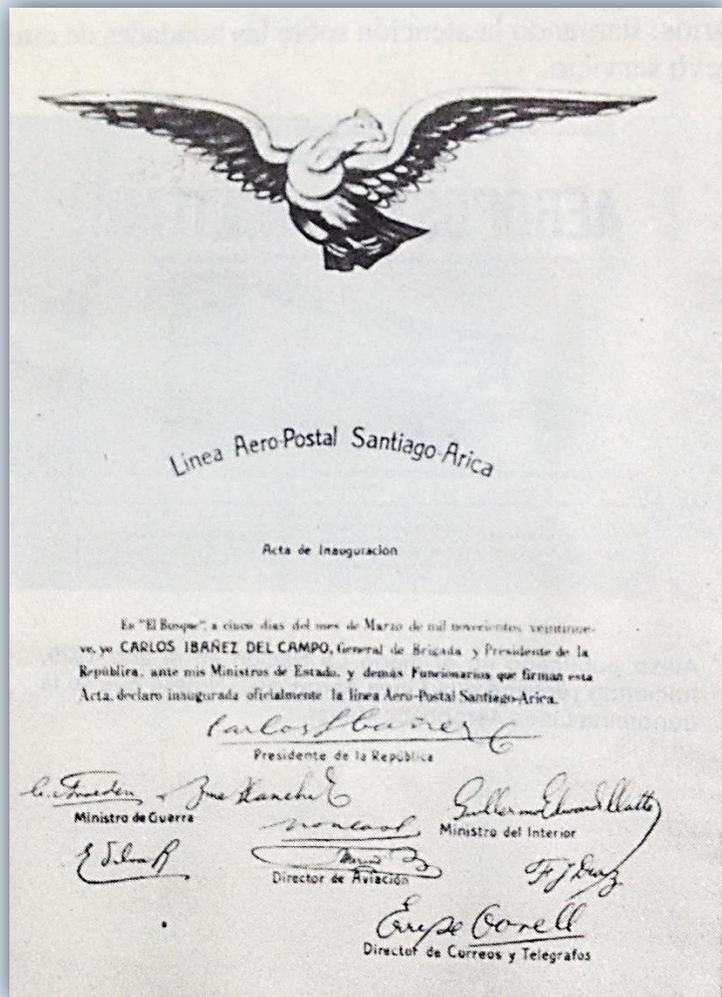
03/03/1988. Fallece en la ciudad argentina de Córdoba, el ingeniero aeronáutico señor Ambrosio L. V. Tarabella. Nacido en Saladillo (Buenos Aires) el 19 de abril de 1893, fue pionero y artífice de la industria aeronáutica argentina.

04/03/1950. Mediante el Decreto legislativo N° 121 es creada la Dirección General de Aeronáutica Civil de Honduras, entidad destinada a la vigilancia, organización y fomento de la aviación civil nacional.

05/03/1929. Bajo la presidencia de S.E. don Carlos Ibáñez del Campo y por iniciativa de don Arturo Merino Benítez, se crea la Línea Aero-Postal Santiago - Arica, antecesora de Línea Aérea Nacional (L.A.N.).

Este servicio aéreo de transporte de pasajeros y correspondencia llegará a las zonas norte del país, se pone en marcha mediante aviones DH-60 Gipsy Moth y pilotos de la Aeronáutica Militar.

La capacidad era para un pasajero y 20 kilogramos de carga. Posteriormente se incorporaron aviones Ford Fairchild que podían transportar 12 pasajeros.

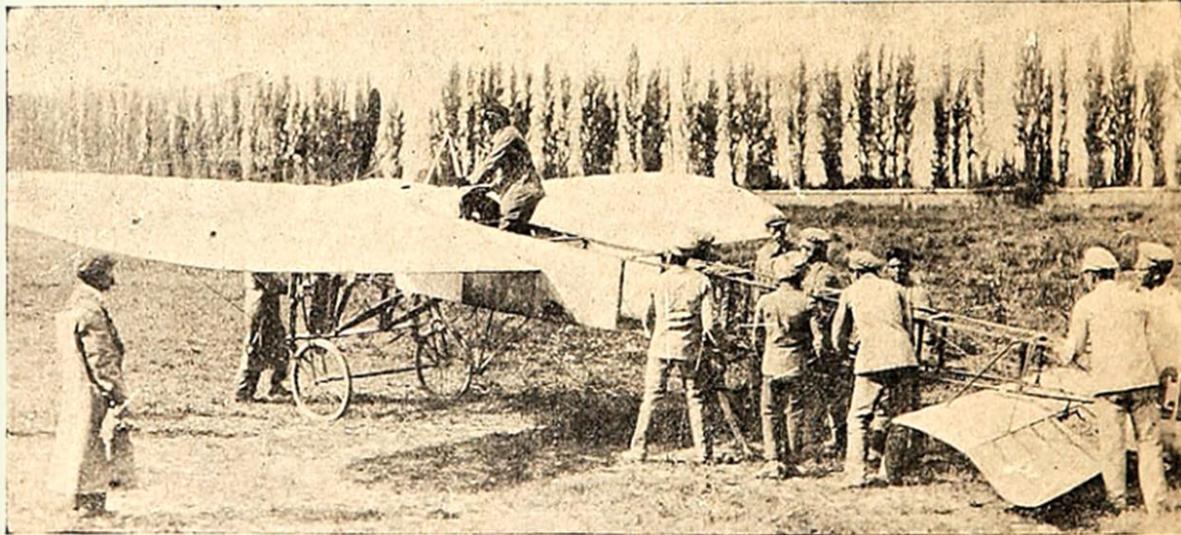


05/03/1964. Fallece el General de División P.A., señor Gustavo Salinas Camiña; pionero de la aviación militar mexicana y Comandante de la Fuerza Aérea Mexicana.

06/03/1981. En instalaciones de la Piper Aircraft, en Lakeland Florida y a los mandos del piloto norteamericano, Hugh Smith volaría el primer prototipo del avión de entrenamiento conocido como T-35 "Pillán". Su matrícula civil fue N300XBT. El jefe del proyecto fue el entonces Capitán de Bandada (I), señor Jorge Traub Gainsborg de la Fuerza Aérea de Chile.

06/03/1967. El avión cuatrimotor Douglas DC-6 B N°986 del Grupo de Aviación N°10 de la Fuerza Aérea de Chile efectúa el aterrizaje inaugural de la pista pavimentada del aeropuerto Mataverí, en Isla de Pascua. El vuelo desde Los Cerrillos que duró 11 horas, marca el inicio de los servicios regulares hacia la Isla. Casi un mes después arriba el primer vuelo comercial de Lan Chile.

07/03/1913. Se realiza el primer vuelo militar en Chile, luego de inaugurada la Escuela de Aeronáutica Militar en el mes de febrero de este mismo año.



SOLDADOS PREPARANDO EL BLÉRIOT DEL CAPITÁN AVALOS PARA EL VUELO.

07/03/1934. El autogiro "La Cierva", tripulado por su inventor español, señor Juan de la Cierva, realiza pruebas satisfactorias de descenso y despegue en la cubierta del portaaviones "Dédalo", en aguas de Valencia.



*Los precursores aeronáuticos mexicanos,
Juan Pablo y Eduardo Aldasoro, 1915.*

08/03/1919. El capitán argentino, señor Antonio Parodi, con el Nieuport 28 de 165 hp, bate el record sudamericano de altura sobre El Palomar al llegar hasta los 6.480 metros. Parodi, realizará al año siguiente, su recordada doble travesía por la cordillera de los Andes, desde Mendoza, Santiago, Mendoza.

09/03/1909. Primer vuelo con un planeador asistido por un auto en México realizado por los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro.

09/03/1914. El teniente 1º del Ejército de Chile, don Alejandro Bello Silva, se extravía mientras efectuaba una prueba necesaria para obtener el título de piloto militar. A pesar de la incesante búsqueda, a cien años de ocurrido este triste incidente, no se han encontrado rastros del teniente Bello ni del avión que piloteaba hasta el día de hoy.

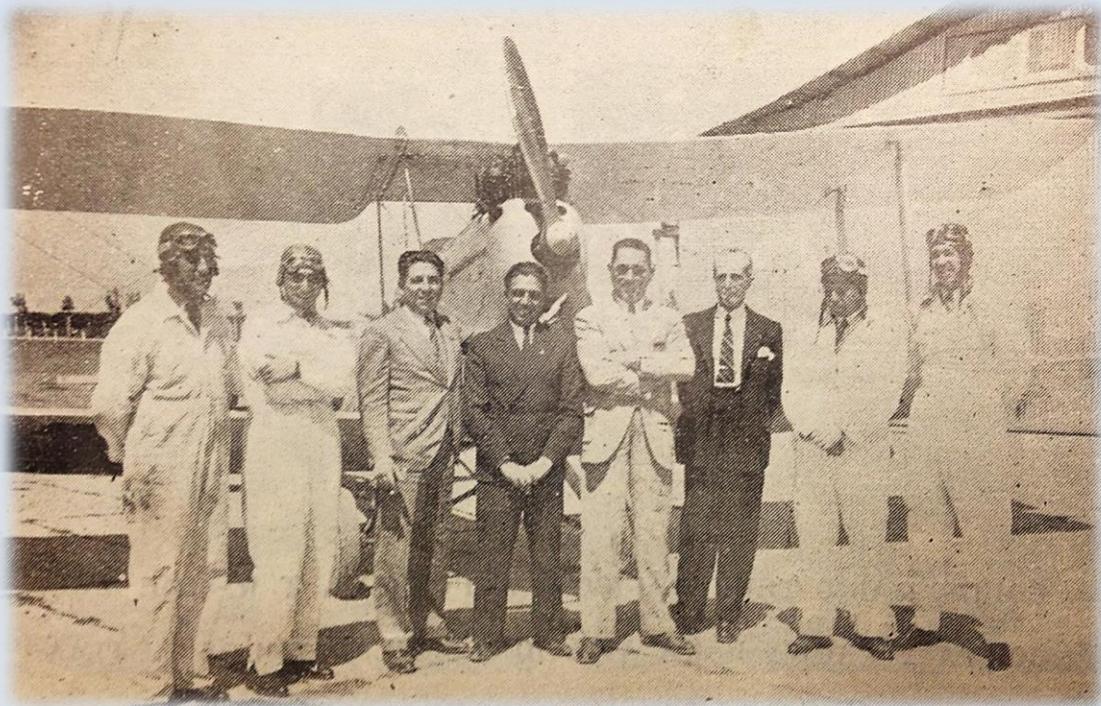


***Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana
Concurso en el Club Hípico de Santiago, 1916***

09/03/1916. Organizado por el Aero Club de Chile, se da inicio a la Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana. Realizada en la Universidad de Chile, de la ciudad de Santiago, en ella se congregan representantes de 9 naciones de la región. Aquí se aprobarán los estatutos para crear la Federación Aeronáutica Panamericana, organismo antecesor a la OACI.

Al cumplirse el pasado 2016, el primer centenario de esta relevante actividad, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile organizó entre el 23 y 29 de marzo el XVI Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial, en donde los temas a expuestos giraron en torno a este magno evento.

9/03/1935. Ante el Club Aéreo de Chile, rinden sus pruebas para optar al brevet de piloto de Turismo, los señores Julio Suárez, Carlos Márquez, Jorge Arteaga y Francisco García. Los señores Suárez y Márquez, quienes llegaron del Perú para hacer su curso de aviación, efectuaron en forma irreprochable las diferentes pruebas, recibiendo al aterrizar las felicitaciones de los asistentes, entre los que se encontraba el Excmo. Señor Embajador del Perú, Consejeros y numerosos representantes diplomáticos americanos. A continuación estos primeros alumnos del Perú ofrecieron una copa de champaña a sus maestros de vuelo, los capitanes Arturo Meneses, José Riveros y el teniente Washington Silva, quienes pusieron en sus manos el ansiado brevet.



Los alumnos titulados acompañados de la comisión examinadora y uno de los Instructores.

9/03/1938. Se funda el Club Aéreo de Curicó. Su primer directorio estuvo compuesto por José Olea Salinas, Presidente; Raúl Orellana Maturana, Vicepresidente; Javier Rosas Errázuriz, Secretario; Camilo Vergara Errázuriz, Tesorero; Enrique Rosseau, Director; Eduardo Bozzolo, Director; y Fernando Guzmán, Director.

10/03/1968. Fallece Miguel García Granados, pionero aeronáutico guatemalteco, quien realizó un atrevido raid entre Ciudad de Guatemala y San Salvador, el 26 de enero de 1926.

11/03/1950. Se publica el Reglamento Nº 6417 sobre Facilitación al Transporte Aéreo Internacional en la República Dominicana.

12/03/1891. Nace Pedro Zanni, pionero de la aviación argentina quien el 18 de julio de 1915, batió el triple récord sudamericano de aviación en la prueba de distancia y velocidad al unir El Palomar y Villa Mercedes, prosiguiendo el vuelo desde General Villegas a Pehuajó, (al noroeste de Buenos Aires).

12/03/1952. Se inaugura la primera Base Antártica chilena de la Fuerza Aérea de este país. En ella se cumplen labores de investigación científica y de soberanía. Su primer comandante fue el entonces Teniente 1º, Roberto Araos Tapia, distinguido ex presidente y socio de nuestra corporación, ya fallecido.



Al centro: El Coronel de Aviación (R), señor Roberto Araos Tapia, en la Ceremonia del 56º Aniversario de la creación de la Base Antártica "Presidente Gabriel González Videla". (2007)

13/03/1929. Alrededor de las 10:00 a.m. aterriza en Albrook, al mando de un avión del Ejército norteamericano, procedente de France Field, Ramón Ricardo Arias. Primer Piloto aviador panameño licenciado.

13/03/1988. Primer cruce del límite en la Cordillera de los Andes por su parte más alta, realizada entre Chile y Argentina en un Ala Delta. La hazaña aérea fue cumplida tras una hora y veinticinco minutos por el destacado Aladeltista nacionalizado chileno y distinguido socio de nuestra corporación, don Basilio Impellizzeri Nícito.

15/03/1920. Se reglamenta en Colombia, el servicio aéreo dentro del territorio nacional por medio del Decreto Nº599, en desarrollo de la Ley 126 del 31 de diciembre de 1919, sentando las bases sobre las que se desarrollaría la Aeronáutica Civil de esa nación.

16/03/1923. Por Decreto Supremo Nº196, se crea la Aviación Naval de Chile. Sus orígenes se remontan a abril de 1916, cuando algunos miembros de esta institución, reciben su instrucción en la Escuela de Aeronáutica Militar en Santiago. Su primer comandante fue el Capitán de Fragata, señor Abel Campos Carvajal.

16/03/1984. Se crea la Empresa Nacional de Aeronáutica. Constituida bajo el período de mando del General del Aire, señor Fernando Matthei Aubel, y sobre la base industrial que proporcionaba la antigua Ala de Mantenimiento de la Fuerza Aérea, ENAER cumple roles de reparación, mantenimiento, armado y construcción de aeronaves, tanto institucionales como de otras ramas de la Defensa Nacional y particulares, contribuyendo a la seguridad y autonomía tecnológica del país.

Durante estos años, ENAER ha participado en forma relevante con las empresas CASA-España (fabricación de la pieza de ensamble del empenaje al fuselaje del CASA 235), también con Dassault - Francia (en la fabricación de partes de las compuertas del tren del avión Falcon), y con Embraer-Brasil (fabricación de empenajes para los Embraer 135 y 145).



Prototipo XBT, primer avión construido y armado en Lakeland, U.S.A.
Al frente, el Jefe del Proyecto Capitán de Bandada (I), señor Jorge Traub Gainsborg

Su producto más conocido es el Pillán T -35, avión de Instrucción primaria del que ya se han producido algo más de 136 unidades, siendo algunos de éstos, exportados a las Fuerzas Aéreas de Ecuador, El Salvador, España, Guatemala, Panamá, Paraguay y República Dominicana. Junto a estos ha desarrollado el proyecto del monoplano de ala baja, conocido como Ñancú (denominado Eaglet) y las variantes del T-35, el T-35T (con la turbina Allison 250) y la versión monoplaza del T-35.

17/03/1913. Mediante la Orden General Nº 1155 del Estado Mayor del Ejército, emanada del Ministerio de Guerra y Marina, se dio por inaugurada la Escuela de Aviación Militar del Uruguay, en un potrero de la Estancia Santo Domingo, hoy Campo Militar Nº1 del Ejército, cercano a Los Cerrillos, Departamento de Canelones, Uruguay.

17/03/1954. Se inaugura el servicio aéreo regular entre Santiago y La Paz, de acuerdo con el convenio suscrito por la Línea Aérea Nacional (LAN) y el Lloyd Aéreo Boliviano (LAB). Se anunciaba

que los aviones saldrían los miércoles desde Los Cerrillos para regresar los jueves, mientras que los vuelos LAB se harían los sábados y regresarían los lunes.

17/03/1980. Se inaugura en Santiago de Chile, la Primera Feria Internacional del Aire (FIDA) antecesora de la actual FIDAE, la feria aeronáutica internacional más prestigiosa en esta región.

17/03/1980. Como consecuencia de la necesidad institucional de proyectar su accionar al interior del Territorio Chileno Antártico, se crea el Grupo de Exploración Antártico N°19, con el que se efectúa tareas de enlace, exploración y Servicio Aéreo de Rescate en apoyo de la Soberanía Nacional en esta área. Su primer Comandante fue el Comandante de Escuadrilla (T), señor Horacio López del Castillo.

18/03/1919. Con esta fecha, se realiza el visionario y primer intento de fundar una Fuerza Aérea Independiente de los otros dos Servicios de Aviación que existían en nuestro país, marcando una pauta señera a nivel continental y mundial, al constituirse en la segunda institución con estas características, después de la Real Fuerza Aérea de Gran Bretaña.

A través del Decreto N°654, de esta fecha, se crea la Dirección de la Fuerza Aérea Nacional.

“En vista de los progresos alcanzados por los servicios de aviación durante la pasada guerra europea i de la manifiesta conveniencia que existe en que estos servicios se organicen de acuerdo con los principios demostrados por la experiencia, siguiendo una misma modalidad i sujetos a una sola Dirección Superior,

Decreto:

1º Créase la Dirección de la Fuerza Aérea Nacional, sujeta a la autoridad del Ministerio de Guerra i Marina, independiente del Ejército i de la Armada.

2º La Dirección de la Fuerza Aérea se dividirá en cuatro secciones:

Primera Sección, Personal e Instrucción; Segunda Sección, Ingenieros Técnicos Aeronáuticos; Tercera Sección, Administración; Cuarta Sección, Sanidad.

3º La Dirección de la Fuerza Aérea Nacional estará a cargo de un Capitán de Navío o Coronel, quien será asesorado por pilotos aviadores e ingenieros aeronáuticos i atenderá todo lo concerniente al servicio aéreo.

El Director de la Fuerza Aérea será responsable ante el Ministro de Guerra i Marina de la absoluta eficiencia del servicio que dirige i velará porque todos los elementos a su cargo estén permanentemente en buen estado de funcionamiento.

Además, confeccionará todos los reglamentos orgánicos i los pertinentes del servicio aéreo, los que elevará al Ministro para su aprobación.

4º La Sección Personal estará a cargo de un Piloto Aviador i le corresponderá proponer la destinación del personal del servicio aéreo i su instrucción.

También corresponde a esta Sección todo lo que se relacione con el nombramiento del personal que ingrese al servicio.

5º La Sección de Ingenieros Técnicos, a cargo de un Ingeniero Aeronáutico, con los ayudantes que las necesidades del servicio requieran, distribuirá el personal para el servicio de esta rama, tendrá a su cargo las construcciones i reparaciones de edificios, aeródromos i material, i velará por el buen funcionamiento de las maestranzas, fábricas, escuelas, escuadrones, etc.

6º La Sección Administración estará a cargo de un Contador.

7º La Sección Sanidad estará a cargo de un Médico Cirujano.

8º El Jefe del Servicio Aéreo, de acuerdo con el Estado Mayor Jeneral del Ejército i el Estado Mayor de la Armada, propondrá al Ministro de Guerra i Marina la ubicación que deben tener las bases de aeroplanos e hidroplanos, según las necesidades de la defensa nacional, i obrará de consumo con ellos.

9º El personal de Jefes de Sección i Ayudantes para el servicio de la Fuerza Aérea se formará con el personal del ramo.

*Tómese razón, comuníquese i publíquese.-
Juan Luis Sanfuentes.- Enrique Bermúdez”*

18/03/1975. Fallece Camilo Daza, pionero de la aviación colombiana quien fundara la Sociedad Nortesantandereana de Aviación y alcanzara récord de altura en vuelo de planeador sobre Bogotá.

19/03/1828. Parece ser que el primer aeronauta de Cuba fue el francés Eugenio Roberston, quien este día se elevó en un globo aerostático desde la Plaza de Armas de La Habana. Roberston repetiría la proeza en 1835, en México.

19/03/1966. Fallece Eduardo Olivero, pionero aeronáutico argentino, hijo de inmigrantes italianos avocados en Tandil. Tras regresar en 1918 de combatir por Italia en la Primera Guerra mundial, siguió volando y batió un récord mundial de altura.

19/03/1980. A partir de esta fecha se denomina “Aeropuerto Arturo Merino Benítez” al aeropuerto chileno antes conocido como “de Pudahuel”, en recuerdo del insigne creador de la Fuerza Aérea Nacional, Club Aéreo de Santiago, Dirección General de Aeronáutica Civil y la prestigiosa Línea Aérea Nacional. Cabe recordar que este nombre fue propuesto en 1970 por el entonces Presidente de la República, Salvador Allende Gossens como testimonio imperecedero al hombre que forjó la institucionalidad aérea del país.

19/03/2008. Mediante el Decreto Supremo Nº 29482, son aprobados los estatutos de Boliviana de Aviación "BoA" que fuera creada mediante el Decreto Supremo Nº 29318 del 24 de octubre del 2007 como una Empresa Pública Nacional Estratégica, bajo tuición del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda de Bolivia.

20/03/1923. El Presidente de la República del Salvador, doctor Alfonso Quiñónez Molina, consciente de la importancia que tendría en el desarrollo del país, decretó la creación de la “Flotilla Aérea Salvadoreña (FAS)” que, posteriormente sería llamada “Fuerza Aérea Salvadoreña (FAS)”. Su primer comandante fue el señor Humberto Aberle P.

20/03/1925. El Decreto Ley N°440 de la República de Chile, incluye entre el personal de empleados civiles del Ejército y de la Armada, a los mecánicos y Pilotos aviadores fundadores de la Aviación Militar, a los señores Miguel A. Cabezas S., Pedro L. Donoso A. y Abraham Villalobos S. Pocos años más tarde, la ley de gracia N°4611, de fecha 18 de julio de 1929, incluirá al piloto aviador, don Clodomiro Figueroa Ponce como fundador de la aviación civil.

20/03/2006. Se crea en Brasil, la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC), organismo responsable de promover la seguridad y la excelencia en el sistema de aviación civil, con el fin de contribuir al desarrollo del país y el bienestar de la sociedad brasileña.

21/03/1930. Mediante el Decreto Supremo N°1167, firmado por el Presidente don Carlos Ibáñez del Campo, se crea la entonces Fuerza Aérea Nacional, producto de la fusión de los servicios aéreos navales y militares del país.

El viernes 21 de marzo de 1930, la prensa santiaguina dio a conocer la noticia de haber quedado totalmente tramitado el decreto de creación de la Subsecretaría de Aviación, refundiendo en una Fuerza Aérea las formaciones de Aviación del Ejército y de la Marina.

Por razones especiales, el gobierno tuvo que actuar en esta forma sorpresiva, sin que mediaran otros estudios y recomendaciones que los proporcionados por el Comandante Arturo Merino al Presidente Carlos Ibáñez, en carácter confidencial y directo.

Fue una noticia "bomba" en el ambiente castrense. Años antes, en 1919, y por recomendaciones del Mayor inglés Frank P. Scott la Superioridad del Servicio Aéreo de la época había intentado crear la Fuerza Aérea independiente, sin lograr éxito por la tenaz oposición de los altos mandos, para quienes la aviación parecía constituir sólo un medio auxiliar de exploración y de reglaje del tiro artillero.

21/03/1930. Se crea el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea. Este cumple las vitales funciones de proporcionar asesoría y planificación directa al Comando en Jefe Institucional en diversas áreas como Operaciones, Inteligencia, Personal, Logística, etc. Su primer Jefe de Estado Mayor fue el Comandante de Escuadrilla (A) Manuel Francke Mariotti.

21/03/1944. Se cambia el nombre de Compañía Nacional Cubana de Aviación por “Compañía Cubana de Aviación”.

22/03/1913. El aviador chileno, señor Luis Alberto Acevedo, bate el récord de altura y velocidad en América alcanzando una altura de 3.180 metros y una velocidad de 170 Km./ hora, en la localidad de San Pedro en Concepción.

22/03/1919. Es nombrado como Director de la recién creada Fuerza Aérea Nacional, el Coronel de Ejército, don Pedro Pablo Dartnell Encina.

22/03/1932. La compañía aérea Pan American Airways adquiere la Compañía Nacional Cubana de Aviación Curtiss S.A. fundada en 1929. Tras esta adquisición desaparece la palabra “Curtiss” de su nombre oficial hasta esa fecha.

22/03/1980. Es inaugurada la Pista de Aterrizaje “Teniente Rodolfo Marsh”, en el Territorio Antártico Chileno. La pista, adyacente al Centro Meteorológico y que en conjunto forman la “Base Aérea Antártica Presidente Eduardo Frei Montalva”, permite a la Fuerza Aérea de Chile mayor continuidad y profundidad en sus actividades aéreas de exploración y soberanía en el Territorio Chileno Antártico.



*El Coronel de Ejército (Ingeniero),
señor Pedro Dartnell E.*

23/03/2016. Con la asistencia del Ministro de Defensa Nacional, altas autoridades de la Aviación Nacional, distinguidos expositores de doce países e invitados especiales, se inaugura exitosamente en el Salón de Honor de la Universidad de Chile, el XVI Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio. La importante jornada que reuniera a destacados historiadores e investigadores aeronáuticos, se desarrolló entre los días 23 y 29 de marzo en las ciudades de Santiago y Viña del Mar.



24/03/1920. El Papa Benedicto XV emite un decreto con el que declara a la Santísima Virgen en la advocación de Nuestra Señora de Loreto, como Patrona mundial de los Aeronavegantes.

Durante el XV Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial celebrado en el año de 2015 en la ciudad de México D.F., en lo que fue una hermosa y solemne ceremonia se le adopta y declara por unanimidad de las Academias e Institutos miembros integrantes, como Patrona de las entidades miembros de FIDEHAE.

25/03/1913. El aviador chileno, señor Clodomiro Figueroa Ponce, conquista todos los récords de distancia establecidos en Chile y Sudamérica, uniendo en su avión Blériot XI “Caupolicán” la distancia Batuco - Valparaíso - Santiago, en 3 horas 15 minutos, ocasión en la que lanza sobre la ciudad de Valparaíso, cartas para los hermanos Rafael y Napoleón Rapini.

25/03/1984. Se realiza el Primer salto en Paracaídas sobre la Isla de Pascua. Los paracaidistas civiles chilenos, señores Patricio Cavada Artigues y María Teresa Novoa Gómez, se lanzan desde un avión Twin Otter de la Fuerza Aérea de Chile. El primero de ellos, es un distinguido socio honorario de nuestra corporación.

26/03/1884. Se crea la Dirección Meteorológica de Chile. Dependiente en la actualidad de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Dirección Meteorológica de Chile es la fuente oficial de información meteorológica para todo el país, tanto para la actividad aeronáutica como para cualquier otro rubro de la actividad nacional. Al momento de su creación, era dependiente del Observatorio Astronómico Nacional.

26/03/1917. Nómbrase alumno del 5to. Curso de la Escuela de Aeronáutica Militar de Chile, al subteniente del Ejército ecuatoriano señor Alberto Suarez Dávila.

26/03/1929. El avión español Breguet XIX TR "Jesús del Gran Poder", tras pasar por la ciudad de Natal aterrizan en el campo de Aviación de Cassamary en Bahía (Brasil), al realizar un vuelo directo desde Sevilla atravesando el océano Atlántico. A pesar de no haber conseguido superar el record de la distancia a la fecha, si tuvieron la segunda marca absoluta de duración de un vuelo, y la primera de duración de un vuelo de un avión terrestre sobre el mar.



Bautizado como "Jesús del Gran Poder" por S.M. la Reina Victoria Eugenia el 30 de abril de 1928.

Versión especial del Breguet 19 "Bidón" de denominación "TR" (Trasatlantique) con capacidad de 4.035 litros de combustible para realizar grandes vuelos construida en la factoría C.A.S.A. de Getafe (Madrid), bajo la dirección técnica del capitán Francisco Iglesias Brage, quien junto al capitán Ignacio Jiménez Martín lo pilotó en marzo de 1929.

El día 28 iniciaban un maravilloso raid de 15.000 km. por Sudamérica, haciendo sus primeras escalas en Rio de Janeiro; Montevideo, Uruguay y Buenos Aires, Argentina.

El día 4 de abril de 1929 realizan el cruce de los Andes hacia Chile, merced de valiosos datos y cartas geográficas suministradas por el aviador francés Jean Mermoz. Luego de esta primera travesía de un avión español sobre el Cristo Redentor arribaron a Santiago, donde el entusiasta Presidente de Chile, don Carlos Ibáñez los recibió con grandes festejos designando a los valientes aviadores españoles Ignacio Jiménez y Francisco Iglesias, como portadores del documento jurídico que zanjaba el diferendo limítrofe de Tacna y Arica, a fin de que sirvieran como Embajadores Aéreos.

Tras dejar con éxito la costa peruana remontaron la costa del Pacífico en etapas de larga duración hasta alcanzar el Istmo de Panamá, dejando atrás Ecuador y Colombia por haberse encontrado los aeródromos de Guayaquil y Bogotá enfangados a causa de persistentes lluvias tropicales. Este gran raid continuaría días más tarde por Nicaragua, Guatemala y Cuba.

27/03/1927. Es el mecánico entelador, y destacado jugador de Baseball, señor Enrique Tabernie Palacios, quien se convertirá en el primer paracaidista peruano, al lanzarse exitosamente desde un avión Avro sobre el campo de la Escuela Militar de Aviación, en Las Palmas, LIMA.

27/03/1948. Es creado en Chile el Club Aéreo de Cañete, en la provincia de Arauco. El acta de la institución del Club, en su artículo 1º indica lo siguiente:

“Fúndase una corporación denominada, “Club Aéreo de Cañete”, que tendrá como objeto fomentar la locomoción aérea en el país, en todas sus formas y aplicaciones, usando para ello todos los medios que estén a su alcance, proporcionando además, al estado las reservas necesarias de Pilotos”, Artículo segundo: “El Club Aéreo de Cañete reconoce como autoridad Máxima a la Dirección de Aeronáutica”, señalándose más adelante entre otros puntos la cantidad de socios, sus respectivas categorías y otros aspectos de importancia para la agrupación”.

El 15 de septiembre del año siguiente, quedaba terminado su hangar, obra que fue dirigida por su presidente don Manuel Gajardo y el pro secretario, don Alejandro Pouchucq y que fuera construido al costado de la pista “Las Misiones”.

27/03/1973. Se forma la 1ª Brigada de Aviación del Ejército Peruano por medio del Decreto Supremo Nº DS 009 - 73/GU, donde se refiere a la creación en el Ejército del Grupo de Aviación Ligera como unidad dependiente del Ejército. Sus antecedentes datan de 1971, cuando el Comando del Ejército de este país, determina como una necesidad el que el Ejército cuente con su propia aviación. Para obtener personal preparado, se crea en 1972, el primer concurso de selección para la especialidad aeronáutica. Al finalizar ese año, serán 19 oficiales y 30 técnicos, los designados para especializarse en cursos de Pilotaje, Ingeniería Aeronáutica, Electrónica y Mantenimiento en las Escuelas de Calificación del Servicio Aeronaval.

28/03/1930. Se crea la Dirección General de Aeronáutica. Mediante el D.S. N°1313, se estructura con esta fecha la Subsecretaría de Aviación y la cual incluye en la Orgánica la Dirección General de Aeronáutica. Su primer Director fue el Comandante de Escuadrilla, señor Federico Baraona Walton.

Federico Baraona Walton
(Fotografía de 1921)



28/03/1946. Es creado en Chile, el Club Aéreo de Quellón, ubicado al sur en la isla grande de Chiloé. En los sismos del año de 1960 este aeródromo, fue vital para los diferentes puentes aéreos que se establecieron en esa oportunidad. Con posterioridad se procedió a la construcción de un nuevo aeródromo que prosperó por la generosidad de los vecinos, quienes donaron parte de sus tierras para poder materializar esta obra.

29/03/1965. El entonces IPD - Instituto de Pesquisas e Desenvolvimento (Instituto de Investigación y Desarrollo), actual IAE (Instituto Aeronáutico y Espacial de Brasil) y fundado dentro del CTA el 1 de enero de 1954, recibe el encargo de diseñar un avión turbohélice, el que con el tiempo se convertiría en el famoso EMB-110 Bandeirante, cuya denominación inicial fue de "IPD-6504". Posteriormente para producir esta nave, se requerirá crear el actual Embraer, el 29 de julio de 1969.

31/03/1913. El piloto aviador cubano, señor Domingo Rosillo del Toro, vuela sobre La Habana, Cuba.

"Dicen que durante muchos días en toda la Isla no se escuchaba otra cosa que aquel son de moda, que homenajeara a Domingo Rosillo del Toro, uno de los ilustres pioneros de la aviación en Cuba.

Nacido en Orán, Argelia, en 1878, Rosillo era hijo de padres españoles. Traído desde muy joven a La Habana, su afición por remontar las nubes trepado en un aeroplano comenzó a mostrarse desde muy pronto."



31/03/1990. Por Decreto-Ley N° 25 se crea en Paraguay, la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC) por fusión de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), Administración Nacional de Aeropuertos Civiles (ANAC) y la Dirección Nacional de Meteorología.



MARGOT DUHALDE SOTOMAYOR

*“Pionera de nuestra aviación, primera piloto de guerra mujer en la FACH.
Demostró en un mundo de hombres que no hay imposibles para las mujeres.”*

Michelle Bachelet J.

Presidente de la República



Margot Duhalde Sotomayor en su etapa de adolescente

Nacida el 12 de diciembre de 1920, en Río Bueno, Provincia de Valdivia. Hija de Maximiliano DUHALDE Bahamonde y Rosa SOTOMAYOR Arriagada.

“¡Ah, mi niñez! Puedo decir que fui una niña muy feliz, acompañada además por una familia numerosa.

Era la segunda de doce hermanos, de los cuales actualmente sobrevivimos siete, de las cuales ahora resulto la mayor. A continuación vienen Rosa, Aurora, Alfonso, que es agricultor en la zona sur, Francisco, que es piloto igual que yo y, por supuesto, las mellizas Arlette e Ivette, que viven hace varios años en Estados Unidos”¹

Realizó estudios primarios en las monjas Santa Cruz de Río Bueno y luego en el Liceo de Osorno, donde la “*aguantaron un año interna y el otro externa*”, según relatará la propia Margot, años más tarde. Luego, viviendo en Santiago ingresó al Liceo N° 3 de esta ciudad.

Como Margot manifestara desde muy corta edad, el sueño de querer ser piloto, una vez que se encontraba en Santiago, les insistió a sus padres su deseo, quienes le dilataron el tema hasta el día que los pudo convencer. Cumplidos los 16 años de edad y acompañada de su padre, concurren a la oficina del Club Aéreo para inscribirse como socia y realizar su ansiado curso de piloto civil. Con

¹ Margot Duhalde “*Mujer Alada*”. Autobiografía. Octubre 2006

horror, descubrió que entre los requisitos estaba el tener un mínimo de 20 años de edad. Como su contextura era de una mujer alta y maciza, y tras mirar suplicante a su padre, le dijo a la secretaria que ella cumplía con los requisitos exigidos y que iría por el certificado médico que también le exigían.

“Mi emoción fue aún mayor cuando recibí la siguiente comunicación:

Santiago, 24 de agosto de 1937

Señorita

Margot Duhalde Sotomayor

Manuel Infante 1712

Presente

Estimada señorita:

Me es grato poner en su conocimiento que el Directorio, en su sesión de ayer, ha aceptado su solicitud para ingresar como socio cooperador a nuestra institución.

Hemos escrito su estimado nombre en nuestro Libro de Registro, bajo el N° 367 y le rogamos se sirva pasar por nuestra secretaría a darnos su firma

Saluda muy atentamente a usted

***CLUB AÉREO DE CHILE
Manuel Francke M.
Comodoro del Aire
Presidente***



Margot recién brevetada como piloto

Tiempo más tarde, el 30 de abril de 1938, Margot se recibía de Piloto Civil en el Club Aéreo de Chile, hoy “Club Aéreo de Santiago”, convirtiéndose en la tercera aviadora del país, después de Graciela Cooper y Viola Blackburn.

En 1939, con ocasión del terremoto que afectó a la ciudad de Chillán se acercó como voluntaria a la gente de la Fuerza Aérea de Chile que estaba operando desde el aeródromo de San Ramón, cooperando activamente no sólo como Piloto de un avión Gipsy Moth utilizado en el lanzamiento de panfletos con comunicados a la población, sino que también en el cuidado y embarque de heridos.

La vida de aviadora pasaba, cuando estallaba ese mismo año, lo que sería la segunda guerra mundial. Enterada que en Santiago se había formado un Comité para buscar voluntarios, decidió colaborar con la “Francia Libre”, -tal como el general De Gaulle denominó al gobierno francés en el exilio, que se

instaló en Londres como consecuencia de la ocupación alemana del territorio francés- y se apresuró por acudir e inscribirse. De regreso, le contó a sus padres que había obtenido un trabajo como piloto en Canadá, sin ellos saberlo, Margot partía rumbo a Inglaterra con sólo 13,45 horas voladas.



(De izquierda a derecha: Teniente Osvaldo Fariás, Dora Koeppen, Margot Duhalde y Francisco Bermúdez mientras observan a los nuevos pilotos. Registro fotográfico de una revista Chile Aéreo de 1940.

SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

En abril de 1941, en plena Segunda Guerra Mundial, viaja a Inglaterra para enrolarse como Piloto en la Fuerza Aérea de la Francia Libre del General Charles De Gaulle, y en agosto de 1941 es comisionada al Air Transport Auxiliary (A.T.A.) de la Real Fuerza Aérea (R.A.F.), como Cadet-Pilot en el Aeródromo de Hatfield, donde funcionaba la Elementary Flying School.

“En cuanto llegamos a Hatfield fuimos conducidos a la oficina de la comandante Pauline Gower, por Miss Curtis, la oficial quien una vez que nos presentó se retiró para que explicáramos el motivo de nuestra visita. Como Miss Gower no logró

entender el idioma de nuestras manos, preguntó si hablábamos francés y, ante la respuesta afirmativa, hizo llamar a una cadete francesa para que hiciera de intérprete y a una instructora de vuelo para que me examinara.”²



*Pauline Mary de Peaully Gower M.B.E. (22 Julio 1910 – 2 Marzo 1947)
Piloto y escritora inglesa que estableció la rama femenina del Air Transport Auxiliary (A.T.A.) durante
la segunda guerra mundial*

AIR TRANSPORT AUXILIARY (A.T.A.)

Es importante explicar para esta reseña, lo que fue la A.T.A., ya que era una organización civil militarizada encargada de transportar los aviones, tanto para la Real Fuerza Aérea (RAF) como los de la Fleet Air Arm (FAA- Rama aérea de la Armada británica) que salían desde las fábricas hacia las unidades de mantenimiento y las escuadrillas de combate. Para su organización contó con personal altamente especializado de la British Overseas Airways Corporation (B.O.A.C.), quienes junto a confeccionar los libros de ayuda de pilotos, -llamados “White covers”, por el color de sus tapas-(estos

² Margot Duhalde “*Mujer Alada*”. Autobiografía. Octubre 2006

contenían información de cada avión que operaba la ATA) y el “Ferry Pilot Notes”; elaboraron además los programas teóricos y el práctico de vuelo, con que operaban los “Ferry Pilots”.

EL INGRESO AL AIR TRANSPORT AUXILIARY (A.T.A.)

“Mi primer día en el aeródromo fue horrible, porque no sabía qué hacer, ni con quién hablar. Al mediodía tenía mucha hambre y no sabía cómo conseguir almuerzo pero por suerte una oficial me invitó, por señas, a almorzar y solucioné mi problema. Al día siguiente comenzaron las clases y allí encontré a otras dos mujeres y tres hombres vestidos de civil que eran alumnos igual que yo. La instructora de navegación era la First Officer Patterson, una de las pilotos con más experiencia de vuelo, según supe después. Empezó por preguntar nuestros nombres y cuando llegó mi turno, pronuncié el mío como de costumbre, por lo que ella no entendió nada y me pidió que lo escribiera en la pizarra, después de pensarlo por algunos segundos, me preguntó si tenía otro nombre, a lo que contesté negativamente. Entonces dijo: ya tenemos otra Margot³ en la escuadrilla, por lo tanto te llamaremos Chile. Así fui conocida, por “CHILE”, durante toda la guerra y aún me llaman así cuando asisto a las reuniones anuales.”⁴

Luego el 2 de febrero es destinada al Elementary Flying Training School (E.F.T.S.) de White Waltham cerca de Maidenhead, Berkshire, y más tarde al aeródromo Luton en Bedford. El 5 de abril se suspende su instrucción de vuelo y es enviada por tres meses a los hangares, como ayudante mecánico, para que perfeccione el idioma inglés durante algún tiempo.

Con fecha 9 de julio de 1942 vuelve al Relief Training Ground de Barton-le-clay y luego nuevamente al aeródromo Luton, hogar del Nº5 Ferry Pool del Air Transport Auxiliary (A.T.A.), en donde se gradúa de Piloto Clase 1, quedando capacitada para volar toda clase de aviones livianos de un motor, ascendiendo al grado de Third Officer en el A.T.A.⁵

El 20 de agosto de 1942 es destinada como Piloto Taxi (transporte de pilotos), al 15 Ferry Pilot Pool en Hamble-le-Rice, localidad bastante cercana a Southampton, en donde tendrá la oportunidad de volar aviones Argus⁶.

³ Se trataba de otra aviadora del grupo, Margaret Wyndham Gore (1913–1993)

⁴ Margot Duhalde “*Mujer Alada*”. Autobiografía. Octubre 2006

⁵ Grado equivalente a Pilot Officer de la Real Fuerza Aérea (R.A.F.)

⁶ Aviones norteamericanos Fairchild Type 24, de los que 670 de ellos fueron arrendados al Reino Unido y conocidos como “Argus”.



Monomotor Fairchild "Argus II", luce en el fuselaje la insignia de A.T.A., y se encuentra preservado en la actualidad en el Yorkshire Air Museum (Fuente: <http://yorkshireairmuseum.org/exhibits/world-war-two-aircraft/fairchild-argus-ii/>)



Air Transport Auxiliary Hamble Ferry Pool 15

Back row; Maureen Dunlop (Argentina), Roberta Leveau (USA), Doreen Illsley, Rosemary Banister, Kay van Doozer (USA), Emily Chapin (USA), Mary Wilkins.
 Third row; Vera Strodl (Denmark), Betty Hayman, Grace Stevenson (USA), Jackie Sorour (South Africa), Margaret Duhalde (Chile), DB, Dora Lang (killed).
 Second row; Anna Leska (Poland), Rosemary Rees, Margot Gore (CO), Philippa Bennett, Veronica Volkertz.
 Front row; Anne Walker, Taniya Whittall (killed), Mardi Gething (Australia). All rows left to right.



(De izquierda a derecha:) Margot durante sus primeros meses como piloto A.T.A. junto a dos de sus compañeras. Al centro, Lettice Curtis y al extremo derecho aparece Diana Barnato, otra de las figuras legendarias en la historia de la aviación británica, ya que marcó un hito en 1963, al convertirse en la primera mujer en romper la barrera del sonido.



Teniente Duhalde en uniforme francés

El 17 de septiembre de 1942 es destinada al N° 5 FPP (Ferry Pilot Pool) de Luton para Ferry de aviones monomotores livianos.

El 9 de octubre de 1942, es enviada a la base del N°1 FPP (Ferry Pilot Pool) al Advanced Flying Training School (A.F.T.S.) de White Waltham para un curso de aviones de caza. Allí estuvo poco tiempo y debido a las condiciones atmosféricas de ese año, no pudo volar mucho.

El 22 de febrero de 1943, es destinada al N° 6 FPP (Ferry Pilot Pool) de Ratcliffe, cerca de Leicester, como Piloto de Transporte de aviones de caza.



(De izquierda a derecha:) Maureen Dunlop de Popp (aviadora argentina originaria de Quilmes), “Chili Duhalde” (como era llamada Margot), un oficial de la RAF visitante, Rosamond Steenramp y Ann Wood-Kelly, todos de Ratcliffe No.6 Ferry Pool Leicestershire, Inglaterra. (Fuente: <http://www.airtransportaux.com>)

El 15 de marzo de 1943 regresa al Advanced Flying Training School (A.F.T.S.) de White Waltham para un curso de bimotores livianos y pesados. Vuela aviones bombarderos bimotores Airspeed AS.10 Oxford y Vickers Wellington.

Terminando el curso regresa a su unidad como Piloto Clase 4, es decir, facultada para pilotar toda clase de aviones de uno y dos motores, a excepción de algunos aviones triciclos pesados. Es ascendida al grado de First Officer⁷.

Un año más tarde, el 1 de abril de 1944, regresaría una vez más al A.F.T.S. de White Waltham para el curso de Four Plus (+4), en bombarderos livianos Hudson MKI y Armstrong Whitworth A.W.41 Albemarle, al término del cual queda capacitada para volar todos los aviones, tanto ingleses como americanos de uno y dos motores, convencionales y triciclos.

“Un par de meses después de haber terminado mi curso de Four Plus, una mañana al acercarme a Operaciones para retirar mis órdenes de vuelo de ese día, me encontré con la desagradable sorpresa que una de las órdenes era para un Albemarle, aquel

⁷ Grado equivalente a Flight Lieutenant de la Real Fuerza Aérea (R.A.F.)

avión triciclo inglés, que tan malos recuerdos me había dejado, al accidentarme antes de obtener mi categoría de 4+. Las otras eran: una para un Tempest y la otra para un Ventura. Partí con la sensación de mariposas en el estómago porque volar nuevamente un Albemarle no me hacía ninguna gracia, pero no podía admitir que ese avión me daba miedo, menos frente al cadete que asignaron como ayudante. Ese pequeño monstruo sabía todo, tanto del Albemarle como del Ventura, por lo que con él no necesitaba consultar mi “Ferry Pilot Notes” ni el “White covers note”.⁸

El 7 de mayo de 1945 Alemania firmaba la rendición incondicional y el día siguiente era bautizado como el Día de la Victoria, con ello la guerra llegaba para ella a su fin.



***Grupo de pilotos en el comedor de la A.T.A. en Humble.
(Extremo derecho:) La piloto argentina Maureen Dunlop junto a la chilena Margot Duhalde
(Fuente: <https://www.hugofox.com>)***

Con fecha 1 de septiembre de 1945, recibirá también el Brevet de Piloto Militar N° 31607, otorgado por el Ministerio del Aire de Francia. Durante el tiempo que sirvió en Air Transport Auxiliary (A.T.A.) transportó más de una cincuentena de tipos de aviones diferentes, entre cazas, bombarderos y aviones de transporte e instrucción. Voló 1.158,50 horas y sólo tuvo un accidente durante su período de instrucción.

⁸ Margot Duhalde “*Mujer Alada*”. Autobiografía. Octubre 2006



Grupo de pilotos de la A.T.A. en Humble. (Sentada al centro, segundo lugar de izquierda a derecha, Margot Duhalde)
(Fuente: Revista Fuerza Aérea de Chile. Vol.35 Nº141 - 1976)



Margot Duhalde al centro, sobre la cabina del Spitfire Mark XII. (Fuente: ATA MUSEUM)

Así, terminada la guerra y con fecha 30 de noviembre de 1945, fue desmovilizada de su comisión en el Air Transport Auxiliary (A.T.A.) e inicia el regreso a la Fuerza Aérea de la Francia Libre (F.A.F.L.)

Años más tarde, en la celebración del cincuentenario de la fundación de la A.T.A. en 1989, Su Alteza Real, el Duque Michael de Kent, le otorgó personalmente la Medalla de la Defensa⁹ y la Medalla de Guerra¹⁰.



Medalla de la Defensa



Medalla de Guerra 1939-1945

EJÉRCITO DEL AIRE DE FRANCIA

En enero de 1946, Margot fue destinada a la 80 OTU (Operational Training Unit) de Spitfires en Ouston, cerca de New Castle en el norte de Inglaterra, la cual estaba bajo el mando del comandante francés Jacques Andrieux. “Jaco”, como le llamaban, era un piloto experimentado que había volado durante la guerra en las escuadrillas N°310 y N°91 de la R.A.F., con lo que alcanzó 12 victorias aéreas, 14 ataques a buques, 17 misiones especiales y sesenta vehículos y trenes destruidos.

“La clase de vuelo a que fui sometida en Ouston fue completamente distinta al vuelo al cual yo estaba acostumbrada. Del vuelo individual de ferry pilot, pasé al de acrobacia y formación. Primero acrobacia en Master, teniendo como instructor al Teniente Guillaume, uno de los ases de la acrobacia europea antes de la guerra, para luego realizar práctica de formación en Spitfire con el comandante Andrieux.”

⁹ La Medalla de la Defensa, es una medalla de campaña instituida por el Reino Unido en mayo de 1945, para ser otorgada a sujetos del comunidad británica, en reconocimiento por servicios civiles o no operacionales de tipo militar, en el período de la segunda guerra mundial.

¹⁰ La Medalla de Guerra 1939–1945 es una medalla de campaña instituida por el Reino Unido el 16 de agosto de 1945, para reconocer los servicios tiempo completo en las Fuerzas Armadas o en la Marina Mercante, por al menos 28 días entre el 3 de septiembre de 1939 y el 2 de septiembre de 1945.

En marzo de 1946, llega la orden de trasladarse por lo que su escuadrilla es destinada a Meknes en Marruecos, que entonces era una posesión colonial francesa.

Para cumplir con esta tarea, le es asignado el avión Spitfire MH. 840, el que junto a otros varios, se le pintaron “la Cruz de Lorena” sobre las capotas de los motores.



Distintivo de Piloto Militar francés sobre la foto de Margot y el Spitfire que voló desde Inglaterra a Marruecos.
(Nótese su pañuelo al cuello que a veces usó como “casco” de vuelo, pues no le gustaba usar el reglamentario de cuero)

En abril se inicia el traslado, en el cual va haciendo las siguientes escalas: Ouston, Biggins Hill, en Gran Bretaña; Le Bourget, Bordeaux, Istres, en Francia; Elmas en Isla Cerdeña, Casablanca en Argelia, Oran Ouida y Meknes en Marruecos. Margot tiene ahora el grado de Teniente y es la única mujer piloto de la Francia Libre además de la segunda mujer en obtener el título de Piloto Militar de la Fuerza Aérea Francesa.

“Había vivido cinco años en Inglaterra. La había odiado, aceptado, amado y adoptado. Había sufrido, pasado terribles fríos, mucha hambre y miedos que jamás volverán a repetirse, pero también había sido inmensamente feliz, había madurado y, lo que era más importante para mí, me había realizado como piloto y vivido una hermosa y sana camaradería que sólo las personas expuestas al peligro diario pueden apreciar.”¹¹

A mediados de mayo, se le solicita que se presente de vuelta a París, en donde se le notifica que estaba temporalmente asignada a la Oficina Francesa de Exportación de Material Aéreo (OFEMA) con lo que es designada por el gobierno francés para integrar un grupo de veinte pilotos y el ingeniero André Bourges, para demostrar aviones franceses en Sud-América, principalmente en Brasil, Uruguay, Argentina y Chile. Como Relacionadora Pública acompañaría al grupo la aviadora Maryse Bastié, quien había sido la segunda mujer francesa en atravesar la cordillera de Los Andes¹².

El 30 de junio dejaban París, a bordo del DC-4 del General De Gaulle, cubriendo primeramente las etapas Orly, Casablanca, Dakar. Luego Recife, en donde después de cargar combustible continuaron vuelo a Río de Janeiro en Brasil. El 3 de julio arribaban a Buenos Aires en donde tendrían que esperar sus respectivos aviones que venían en barco. Los aviones eran dos bimotores: el SO-93, matrícula PB-BAF, y el N.C. 702, matrícula FB-BFB; y los tres monomotores: el Nord 1101, matrícula FB-BCA, el Stampe 137, matrícula FB-BCO y el Morane 502 matrícula FB-BCT.

“En Buenos Aires éramos agasajados a diario por la colonia francesa y por las autoridades argentinas con interminables almuerzos, comidas y cócteles. El barco con nuestros cinco aviones había llegado al puerto, pero el proceso de sacarlos de aduana era largo y engorroso, por lo que los días transcurrían en largos trámites. Cada día que pasaba, me ponía más inquieta ya que hacía seis años que estaba fuera de Chile, sin ver a mi familia y sólo estaba a un paso de mi país y no podía llegar a él, por culpa de la famosa aduana. Al cabo de doce días no soporté más y decidí hablar con el Agregado Aéreo francés para pedirle permiso para visitar a mi país y mi familia. No solamente me autorizó, sino que además me prestó su avión particular, un Goéland bimotor. Fue así como llegué de regreso a mi país el 16 de julio de 1946, en una visita oficial de tres semanas, como oficial de la Fuerza Aérea francesa, en misión del gobierno francés”.¹³

En una celebración realizada en la tarde del 1 de agosto de 1946, que se organizó con motivo de su visita a Chile, Margot fue honrada por la Fuerza Aérea de Chile con el Título de Piloto de Guerra Honoris Causa. En esos mismos días, el gobierno francés le comunica que trasladarán a Santiago un bimotor Martinet, de modo que podrá continuar con las demostraciones que se habían programado para algunas ciudades de Argentina Uruguay y Brasil. Antes de partir, Margot junto al piloto Jean

¹¹ Margot Duhalde *“Mujer Alada”*. Autobiografía. Octubre 2006

¹² Adrienne Bolland fue la primera aviadora francesa y primera mujer en cruzar la cordillera en abril de 1921. Luego cruzó la célebre piloto alemana Elly Beinhorn en junio de 1932.

¹³ Margot Duhalde *“Mujer Alada”*. Autobiografía. Octubre 2006

Bribot, realizaron aplaudidas presentaciones para la Fuerza Aérea, en las bases de El Bosque y Quintero y luego otras demostraciones públicas sobre el aeropuerto de Los Cerrillos ante la mirada atenta de los pilotos de líneas comerciales.



Distintivo de piloto de la Fuerza Aérea de la Francia Libre sobre un recorte del Boletín Oficial, que registra el Oficio Confidencial N°7 de fecha 24 de julio de 1946, propuesto por el señor Comandante en Jefe, General del Aire don Manuel Tovarias Arroyo, y firmado por el entonces Ministro de Defensa Nacional don Arnaldo Carrasco Carrasco, con el cual se le concede el Título de "Piloto de Guerra" Honorario de la Fuerza Aérea de Chile a la señorita Margot Duhalde S.

El 10 de agosto de 1946 vuela desde Santiago rumbo a Rosario con escala en Mendoza, tras dos días de estadía continúan viaje al Uruguay, arribando el día 19 a Montevideo acompañados de otros tres monomotores que se habían unidos al vuelo desde Buenos Aires, y con los que seguirían días más tarde el raid hacia Río de Janeiro, ciudad a la que llegaron el 24 del mismo mes después de haber efectuado demostraciones del avión en cada una de las escalas realizadas.

A mediados de septiembre, el equipo volvió a Francia tras haber realizado una muy fructífera y comentada misión de exhibición del material aeronáutico francés en Sudamérica. Tras entregar los correspondientes informes a la OFEMA en París, Margot retornó a Meknes, esta vez como copiloto de un cuadrimotor Halifax. Ahí fue corta su estadía, pues a poco más de un mes de haber vuelto a su base, se le destinará en noviembre de 1947, por un plazo no determinado, a la Escuela de Planeadores de la Montagne Noire, cerca de Toulouse, lugar que había sido durante la guerra, refugio de uno de los grupos de la Resistencia Armada francesa.

Luego de un tiempo en la nueva base, dio inicio a la instrucción en planeadores, tarea que no le atraía desde un comienzo y que tras resultarle en lo absoluto difícil, lo comenzó a disfrutar. Tras algún corto tiempo obtiene licencia de plata Tipo C de Planeadores, prueba que consistió en realizar un vuelo de al menos cinco horas y recorrer al menos cincuenta kilómetros.

Por aquellos días, a Margot se le notificará mediante un telegrama, que deberá presentarse en París, pues ha sido nombrada miembro de la Legión de Honor con el grado de “Caballero”.

En una solemne ceremonia el 28 de abril de 1947, a la que asistieron el Ministro del Aire, el Embajador de Chile en Francia don Oscar Schnake Vergara, Agregados Aéreos de países aliados, Jefes y Oficiales de su nueva unidad más algunos amigos que pudieron acompañarla ese día, fue condecorada en mérito a los relevantes servicios prestados a Francia, por el General Martial Henri Valin, Inspector General del Ejército del Aire.

Poco tiempo más tarde, en septiembre de 1947 será desmovilizada, ya con grado de Capitán del “Armée de l’air” francés.

“Finalmente, había llegado la hora de regresar a Chile. Tenía miedo de hacerlo, pero no podía retrasar más mi partida. Había suspendido el viaje cinco veces dando tantas disculpas, pero ahora tenía que hacerlo si no quería agotar la paciencia de los funcionarios encargados de la repatriación de los voluntarios.”¹⁴



Insignia de la Orden de la Legión de Honor en el grado de “Caballero”.

REGRESO A CHILE

Será a fines de septiembre de 1947, cuando Margot regresará a Chile, tras analizar lo que podría hacer de su vida, ya que en la Europa de aquellos días de postguerra, era casi imposible conseguir trabajo volando, y más aun siendo piloto mujer.

“En Los Cerrillos me esperaban mis padres, algunos de mis hermanos, que eran casi desconocidos para mí por haber dejado de verlos cuando eran jóvenes, algunos curiosos y periodistas que nunca faltaban. Entre los curiosos estaba un piloto de la LAN, a quien había conocido antes de partir a la guerra cuando era un suboficial de la FACH. Como único saludo me preguntó cuántas horas de vuelo tenía, al contestarle,

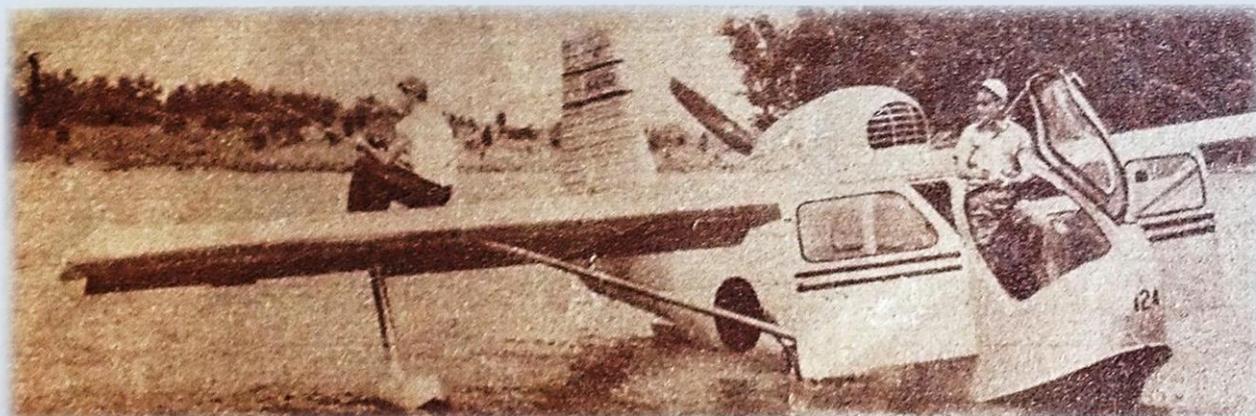
¹⁴ Margot Duhalde “Mujer Alada”. Autobiografía. Octubre 2006

me dijo: ¡Bah, yo tengo más! Y se alejó dejándome con la rara impresión que no sería bien recibida en el gremio de pilotos.”¹⁵

Tal como lo había pensado, no le fue inicialmente tarea fácil el conseguir un trabajo como piloto, pues en esos días era casi una tarea privativa para los hombres, no importando la vasta experiencia con que Margot contara. Pero la suerte que había acompañado a esta decidida piloto, estaría pronto de su lado, es así que en octubre ya contaría con una propuesta de trabajar como piloto privado del señor Julio Menéndez Préndez, vicepresidente de la Compañía Chilena Naviera Interoceánica, quien tenía un avión Percival Proctor, que se había usado durante la guerra para entrenar radiooperadores y que posteriormente se había adaptado como cuadrilaza ejecutivo, y en el cual ella ya tenía alguna experiencia.

Su labor consistía en llevar a su jefe dos veces a la semana hasta El Belloto, desde donde el continuaba viaje a Valparaíso para asistir a las reuniones que demandaba la compañía naviera.

Tras pocos meses de trabajar para este distinguido empresario, le confiesa en uno de los vuelos que estaba formando una pequeña línea de “Taxis Aéreos” tal como existía en los Estados Unidos y Europa, de la cual le ofrece ser uno de sus futuros pilotos. Es así que de ser la piloto privada ingresa en febrero de 1948 como Piloto de la nueva Línea LIPA-SUR, siendo más tarde la primera mujer nombrada Comandante de Aeronave de una Línea Aérea Comercial, al obtener su licencia de piloto de transporte.



Una revista Zig-Zag de 1948, informaba al público lector, que en este avión Republic RC-3 “Seabee” de LIPA-SUR sería traslada la próxima “Reina de Belleza y de la Elegancia”, concurso que promovía la empresa con un premio de una semana de estadía en el Hotel de Pirehueico o de Pucón.

“Recuerdo que muchas personas interesadas en visitar la Región de los Lagos, me preferían de piloto”¹⁶

¹⁵ Margot Duhalde “Mujer Alada”. Autobiografía. Octubre 2006

¹⁶ Declaración de Margot Duhalde en entrevista publicada en la *Revista Aviación Civil* N°7. julio de 1970

Los primeros vuelos se realizan entre Puerto Montt y la isla de Chiloé, recalando en Ancud y Castro.

Ella junto a otro piloto, Juan Muñoz Urzúa, quien era además uno de los cuatro socios y Gerente de la empresa, pilotarán un anfíbio Republic RC-3 Seabee y un avión De Havilland DH-89 "Dragon Rapide" con capacidad de 3 y 6 pasajeros.



De Havilland DH-89 "Dragon Rapide" CC-CIA (c/n 6772) aterrizado en Pucón

"Ser piloto de LIPA-SUR no sólo era volar el avión, sino que además había que subir y bajar maletas, cargar aceite, ayudar a llenar los estanques de combustible, etc., tareas en las que los pasajeros solían ayudarme. Un día en que un elegante y joven diputado viajaba como mi pasajero, se ofreció muy galantemente para rellenar uno de los estanques de aceite, pero ya sea por desconocimiento o por descuido, se paró contra el viento fuerte que soplaba en ese instante y empezó su tarea de recarga, resultado es que se bañó de arriba abajo con aceite, estropeando totalmente su elegante terno. Yo sin saber qué decir en ese momento, solo atiné a un: "no ve lo que le pasó por intruso..."¹⁷



Insignia de piloto de la desaparecida empresa aérea LIPA-SUR que perteneciera a Margot Duhalde y quien además intervino en el diseño de la misma, de clara influencia francesa.

(Colección del autor)

La empresa se fue haciendo conocida y respondiendo a un imperativo de la época, comenzó a adquirir nuevos aviones ampliando sus servicios ahora desde Santiago a Temuco, con escalas en Los Ángeles, Traiguén y Angol dos veces por semana. Pero cuando comenzó a crecer, la Línea Aérea Nacional

¹⁷ Margot Duhalde "Mujer Alada". Autobiografía. Octubre 2006

(L.A.N.), vio en ella un peligro, por lo que rápidamente se opuso a sus vuelos e hizo valer su monopolio en el país, obligando a LIPA-SUR, a restringir los gastos y despedir personal.

Entre los recortes de personal de la compañía, estuvo Margot, quien con fecha 12 de mayo de 1949, recibió la siguiente nota de parte del Gerente de Operaciones:

“Sentimos comunicarle que, debido a la forzada paralización de las actividades de LIPA-SUR, motivada por el invierno y por haberle denegado la Línea Aérea Nacional autorización para volar, en esa época, a Ovalle y La Serena, nos vemos obligados a restringir nuestros gastos y, por lo tanto, a reducir nuestro personal de planta.

En tal situación y seguros de que Ud. comprenderá nuestra inconfortable posición, nos vemos en la dolorosa necesidad de poner fin a sus servicios como piloto de planta de la empresa, a contar del vencimiento del plazo legal correspondiente.

De convenir a sus intereses, no tendríamos inconveniente, llegado el caso, en utilizar sus servicios, a razón de un tanto por viaje o por hora de vuelo.

Agradeciéndole, muy sinceramente, la valiosa y desinteresada cooperación que, en todo momento, nos ha brindado y ciertos de que apreciará las razones de nuestra determinación, nos suscribimos de Ud., como SS.SS.SS

p.p. Línea Aérea del Pacífico Sur Ltda. Juan Muñoz U., Gerente”

Margot tuvo la suerte de encontrar un nuevo trabajo en la entonces Dirección de Aeronáutica, pues esta organización dependiente de la Fuerza Aérea se encontraba en la etapa de formación de sus primeros Controladores de Tránsito Aéreo, para lo cual se integrará como activa estudiante del segundo curso que se impartía en Chile, egresando el 1º de mayo de 1950, como la primera mujer en la especialidad de Controlador de Tránsito Aéreo.

No obstante, y con permiso especial de su jefe, siguió volando part-time para LIPA-SUR mientras estuvo esta compañía en actividades hasta finales de 1950. Paralelamente también hay registros de que habría hecho instrucción de vuelo a unos once alumnos en el Club Aéreo de Melipilla.



Licencia de Piloto de Transporte

En 1952, Margot quien indudablemente representaba a la mujer, que hacía de la aviación una profesión, iniciaba junto a la piloto antofagastina Lucía Salas Reyes, una campaña a nivel nacional para adquirir un avión que les permitiera dar la vuelta al mundo en nombre de Chile.

Pero lamentablemente para estas entusiastas y valerosas pilotos, las cosas no estaban aún dadas materialmente en nuestro país, por lo que lamentablemente no lograron el auspicio requerido, lo que no restó en medida alguna la importancia a esta histórica iniciativa, la que sin duda hubiera cubierto de gloria las alas de nuestra aviación.



Margot Duhalde con su amiga Lucía Salas Reyes, cuando preparaba su vuelta al mundo



Afiche de la Colecta Nacional, efectuada en octubre de 1952 para adquirir un avión y los medios Necesarios para realizar el audaz desafío de estas dos grandes pilotos mujeres.

Obra del destacado pintor nacional Camilo Mori. Medidas 76,5 x 54,5 cms.

(Fuente: Museo Histórico Nacional)

A propósito de la empresa en que se encontraba empeñada Margot Duhalde por aquellos días, nuestra insigne y laureada escritora nacional, Gabriela Mistral nos dejó el valioso testimonio publicado en la Revista Eva del mes de octubre de 1952:

ALAS PARA MARGOT

Nuestra admirada y querida aviadora nacional Margot Duhalde desea realizar, desde hace tiempo, el vuelo alrededor del mundo que es la pasión de todos los maestros de su oficio. Su resolución ha conmovido a los chilenos y hasta ha llegado a los errantes que no por serlo dejamos de ser "fieles".

Pero Margot Duhalde precisa para empresa tan ardua contar con un aparato de calidad óptima. La heroína del aire, la muy señora de la atmósfera, no reclama ni pide por sí misma; somos nosotros, es decir, toda la chilenidad consciente, quienes debemos sentirnos llamados a ofrecerle esta gracia, porque ella, seguramente, no voceará tal demanda.

Lo que ella anhela desde hace mucho dar a Chile es una empresa gloriosa para cualquier nación, y particularmente para un país pequeño que, por serlo, exige de sus individuos una civilidad subida, arbuente y heroica.

Respondamos a la corajuda, que es una técnica ya probada y celebrada por sus colegas de dos continentes, respondamos a esta criatura simbolo con un rotundo ¡sí! y démosle nuestra cooperación que siempre será modesta al lado de la magnífica oferta suya. Démosle, pues, el aparato que ha menester probando así que su vida nos es particularmente preciosa y que todos salimos al encuentro de su deseo y de su vocación magnífica.

El valor moral de la colecta de hoy residirá en el hecho de que la ayuda nos comprenda a todos, desde el banquero al funcionario, al minero, al gañán y particularmente a sus hermanas que nos sentimos dignificadas por ella. Hagamos acto de presencia bajo la forma de una contribución espontánea y rápida.

Lleguemos a su casa silenciosa con el regalo de un par de alas potentes que la lleven sin riesgo por el aire de dos continentes. Sepamos responder a este héroismo auténtico con un rotundo ¡sí! y con unas leales ¡gracias!

¡Este es el día de Margot Duhalde y es también el día de la chilenidad fiel que vela por sus héroes con un corazón alerta y fraternal!

Honra será pedir y recibir por ella y para ella y será una fiesta conducirla a nuestro aeródromo para poner en sus manos la criatura técnica y mágica a la vez que la lleve por el aire más leve y la luz más intensa a consumir su sueño de diez años, o sea, la posesión exhaustiva del espacio y la atmósfera del planeta.

A grande oferta, gran respuesta y a dura empresa digna ayuda. Este es, entre los días del año, el día de la muy digna y valerosa criatura amada de toda la chilenidad que llamamos Margot y pudiésemos llamar, con y sin Mitología el Icaro mujer de nuestros cielos.

¡Por Margot Duhalde, alegría del cielo y de la tierra chilena!

Gabriela Mistral



En 1953 viaja a los Estados Unidos de Norteamérica con una beca de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que recibió como invitación para efectuar un curso de Control de Tránsito Aéreo en la Escuela de la Federal Aviation Agency (FAA) en Oklahoma City con prácticas en los Aeródromos de Youngstown (Ohio), Allentown (Pennsylvania), Kennedy (Nueva York) y National de Washington para continuar luego con una visita a la OACI en Montreal, Canadá.

Margot Duhalde (1950)



Margot Duhalde en una torre de control, durante la fase práctica del curso realizado en los EE.UU.

Entre los años 1954 y 1956 trabajará en la torre de control de Los Cerrillos. En 1957 es destinada a la torre de control de Antofagasta, en donde retomará contacto con su amiga de aquella ciudad, Lucía Salas Reyes, con quien algunos años antes intentara realizar el ambicioso vuelo por el mundo.

En 1960, volverá a Santiago, donde será nombrada Jefe de la Torre de Control de Los Cerrillos. En abril del año siguiente coopera activamente en la búsqueda del LAN 210, volando en aviones del Club Aéreo de Santiago y más tarde en el rescate de las víctimas como Controlador de Tránsito Aéreo en comisión en el Aeródromo de Linares. Su Hoja de Vida registra para esos días, las felicitaciones hechas por LAN por su eficaz labor y otra por la Fuerza Aérea de Chile.

Este mismo año viajará a Francia, como invitada especial de Air France, en su vuelo inaugural París-Santiago, Santiago-París.

En mayo de 1962 fue becada a Francia por el Gobierno Francés para hacer un curso de Operador de Radar con estudios École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) y prácticas en la torre de control y centro de control de área del Aeropuerto de Orly y en la Base Experimental de Bretigny. El curso y la práctica durarán 11 meses, los que se iniciaron con tres semanas de práctica del idioma francés.



Desde 1963 hasta 1966 se desempeña nuevamente como Controlador de Tránsito Aéreo en Los Cerrillos.

En 1967, viaja a Francia invitada por el General De Gaulle para asistir a los actos conmemorativos del 27º Aniversario de su famoso llamado a todos los franceses libres del mundo.

A su regreso de Francia es designada Jefe del Aeródromo de Tobalaba, donde paralelamente se desempeña como la única mujer Instructor de Vuelo del Club Aéreo de Santiago.

En 1969 es destinada al Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo, de Punta Arenas en Comisión en la Dirección de Aeronáutica. En 1972 es destinada a la Base Aérea de Bahía Catalina, a cargo del Servicio de Búsqueda y Salvamento de la actual IVª Brigada Aérea.

En 1978 transportó, desde Wichita, Kansas (USA), hasta Punta Arenas, un avión Cessna 172, para el Club Aéreo de Punta Arenas. El 3 de mayo de 1979 es nuevamente destinada a la Dirección de Aeronáutica en Presidente Carlos Ibáñez del Campo, Punta Arenas, como Instructora de Vuelo de los Clubes Aéreos locales y Relaciones Públicas del Aeropuerto.

En septiembre de 1979 viaja a Inglaterra para asistir a un Congreso de Pilotos de Transporte de la Segunda Guerra Mundial en las ciudades de Maidenhead y Bristol, donde recibe la insignia de Socia Honoris Causa de la Asociación de Pilotos Franceses y Socia Activa de Air Transport Auxiliary Pilots Association (ATAA).

En 1981, transportó un Piper Warrior desde Santiago al Club Aéreo de Cerro Sombrero y un Piper 140 para la Escuela de Vuelo Margot Duhalde y Cía. Ltda., fundada ese mismo año junto a los socios Reineri Merino y Pedro Larrañaga C.

Por más de quince años fue Instructor de Vuelo de los Clubes Aéreos de Punta Arenas y Cerro Sombrero, formando más del cincuenta por ciento de los Pilotos Civiles de la zona. Uno de sus últimas funciones en la DGAC, fue el desempeñarse como asesora del área de aviación deportiva en la Dirección de Aeronáutica.

Para el Día de la Aeronáutica Nacional de 1987, en lo que fue una hermosa y muy emotiva ceremonia realizada en el Club de Campo de Quinchamalí, Margot fue condecorada con motivo de sus 50 años de trayectoria como piloto y 40 años como Instructor de Vuelo, con la "Cruz al Mérito Aeronáutico de Chile", en el grado de Cruz al Mérito Aeronáutico".

Entre sus últimos y comentados logros aeronáuticos, está el que realizó el 12 de diciembre del 2000, cuando con motivo de su octogésimo cumpleaños y también producto del cambio de milenio, festejó la ocasión con un emocionante salto tándem en paracaídas junto a su amigo Peter Vermeheren, el que quiso años más tarde repetir pero sus cercanos se lo prohibieron.

Seis años más tarde, el 20 de junio del 2006, era condecorada nuevamente por la patria de sus ancestros, en lo que fue una solemne ceremonia celebrada en la Embajada francesa en Santiago, cuando tras recibir una carta del entonces Presidente Jacques Chirac, en donde le anunciaba que sería

promovida al grado de Comendador de la orden de la Legión de Honor, en recompensa a una mujer pionera de la epopeya aeronáutica, que puso su vida al servicio de la tierra de sus ancestros, convirtiéndose en la única mujer piloto de las Fuerzas Francesas Libres y por su contribución eficaz al **“reconocimiento de la mujer en la sociedad moderna tanto en Europa como en América Latina”**.



Rodeada de sus amigas, brindan en honor a la recién homenajead.
De izquierda a derecha: María Eliana Christen Jiménez; Orietta Rodríguez Gaune; Margot Duhalde Sotomayor,
Commandeur de la Légion d’Honneur, y Virginia Riquelme Zucchet.
(Embajada de Francia en Chile, 20 de junio de 2006)

DISTINCIONES, LICENCIAS Y CERTIFICADOS

Brasil

El 11 de octubre de 1985 es condecorada con la medalla al “Mérito Santos-Dumont”, otorgada por la Fuerza Aérea del Brasil.

Reino Unido

Certificado de Estado de Servicios y Competencia, otorgado por Air Transport Auxiliary (ATA), con fecha 17 de junio de 1945.

En 1979 recibe la Insignia de Socia Activa de Air Transport Auxiliary Pilots Association (ATAA). Este mismo año, será condecorada con la “Medalla de la Defensa” y la “Medalla de Guerra 1939-1945” por sus servicios durante la segunda guerra mundial.

El 25 de febrero de 2009, el embajador británico en Chile, Howard Drake, entregó en la sede de la Embajada en Santiago, la Insignia de Veteranos A.T.A. de la 2da G.M. (A.T.A. Veterans Badge)

Francia

Brevet Militar en Piloto de Avión N° 31607, otorgado por el Ministerio del Aire de Francia, con fecha 1 de septiembre de 1945.

Licencia de Planeador Tipo C N° 1539, otorgada por la Dirección de Aeronáutica Civil el 27 de junio de 1947.

Nombramiento de Caballero de la Legión de Honor, otorgado por el Gobierno de Francia el 28 de abril de 1947 y además le son otorgadas la Cruz de Guerra 1939-1945 y la Medalla Conmemorativa de los Servicios Voluntarios en la Francia Libre.

Licencia de Piloto de Turismo N° 17107 de 26 de junio de 1947.

Certificado de Operador de Radar. Otorgada por la Escuela Nacional de la Aviación Civil Francesa el 8 de junio de 1962.

Insignia de Socia Honoris Causa de la Asociación de Pilotos Franceses otorgada en 1979.

Se le distingue con el grado de Comendador en la Legión de Honor, otorgado por el Gobierno de Francia el 20 de junio de 2006.

Estados Unidos

Certificado de Operador de Torre de Control, emitido por la Administración Aeronáutica del Departamento de Comercio de USA con fecha 18 de diciembre de 1953.

Chile

Licencia de Piloto Privado N° 667 otorgada el 30 de abril de 1938.

Título de Piloto de Guerra Honorario otorgado el 1 de agosto de 1946.

Licencia de Instructor de Vuelo N° 204 otorgada el 29 de septiembre de 1951.

Licencia de Piloto Comercial N° 53 otorgada el 8 de julio de 1951.

Licencia de Piloto de Transporte N° 60 otorgada el 18 de octubre de 1948.

Licencia de Controlador de Tránsito Aéreo N° 13 otorgada el 13 de agosto de 1951.

Socia Honoraria del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Socia Honoraria del Centro de ex-Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas"

Socia Honoraria del Círculo de Coroneles de Aviación

Socia Honoraria del Club FACH.

Socia Honoraria del Club Aéreo de Cerro Sombrero

Socia Activa del Club Aéreo de Temuco.

Socia Fundadora de la Asociación de Mujeres Pilotos de Chile "Alas Andinas"

Socia Honoraria del Club Aéreo del Personal del Ejército (C.A.P.E.)

El 18 de mayo de 1984, la Federación Aérea de Chile realizó una actividad de homenaje para Margot, en los salones del Hotel Cabo de Hornos en Punta Arenas.

El 12 de diciembre de 1987, en una hermosa ceremonia realizada en el Club de Campo de Quinchamalí, es condecorada con la "Cruz al Mérito Aeronáutico de Chile", en el grado de Cruz al Mérito Aeronáutico" otorgada por la Fuerza Aérea de Chile", con motivo de su trayectoria de 50 años como piloto.

En 1988 recibe el Premio Paul Tissandier otorgado por la Federación Aeronáutica Internacional. Diez años más tarde, el 20 de noviembre de 1998 será nombrada Hija Ilustre de Punta Arenas, en reconocimiento a su distinguida labor de casi 20 años en la zona.

El 12 de septiembre de 2001, en su sesión 38, la Cámara Chilena de Diputados le rindió un homenaje solemne, y se le entregó una medalla por los servicios prestados a la Patria.

El 27 de diciembre de ese mismo año, es declarada Hija Ilustre de su tierra natal, la ciudad de Río Bueno. Se le concede además, su nombre a una importante calle de una nueva villa que fue construida sobre los terrenos donde por muchos años funcionó el Club Aéreo de Río Bueno (Aeródromo Choncomilla).



Margot junto a uno de los letreros urbanos que recuerdan su nombre

El 8 de marzo de 2003, se le rinde un homenaje en el Edificio Diego Portales, con ocasión al Día de la Mujer, durante el cual la entonces Ministro de Defensa Nacional, Michelle Bachelet le entrega un hermoso regalo y diera un gran abrazo.

También ese mismo año, con ocasión de la celebración de su asamblea anual, la Federación Aérea de Chile le otorgó la condecoración Orden al Mérito de la Aviación Deportiva Chilena, en el grado de

"Orden al Mérito Dora Koeppen Maisan". Siendo ella, la primera mujer en Chile en recibir tan apreciada y significativa distinción.

El 15 de abril de 2013, es homenajeada por la Asociación de Pilotos en Retiro LAN-CHILE

AVIONES PILOTEADOS POR MARGOT DUHALDE DE ACUERDO A SUS BITÁCORAS

Monomotores

Aeronca, Avro Tutor, Boulton Poul Defiant, Blackburn B-24 Skua, Cessna 140, 150, 172,182, Curtiss SO3C Seamew, De Havilland DH.60 Moth, De Havilland DH.82 Tiger Moth, De Havilland DH.82B Queen-Bee, Hawker Hart, Hawker Hind, Hawker Hector, Hawker Hurricane, Hawker Typhoon, Hawker Tempest, Fairchild Argus, Fairchild PT-19, Fairey Swordfish, Fairey Albacore, Fairey Fulmar, Fairey Barracuda, Fairey Firefly, Fouga CM.170 Magister, Grumman F6F Hellcat, Grumman TBF Avenger, Miles Magister, Miles Martinet, Miles Master, Nord 1200 Norécrin, North American AT-6 Harvard, North American P-51 Mustang, Percival Proctor, Piper PA-28-140 Cherokee Six, SFCA Taupin, Stinson, Supermarine Spitfire, Supermarine Walrus, Supermarine Sea Otter y Taylorcraft Auster.

Bimotores

Airspeed AS.10 Oxford, Armstrong Whitworth A.W.41 Albemarle, Armstrong Whitworth A.W.38 Whitley, Avro Anson, Beechcraft C-45/D 18 Expeditor, Bristol Blenheim, Bristol Type 156 Beaufighter, Bristol Beaufort, de Havilland DH.98 Mosquito, de Havilland DH.89 Dragon Rapide, Caudron C.440 Goéland, Douglas C-47 Dakota, Douglas A-20 Boston, Handley Page HP.52 Hampden, Lockheed Hudson, Lockheed Ventura, North American B-25 Mitchell, SNCAC Martinet 702, Handley Page HP.52 Hampden, Vickers Warwick y Vickers Wellington

Cuadrimotores (Copiloto)

Avro Lincoln, Consolidated B-24 Liberator, Handley Page Halifax y Boeing B-17.



Bombardero Avro Lincoln como los que volara Margot Duhalde como copiloto.

A la fecha de esta investigación, los registros que presenta Margot Duhalde en la D.G.A.C., corresponden a un poco más de 12.500 horas de vuelo.



“Su magnífica estatura espiritual invita a un brindis emocionado a su persona. A levantar, pues mis amigos una copa del buen vino rojo de Chile, de delicado bouquet y noble tradición francesa”

Diego Barros Ortiz

Máscara de yeso moldeada y patinada de Margot Duhalde
(Escultor: Santiago Mahan. Colección Museo Histórico Nacional)

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

- Alberto Fernández Donoso. *Ese singular sentido de proteger el vuelo*. Una historia ilustrada. Volumen I, DGAC. 2000
- Autobiografía. *Margot Duhalde – Mujer Alada*. Editorial Fuerza Aérea de Chile. 2006
- Magdalena Silva Valdés. *Margot Duhalde, Aviadora*. Editorial Karnak. 1991
- Hugo Marín Lezaeta. *Trayectoria Histórica del Club Aéreo de Santiago 1928 – 2012*. Club Aéreo de Santiago, 2013
- El Mercurio* del 6 de febrero de 2018. <http://impresa.elmercurio.com/Pages/NewsDetail.aspx?dt=06-02-2018%200:00:00&NewsID=548583&dtB=06-02-2018%200:00:00&BodyID=3&Paginald=9>
- Revista Chile Aéreo* Nº130. Septiembre - Octubre de 1941
- Revista Chile Aéreo* Nº217. Mayo de 1950
- Revista Chile Aéreo* Nº220. Agosto de 1950
- Club Aéreo de Chile. *13ª Memoria Anual 1941*
- Revista Fuerza Aérea* Nº141. Septiembre – Diciembre de 1976
- Revista Fuerza Aérea* Nº143. Abril – Junio de 1977
- Revista Fuerza Aérea* Nº147. Abril – Mayo - Junio de 1978
- Revista Aviación Civil* Nº7. Santiago de Chile, julio de 1970
- Apuntes del autor.
- <http://www.atamemorial.org.uk/airtransportauxiliary.htm>
- Ian Underdown. *Air Transport Auxiliary at Hamble*. 2010
- <https://www.hugofox.com/shared/attachments.asp?f=edb4b154-1f58-4860-9442-8a378de3a20b%2Epdf>
- The Ferry Pilots of the Air Transport Auxiliary* <http://afleetingpeace.org/the-ata/index.php/9-lists/63-ata-women-1939-42>

ADIOS, MUCHACHOS



Vista aérea de La Chamiza

Asomaba la primavera cuando el suboficial mayor Oyarzún decidió afrontar la empresa postergada por tanto tiempo. La parcela había despertado de su sueño invernal: el pasto reverdecía; las aves iniciaban su período de postura; emergían los primeros brotes en los álamos; en los frutales se desperzaban las hojuelas, pero los cerezos, adelantándose a todos, ya lucían sus corolas florecidas. Tanta actividad cíclica disipó, como brisa vivificante, el letargo en que Oyarzún se había sumido por varios años: desenfundó la antiquísima máquina de escribir 'Royal', limpió con un cepillo de dientes desechado los tipos de plomo; con un plumero ad hoc hizo lo propio con el teclado; tomó el papel tamaño oficio, calco, una copia, calco, segunda copia; ordenó el conjunto golpeándolo suavemente, de canto, sobre el escritorio; lo introdujo y cuadró entre los rodillos, margen a la izquierda, campanilleo, margen a la derecha, título, sangría... y comenzó a dactilografiar, en frases sencillas, escuetas, lo que él consideraba un deber impostergable: el historial del Grupo de Aviación de la Chamiza en que había prestado sus servicios de por vida.

La mecanografía no era un arte que dominara el suboficial Oyarzún, pero, al fin y al cabo, estaba consciente de las limitaciones que importaban su pésima caligrafía e ídem ortografía, las que, no obstante, consideraba salvables haciéndose auxiliar por la 'Royal' metálica que, al menos para su gusto, "tenía mejor letra", según lo comentó, tratando de hacerse el gracioso, con su esposa.

Ésta encajó acremente el comentario, pues la empresa no contaba con su beneplácito, sino que, por el contrario, se sentía francamente agraviada, porque el 'patrón', preocupado como estaba de su proyecto de memorización, había empezado a descuidar los deberes domésticos cotidianos que le imponía el terrenito en que vivían los años dorados de la jubilación. Y más aún, adquirirían caracteres de gravedad los reproches que le endilgaba a su compañero por estar perdiendo la costumbre de acompañarla a contemplar, cada tarde, la puesta del sol en el horizonte reloncaviano.

No obstante los inconvenientes tecnológicos y la disidencia femenina, el S.O.M. (R) Napoleón Oyarzún V. se lanza a la aventura dactilográfica: escribe y describe el raid de la primera bandada de aviones anfibios 'Vickers Vedette' -coquetos ellos, pintados de rosado-, que habían arribado a Chamiza en medio del alborozo de los descendientes de chilotes y alemanes que habitaban el valle, con sus casas embanderadas y adornadas con emblemas patrios, mientras la música del folclore nacional se esparcía sobre las aguas cristalinas del río Coihúin a cuyas orillas empezaron, él y sus camaradas, a construir la base aérea.



Anfibio Vickers Vedette

Desde su memoria al papel tamaño oficio traspasa Oyarzún la relación de los primeros aguerridos oficiales, suboficiales y tropa, cuyos grados y especialidades anota meticulosamente a todo lo largo y ancho de las carillas; el listado de los jefes, deteniéndose a describir -importante para él- el perfil humano de algunos de ellos; del comandante Larraín, por ejemplo, un auténtico caballero del aire que cuando no llegaba el cheque para el personal, pagaba de su bolsillo, *“hombre de plata y bueno”*, mecanografió Oyarzún; o del comandante Yussef Urrea, quien *“era muy recto en lo que hacía y aunque fuere oficial o tropa el que metía la pata, nunca anotó algo en sus hojas de vida, pero sí le echaba unos buenos garabatos por burro”*, comenta el suboficial en retiro.

Los días pasan raudos para Oyarzún, que prosigue cotejando recuerdos con archivos, recortes de prensa, revistas, copias de cartas y apuntes de un viejo cuaderno cuadriculado, donde, en el curso de los años, ha anotado fechas, nombres, direcciones. Y así, pacientemente, introduciendo y sacando del rodillo, una y otra vez, papel oficio, calco, copia, calco, segunda copia, va escribiendo, mecanografiando acerca de la llegada de nuevos aviones, traslados, contrataciones, construcción de la pista, hangares, casino... y las exploraciones aéreas a bordo del anfibio Vickers Vedette, de tres plazas, en que oficiaba de navegante desde el compartimento de proa, situada debajo de la cabina de comando, donde había aprendido a experimentar las sensaciones sublimes del vuelo *“desde el mismo instante en que la aeronave lograba desprenderse de la tierra, a la que toda la naturaleza y los seres estamos aferrados por imposición de la gravedad”*; hasta sufrir, encogido todo él en su cubículo, separado sólo por una endeble cúpula de material transparente, *“donde parecía que el temporal pegaba como un combo de goma en la quilla del bote”*, el incesante y tormentoso castigo del viento y el azote implacable de las olas al acuatizar.

Mientras la despechada ‘patrona’ sigue arrancando cada fin de mes la hoja del calendario –aviso insoslayable de que hay que ir a cobrar la jubilación- el S.O.M. (R), sigue extrayendo del rodillo de la ‘Royal’ las hojas papel oficio, arrumándolas sobre el escritorio. Hasta que un día, alarmado, Oyarzún cae en cuenta que está atrapado en una maraña de hechos objetivos que, no obstante ser cruciales en su vida, no le permiten una apertura hacia la memorización subjetiva de su quehacer en la institución aérea.

Deja entonces correr algunas frases inocuas y dando un giro al bastón de mando, rectifica el rumbo, consciente de que, aunque se había iniciado como el último del escalafón, también había hecho su aporte, y no con un simple granito de arena, en la implementación y desarrollo de la base de Chamiza, pues ella y él han sido la misma cosa, amalgamados como estuvieron, por veinticinco años de *“sangre, sudor y hierro”* en la unidad militar.



Los mecánicos Luis Napoleón Oyarzún y Beda Gutiérrez a bordo de la lancha de la Base Aérea de Chamiza que hacía el servicio entre ésta y Puerto Montt en los años 1930.

Como por ejemplo, cuando en la Base no hubo ingenieros había tenido él, como ‘mecánico autorizador’, un papel preponderante: reunió un buen equipo de mecánicos de automóviles, y les enseñó a ser y sentirse mecánico de aviones y asumir profesionalmente la responsabilidad inherente:

“esto no es un auto, porque las personas están confiadas en nosotros”; misión de la que salió airoso, con la frente en alto, “con la satisfacción de que nadie perdiera la vida por negligencia mía”.

Ser el jefe de mecánicos de la Base Aérea había sido un período esencial de su existencia.

Pero el momento culminante lo había alcanzado al participar en la construcción de un avión *de verdad* –no de aquellos modelos de madera de balsa a que resultaron aficionados sus hijos- bajo el mando del suboficial Ramírez y la supervisión del ingeniero Martínez: con matrices, cazoletas y repuestos que habían llegado de la Maestranza Central, asumió el desafío de armar un Gipsy Moth, biplano, con dos cabinas abiertas y sin carlinga, hechos de madera, tubos de aluminio y tela y con un motor de 100 caballos, pero que debía volar con la misma soltura y seguridad de aquellos originales fabricados por la fábrica De Havilland de Inglaterra. ¡Con qué satisfacción describe el S.O.M. (R) su ingeniatura en la etapa de ensamblaje de la aeronave! Se la entregaron con los comandos puestos en el fuselaje y durante veintiocho días se concentró en la instalación del centro plano de las alas, los timones de dirección y de altura, debiendo darles la tensión necesaria, *“había que darle el ángulo diedro y a las alas el ángulo de incidencia 3/5 grados. Después seguí con la monta del motor; una vez listo se sacó a la losa y prueba, revisó a fondo el señor ingeniero; se probó el motor, bien; ahora al aire para probar la nivelación, se cargaba un poquito a la derecha, se corrigió y arriba otra vez, el piloto de prueba pasó con un vuelo rasante sobre la cancha y aterrizó, estaba bien, ni un solo detalle más; subió el comandante y lo probó, más unas acrobacias, aterrizó y vino a felicitar al suboficial mayor don Tulio Ramírez y a todos los que habíamos con él trabajado”.*

Ya no son los meses los que pasan, sino las estaciones que se suceden. El verano ha quedado atrás y con las lluvias de otoño y la proximidad del invierno decae el ritmo de producción del escritor; los días se acortan y las tardes, con sus borrascas en el golfo Reloncaví, le ponen melancólico, triste si se quiere, y en su memoria afloran recuerdos nostálgicos: los accidentes terribles que vistieron de luto las alas de la institución, el teniente Vidal y el mecánico Román en el estuario de Aisén, el capitán Fuentes en el Estrecho, el teniente Marsh en el laberinto de islas chilotas, el teniente Urrutia en la bahía puertomontina, el teniente Gómez en la misma pista de Chamiza; sucesos donde afloran los

prístinos instintos solidarios que impulsan a los hombres a absorber la desgracia de sus semejantes; como el de aquel humilde carpintero...”*fue cuando se precipitó a tierra el Gipsy 39 pilotado por el teniente Gómez, incendiándose...y de entre las llamas el piloto fue rescatado por el carpintero Muñoz que corrió hacia la máquina con peligro de su propia vida y resultó con una pierna quemada... cuando lo llevaban a Santiago, murió el teniente Gómez; y el carpintero Muñoz por su arrojo y valentía le valió ser condecorado con la Medalla al Mérito por el Comité Central de la Cruz Roja de Chile”.*

Destaca también el S.O.M. (R) Oyarzún la actitud del propio comandante en jefe, Merino Benítez, “*ese hombre emprendedor, terco y duro, porfiado como él solo, pero entusiasta*” –escribe sin complejos-, cuando en un accidente él, el dragoneante Oyarzún -el último soldado del escalafón- y el Comandante en Jefe se salvan recíprocamente durante el naufragio del Vickers Vedette Nº5 cerca de Palena, de regreso del estuario Aisén: el tiempo había empeorado y Merino Benítez y su mecánico debieron acuatizar en el río de Chana, amarrar el anfibia a la orilla y pernoctar en la casa de Wiehoff; pero a la mañana siguiente el Vickers Vedette estaba casi hundido a consecuencia de la pleamar.

Merino le ordena a Oyarzún introducirse en el agua, despegar las ruedas hundidas en el fango y balancear el avión para procurar después moverlo con el motor *a full*.

El avión flotó, y el mecánico, que vestía un grueso traje de buzo, empezó a hundirse, pero logró asirse a un montante. “*Entonces –narra Oyarzún- vino don Arturo caminando por el borde de ataque del ala, tomándose de las cuerdas y al llegar frente al montante donde estaba yo, pero con tal mala suerte, se resbaló. Yo sin pensarlo dos veces lo tomé de la pierna, más del pie derecho, lo subí y se acomodó bien y me tomó la mano y subí apenas por el peso del agua que tenía en el buzo. El río donde yo subí era angosto, pero profundo, el agua con el azul intenso*”.

El Suboficial Mayor Oyarzún reflexiona, en las lindes de la filosofía: “*Esto casi se vuelve una tragedia. ¿Qué habría sido del piloto? ¿Cómo comunicaba esto? Y don Arturo no habría alcanzado a ser Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Independiente. Y el que escribe esto tampoco lo habría escrito*”. El destino sería benevolente con ambos: exactamente dos meses después -21 marzo de 1930- el Teniente Coronel Arturo Merino Benítez asumía como Subsecretario de Aviación y Jefe de la Fuerza Aérea Nacional; mientras el dragoneante mecánico Luis Napoleón Oyarzún proseguía en la base de Chamiza una brillante carrera militar para alcanzar la más alta jerarquía en el escalafón de suboficiales de la que él había llamado la ‘Fuerza Aérea Independiente’.

Papel oficio original, calco, copia, calco, segunda copia alimentan el rodillo de la ‘Royal’ que con sonoridad metálica y el regular campanilleo que anuncia la proximidad del margen derecho, van minando el sistema nervioso de la ‘patrona’, la dueña de casa que con gran esfuerzo trata de ensimismarse en su telenovela favorita para ignorar los afanes de su marido. No obstante se resigna, porque intuye que se aproxima el final de la historia.

Y al parecer acierta en su pronóstico, porque Oyarzún transpira la gota gorda mientras redacta las horas culminantes de su carrera de aviador, que fueron las del día que se acogió a jubilación efectiva, el de la despedida y los honores, aquel 27 de julio de 1952 que felizmente coincidió no sólo con otro aniversario del Grupo, sino también con la inauguración del radiofaro de la base aérea de Chamiza, un viejo anhelo de la aviación nacional porque el avance tecnológico significaba mayor seguridad para la aeronavegación de todo el sur de Chile; ceremonia a la que asistieron el Obispo Ramón Munita¹⁸, quien dio la bendición al radiofaro, y el intendente Aurelio Andrade quien tuvo a bien entregarle personalmente a Napoleón Oyarzún los consabidos diplomas y medallas y un cenicero de bronce con la figura del Caleuche, diciéndole *“es hecho por manos de chilotes y te lo entrego”*; a lo que el Suboficial ya en retiro le responde con pachorra *“lo recibo de tus manos”... “Como él me tuteó yo le contesté de la misma forma”*.

La celebración siguió durante las pocas horas de luz que quedaban en el invernal día de su jubilación, y finalizó sellada por la emotiva despedida de sus camaradas suboficiales y tropas de Chamiza, marcialmente formados en la calle, frente a su casa, donde en coro le cantaron *“adiós muchachos compañeros de mi vida,/ barra querida de aquellos tiempos,/ me toca a mí hoy emprender la retirada,/ debo alejarme de mi buena muchachada./ Adiós muchachos,/ ya me voy y me resigno/, contra el destino, nadie batalla,/ ya se acabaron para mí todas las farras,/ mi cuerpo entero, ya no resiste más”*. *“Mientras la mayoría lloraba...y yo también”*, concluye su relato el suboficial mayor Napoleón Oyarzún. Y para darle mayor fuerza y credibilidad a su escrito, al pie de la última página anota con letra temblorosa: *“De este momento mismo pasa ser un documento más del Grupo”*.



Monseñor Ramón Munita Eyzaguirre
Primer Obispo de Puerto Montt

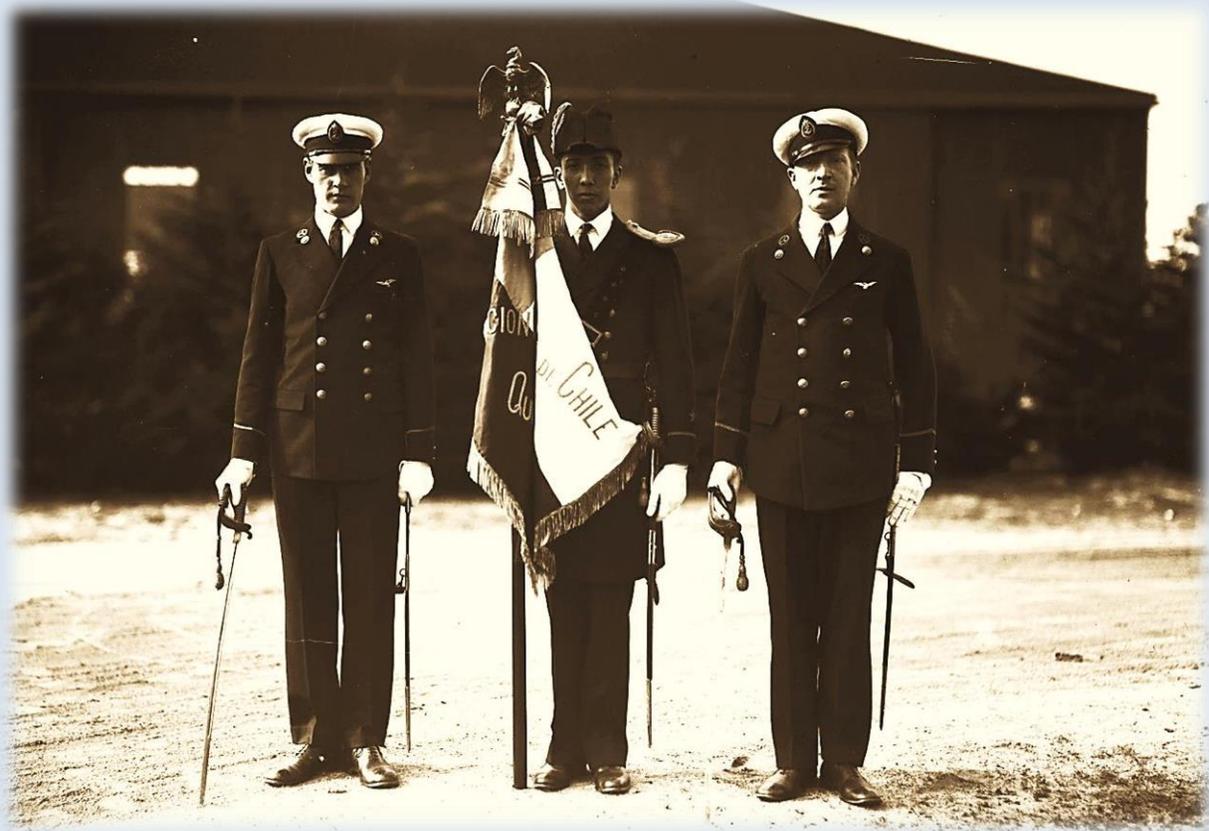
Sergio Millar Soto

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

*Con ocasión del **165º Aniversario de la fundación de la ciudad de Puerto Montt**, el 12 de febrero de 2018, la **revista Aerohistoria** dedica la publicación de este artículo como homenaje, a todos los hombres y mujeres que vivieron y trabajaron bajo esos históricos cielos, en beneficio de esa hermosa y apreciada localidad.*

¹⁸ Al ser creada la diócesis de Puerto Montt, el Papa Pío XII designó a Monseñor Ramón Munita Eyzaguirre, como su primer Obispo el 29 de abril de 1939.

PABELLÓN DE COMBATE AVIACIÓN NAVAL DE CHILE



Abanderado y escoltas del Pabellón de la Aviación Naval de Chile “Quintero”, el que se lució orgullosamente en las ceremonias militares en la Base Aeronaval y en la misma ciudad, desde septiembre de 1928 hasta marzo de 1930.

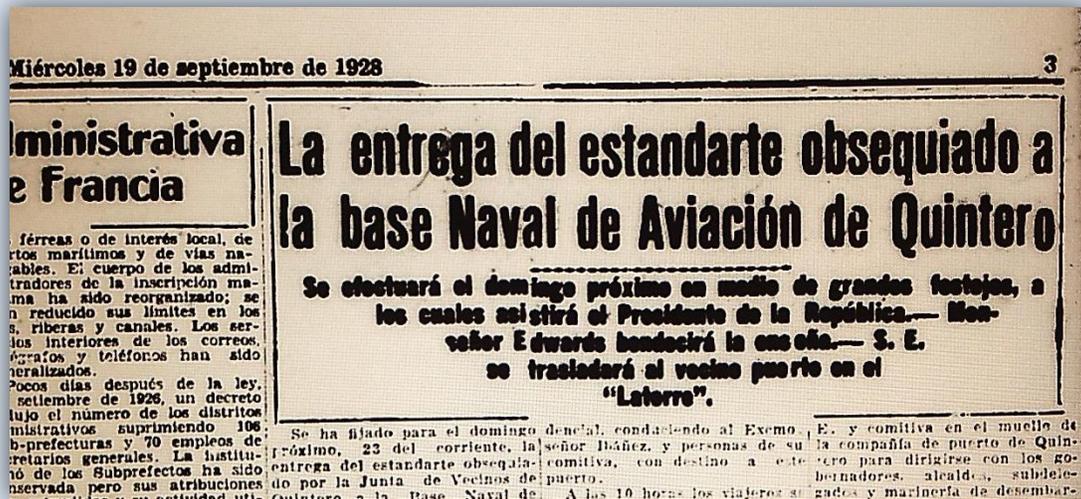
Estandarte que fue entregado a la Aviación Naval por el Gobernador de la Provincia de Quillota don Oliverio Maturana, a nombre de la comunidad de Quintero, pues su Alcalde Manuel Antonio Francke, se encontraba enfermo de cierta gravedad en el Hospital Naval, esta ceremonia contó con la presencia del Presidente de la República don Carlos Ibáñez del Campo en la Base Aeronaval de Quintero.

Sin lugar a duda alguna, constituyó un día excepcional para la Marina de Guerra y en especial para la Aviación Naval, el que se viviera ese domingo 23 de septiembre de 1928.

La historia se había iniciado tiempo antes, cuando la Junta de Vecinos de la ciudad de Quintero, a instancias del alcalde don Manuel Antonio Francke, manifestara el querer obsequiar a la Base Naval de Aviación de aquella localidad, un Estandarte bordado en señal de aprecio por su valor y desinteresado aporte a la ciudad.

Una vez aceptado el significativo presente por parte de la Armada y con el beneplácito del Ministro de Marina, se reunía el Alcalde de la ciudad con el Ministro de Marina y el Jefe de la Base, para acordar

los preparativos de entrega de éste. La fecha debía coincidir para el día 23 de septiembre, puesto que la Armada realizaría en esa fecha, una Revista Naval y Maniobras frente a la bahía. Con ello, la actividad de entrega del estandarte sería solemnizada con la presencia del Presidente de la República.



El Diario El Mercurio de Valparaíso, en su edición del miércoles 19 de septiembre, anunciaba que la ceremonia de presentación del Pabellón donado por la Comunidad, se efectuará en una ceremonia con asistencia del Presidente de la República y bendecido por el Vicario Castrense, Monseñor Rafael Edwards, el próximo domingo 23 de septiembre

Pasaban los días, cuando el viernes 21 le ocurre un lamentable accidente menor al alcalde señor Francke, por el cual deberá ser trasladado al Hospital Naval de Valparaíso, por lo que tuvo que cursar el siguiente telegrama al Gobernador de Quillota:

“Señor Gobernador.- Quillota.

Ruego a U.S. presentar comandante Marín este telegrama que lleva envuelto con patriótico ardor la feliz idea de la Honorable Junta de Vecinos y pueblo de Quintero de obsequiar este día en su persona el estandarte a la Base Naval de Aviación en presencia de S.E. el Presidente de la República, Ministros de Estado, Magistratura, Cámaras, Armada, Ejército y personalidades conspicuas.

Desgraciado accidente privame de ese orgulloso placer que lamento en lo más profundo de mi alma. ¡Viva Chile y su Gobierno!.- Manuel A. Francke. Subdelegado – alcalde.- Hospital Naval”

De esta manera, es que ahora el nuevo estandarte, sería entregado por parte del Gobernador de la Provincia de Quillota.

Llegado el día domingo, temprano por la mañana, alrededor de las 7:00 hrs. salía un tren especial desde Santiago al puerto de Valparaíso, arribando a destino a las 09:40 hrs. A bordo de este, venía el Presidente de la República Carlos Ibáñez del Campo, acompañado por varios Ministros de Estado y altos jefes militares, el motivo de esta visita era pasar revista la Escuadra Nacional y asistir a los festejos que se prepararon con motivo de la entrega del Pabellón de Combate a la Base Aeronaval de

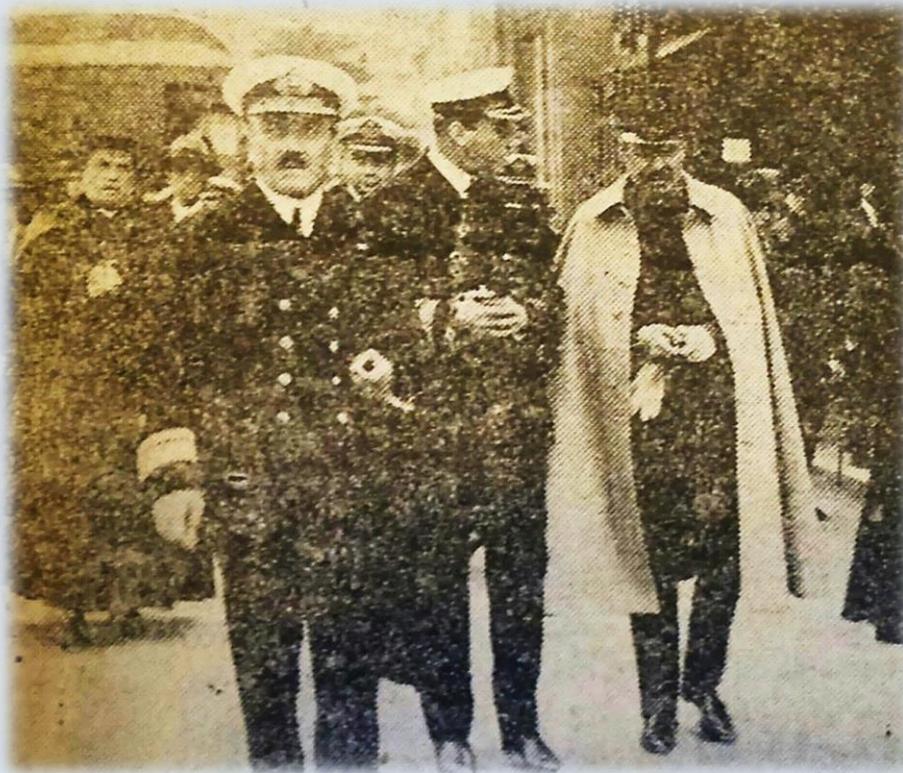
“Quintero”. La llegada del primer mandatario dio un inusitado brillo a los festejos, tanto en Valparaíso como en Quintero.

Rindieron los honores de ordenanza al primer mandatario de la nación, la banda y una compañía de presentación del Regimiento “Maipo”, siendo recibido por el Intendente Emiliano Costa Pellé; el Jefe del Apostadero Naval, Contraalmirante Hipólito Marchant Morales; entre otros.

Entre otras autoridades, acompañaban al General Ibáñez:

- | | |
|--|-----------------------------------|
| ❖ Capitán de Fragata Carlos Frödden Lorenzen | Ministro de Marina |
| ❖ Guillermo Edwards Matte | Ministro del Interior |
| ❖ Conrado Ríos Gallardo | Ministro de Relaciones Exteriores |
| ❖ General Bartolomé Blanche Espejo | Ministro de Guerra |

Posteriormente a los honores, el General Ibáñez se dirigió al muelle de la Compañía Sudamericana de Vapores, para abordar la embarcación que lo trasladó al buque insignia de la Escuadra Nacional el acorazado “Latorre”. A las 10:15 hrs. abordo el “Cochrane”, siendo recibido por el Comandante en Jefe de la Escuadra de Evoluciones, Contraalmirante Luis Escobar Molina y el Comandante del Acorazado “Latorre” Capitán de Navío Calisto Rogers Ceas, inmediatamente se le rindieron los honores correspondientes con una salva de 21 cañonazos.



S.E. el Presidente de la República de Chile, don Carlos Ibáñez del Campo dirigiéndose al muelle para embarcar en el Acorazado “Almirante Latorre” y dirigirse a ejercicios en la mar y posteriormente a Quintero, lo acompañan el Comandante en Jefe de la Escuadra de Evoluciones, Contraalmirante Luis Escobar Molina y el Jefe del Apostadero Naval Contraalmirante Hipólito Marchant Morales. (Fuente: Diario La Unión, lunes 24 de septiembre 1928.)

A las 10:25 hrs. zarpó la Escuadra de Evoluciones rumbo a Quintero. Mientras se ponía en movimiento el Latorre, frente al primer mandatario se formaron unos 600 marineros al mando del Capitán de Corbeta Carlos Herrera Acevedo y efectuaron una serie de movimientos militares al compás de la banda del “Latorre”, para finalizar, pasaron trotando frente al mandatario al son del Himno de Yungay.

Pocos instantes después, los destructores “Uribe”, “Riveros” y “Condell”, pasaron frente al “Latorre”, con sus respectivas dotaciones formadas en cubierta, que al toque de “Atención” por el corneta de a bordo, rindieron honores con tres “Hurras” por el Presidente de la República.

Terminados los honores y la formación de buques, se podía observar a lo lejos al “Zenteno” que remolcaba la embarcación que serviría de blanco, una barca inglesa “The Queen of Scott”¹⁹, regalada ex profeso por la firma dueña de ella. Más atrás aún, el remolcador “Artillero” remolcando el blanco de reserva.



Barca inglesa “The Queen of Scott” que ese día sirvió para la práctica de tiro.

¹⁹ La barca Queen of Scott, anclada por aquellos días frente a Las Salinas, llegó a Valparaíso desmantelada a consecuencia de fuertes temporales que la sorprendieron e las regiones magallánicas. La nave se encontraba abandonada y con motivo de las órdenes dictadas por la Gobernación para dar seguridad a las naves al ancla en la bahía, se le comunicó a sus dueños que debían llevársela a otro puerto. Éstos optaron por regalarla a la Armada, por lo que fue remolcada para servir de blanco en el ejercicio de tiro de combate programado tanto por los buques como para los hidroaviones que le lanzarían bombas. Para dejarla en condiciones, la Armada debió realizar diversos trabajos de mantención.

Con un ejercicio de tiro de combate en el que cooperará la aviación, la Armada de Guerra demostrará su eficiencia ante el Presidente

Los festejos que se han preparado en Quintero con motivo de la entrega del estandarte que obsequia la Junta de Vecinos a la Base de Aviación Naval. — Revista de la Escuadra por S. E. — Almuerzo en el "Latorre". — Correrá un tren excursionista especial.

El vecino puerto de Quintero: El Excmo. señor Illanes participará mañana por la mañana en un día de gran actividad en un tren especial y excepcional monumento social que será de la relación que obsequia la Junta de Vecinos a la Base de Aviación Naval, como a las 10. — Almuerzo en el "Latorre". — Correrá un tren excursionista especial.

Honores al Presidente: Por disposición de la Comandancia de Armas de Valparaíso, una compañía del regimiento de Infantería "Atalaya", con su bandera de ordenanza a S. E., el Presidente de la República, general Carlos Illanes del Campo, Puerto, como a la partida, de regreso a la capital.

Dirigida a la Base de Aviación Naval, para asistir a la entrega de la bandera del estandarte que la Junta de Vecinos obsequia a esa unidad de la Armada. El estandarte será bendecido por el Vicario Castrejo, obispo titular de Dofona, Monseñor Rafael Edwards, quien pronunciará en seguida una allocución entusiasta por el estandarte, el comandante de la Base de Aviación Naval, y los de la 21 División de Infantería, después comoverá a la Base de Aviación Naval.



INSTRUCCION

A las ex alumnas de la Escuela Normal de L. Serena

Se les ruega asistir a la reunión que tendrá lugar en la Escuela Normal de L. Serena, el lunes 24 del presente a las 10 horas, por haber adquirido muy importantes que recibir.

Universidad Católica de Valparaíso. — Fundación Isabel Caceres de Brown. Mañana, se reunirá en este establecimiento las clases en los cursos.

Un llamativo titular publicado en El Mercurio de Valparaíso, anunciaba ese día domingo, las actividades que se desarrollarían, agregando en la bajada del mismo: "Los festejos que se han preparado en Quintero con motivo de la entrega del estandarte que obsequió la Junta de Vecinos a la Base de la Aviación Naval. — Revista de la Escuadra por S.E. — Almuerzo en el 'Latorre' - Correrá un tren excursionista especial."



Práctica de tiro de los destructores sobre Barca inglesa "The Queen of Scott".

Los destructores se alejaron de la formación y tomaron posición para efectuar los ejercicios de tiros sobre el blanco dispuesto para esta oportunidad. Los tiros efectuados causaron una magnífica impresión entre la comitiva presidencial.

A las 11:20 hrs. le tocó el turno al "Almirante Latorre", que con sus diversos tiros que estuvieron a cargo del Oficial Artillero Capitán de Corbeta Horacio De la Fuente, luego el lanzamiento de torpedos, los que con precisión dieron en el blanco.



“Almirante Latorre”, preparándose para su práctica de tiro.



Autoridades apreciando la práctica de tiro de la Escuadra de Evoluciones.

Terminados los disparos del “Latorre”, dos hidroaviones que escoltaron en todo momento a la formación de la Escuadra, procedieron a efectuar ejercicios de doble acción lanzando bombas que terminaron por hundir el blanco.

A las 13:30 hrs. se ofreció un almuerzo a bordo del “Latorre” en la cámara del Almirante al General Ibáñez y su comitiva.

El mismo día y horario, pero en el Casino de Oficiales de la Base Aeronaval “Quintero”, el Comandante de esta Base, Capitán de Corbeta Luis Humberto Marín, ofreció un almuerzo en honor de los gobernadores, subdelegados y alcaldes de la provincia. Entre otros, asistieron el Alcalde Interino de Quintero Carlos Bouillet, Alcalde de Calera Blas Olivares, Alcalde de Viña del Mar, señor Gastón Hamel de Souza y todos los demás autoridades de la zona, como también diversos invitados especiales pertenecientes a la administración pública del Ejército y de la Marina, también había una delegación de tenientes de la Escuela Aeronáutica Militar.

Las mesas habían sido decoradas con banderas y gallardetes alternando con guirnaldas verdes y flores. En la de Honor, tomaron asiento el comandante Marín quien tenía a su derecha al Gobernador de Quillota; al Alcalde de Viña; al capitán de carabineros de Quillota, don Pedro L. Henríquez; al cura párroco de Puchuncaví, Presbítero Octavio Aguayo; y al Instructor de la Base, Capitán de Fragata J.H. Jones²⁰ y a su izquierda al vocal de la Junta de Vecinos don Carlos Bouillet; al comandante del “Eliqura”, capitán don Carlos Torres Hevia; comandante del Zapadores, don Jacinto Ochoa; al Juez de Quillota, don Pelegrino Sepúlveda; al Gobernador de Los Andes, don Pedro Jiménez Torrejón, y a los vocales de la Junta de Vecinos, señores Plácido Alfaro y Arturo Wilson.

Los demás asientos estaban ocupados por los oficiales de la base, tenientes Francisco Beduneau, Alfredo Puga, Santiago Leitao y Francisco Tovarias Tovares, y los guardiamarinas de primera clase, señores Marcos Vega, Horacio Barrientos, Tomás Gatica y Carlos Zorzi; el doctor Juan Marín; contador don Onésimo Espinosa e ingeniero aviador don Alfonso Moraga; el subdelegado de Quillota, don Luis de la Cruz; señores Hans Kroger; Rafael Pinochet; Miguel Luis Cortés; Dr. Eduardo Mans, Armando Rogers; teniente Paravic; don José A. Gómez y otros muchos importantes invitados.



A las 16:00 hrs. el General Ibáñez y su comitiva desembarcaron del “Latorre” y se dirigieron en una embarcación al muelle de Quintero para asistir a la ceremonia de entrega del Pabellón de Combate.

(Fuente: Diario La Unión, lunes 24 de septiembre 1928.)

²⁰ El Squadron-Leader J. H. O. Jones, asimilado en la Armada al grado de Capitán de Fragata, fue comisionado el 19 de diciembre de 1927 por la Real Fuerza Aérea para asesorar en Chile, donde fue el último de los asesores británicos que tuvo la Aviación Naval, teniendo activa participación en las actividades de la Base de Quintero entre los años 1928 y 1929.

El pueblo de Quintero estaba embanderado por la visita del Presidente Ibáñez, y la comunidad toda en las calles y el puerto en la espera de verlo pasar. Desde el muelle se dirigió en automóvil a la Base Aeronaval donde lo esperaba el Comandante Marín. La dotación de la Base estaba formada completa y lista a rendir honores al Presidente. Encabezaba la formación, la banda instrumental del Depósito de Marineros “Silva Palma” que había viajado desde Valparaíso a bordo del “Latorre”.



Personal de la Base Aeronaval “Quintero” rindiendo los honores de ordenanza al Presidente de la República Carlos Ibáñez del Campo.

(Fuente: Diario La Unión, lunes 24 de septiembre 1928.)



Personal de la Base Aeronaval “Quintero” rindiendo los honores de ordenanza al Presidente de la República Carlos Ibáñez del Campo y autoridades presentes.

El pueblo entero estaba agolpado en la Base Aeronaval, incluidos las dos escuelas que existían en Quintero, llamaba la atención la Escuela N° 44 que asistió completamente uniformada.



La Escuela Pública N° 44 "Luisa Cousiño" de Quintero con su profesora a la cabeza esperando el paso de S.E. el Presidente de la República, don Carlos Ibáñez del Campo.

(Fuente: Diario La Unión, lunes 24 de septiembre 1928.)



Aspecto general de la concurrencia que asistió a la ceremonia de la entrega del Pabellón de Combate.

(Fuente: Diario La Unión, lunes 24 de septiembre 1928.)

Inmediatamente terminados los honores, la alumna Hilda Pimentel de la Escuela N° 44 pronunció un discurso alusivo a la ocasión indicando el cariño que sentía la comunidad de Quintero a la naciente Aviación Naval en Quintero. Al finalizar su discurso entregó un hermoso ramo de camelias al Presidente de la República.

Pocos instantes después, el Gobernador de Quillota Oliverio Maturana Cifuentes, pues como ya se indicara, el Alcalde Manuel Francke, se encontraba en el Hospital Naval, a consecuencia de un accidente sufrido en las últimas festividades patrias, procedió a hacer la entrega del Pabellón de Combate con la frase que resumió su discurso: ***“Señor Comandante, aquí tenéis pues, el baluarte de vuestras glorias...”***



El Gobernador de Quillota, señor Oliverio Maturana Cifuentes haciendo entrega del Pabellón de Combate al Comandante de la Base Aeronaval “Quintero” Capitán de Fragata Sr. Luis Humberto Marín Manubens.

(Fuente: Diario La Unión, lunes 24 de septiembre 1928.)

El Comandante Marín respondió así:

“Excelentísimo señor representante de la Junta de Vecinos de Quintero, Señores Ministros, Sras., Sres.: Grande honor es para mí recibir por intermedio de la primera autoridad del departamento, el cálido homenaje de simpatía y afecto que el pueblo de Quintero rinde a la Aviación Naval de Chile. Nada podía encarnar mejor ese homenaje que este estandarte, símbolo glorioso y tradicional de la epopeya de la patria en cuyos colores nosotros, los que hemos jurado defenderla, vemos más que un hermoso pendón batiéndose en el viento; vemos el alma misma de las generaciones que nos dieron vida y libertad.

Pueden estar seguros los que nos entregan este estandarte, que tan preciado pendón flameará en el camino de gloria y honor, que abriendo anchos y hondos surcos de sangre en el azul que este mismo cielo nos legaron los que han muerto en ese campo sublime, enorme e insaciable: el campo de honor de la aviación.

La Aviación Naval nacida ayer no más, al impulso y esfuerzo de un grupo de videntes, alcanza hoy, gracias al apoyo constante que le ha dispensado el gobierno del Excmo. Sr. IBAÑEZ, un desarrollo tal, que ya permite apreciar en forma clara lo que significa y significará en el futuro el arma aérea.

Soldados de la aviación: yo recibo este estandarte, pero los depositarios de su honra immaculada, seremos todos los que aquí formamos fila.

Agradezco a S.E. el Presidente de la República, al Sr. Ministro de Marina y Secretarios de Estado que con su presencia han dado a este acto caracteres de una excepcional solemnidad.

Sr. Gobernador del Departamento, servíos expresar al pueblo de Quintero, y en especial a la Junta de Vecinos, cuyo Alcalde se encuentra ausente por una desgracia que lamentamos desde el fondo de nuestros corazones, cuán grande e imborrable es nuestro reconocimiento”.

Posteriormente al discurso del Comandante Marín, el abanderado se hizo cargo de la gloriosa enseña, y puesta al centro, frente a la mesa presidencial, el Obispo de Dodona, Monseñor don Rafael Edwards Salas, asistido por el Presbítero Bernardino Abarzúa Troncoso, procedió a bendecir el estandarte y a la dotación de la naciente Aviación Naval, conforme a las prescripciones del ritual. Antes de la bendición, Monseñor Edwards, “con voz fuerte que repercutió en todos los oídos y con sentimientos de intenso amor patrio que impresionó a los corazones, improvisó una oración patriótica,”²¹ diciendo: “***Este estandarte es un símbolo de las promesas nuevas de glorias que lo han de conducir los bravos y gallardos aviadores navales***”.



²¹ Diario El Mercurio, lunes 24 de septiembre de 1928.



Antes de la bendición de estandarte, el Vicario Castrense, Monseñor don Rafael Edwards Salas, pronunció una hermosa y sentida alocución patriótica.

(Fuente: Diario La Unión, lunes 24 de septiembre 1928.)

En seguida se procedió a solicitar las firmas de los padrinos del estandarte. El título y lectura de este pergamino fue como sigue:

“En Quintero a 23 de septiembre de 1928, en presencia de su S.E. el Presidente de la República, Excmo. Sr. Carlos Ibáñez del Campo, Ministros de Estado y testigos que suscriben, la Ilustre Municipalidad de la Comuna de Quintero, procedió a hacer entrega de un Pabellón de Combate a la Base de Aviación Naval, en nombre de los pobladores de la localidad y como un símbolo de las gloriosas tradiciones de abnegación y patriotismo de que es depositaria la Marina de Chile. La citada Bandera de Combate fue solemnemente bendecida por el Ilustrísimo y Reverendísimo Sr. Obispo de Dodona y Vicario Castrense Monseñor Rafael Edwards, y ella lleva junta con las bendiciones del Altísimo, los mejores anhelos de todos los chilenos”.

(Firmaron: Carlos Ibáñez del Campo, Carlos Frödden, las señoras María H. de Edwards, Eugenia Klammer de Costa Pellé, María Solar de Marín y los señores Guillermo Edwards Matte, Conrado Ríos Gallardo, Osvaldo Koch, Eduardo Barrios, Luis Carvajal, Bartolomé Blanche, Luis Schmidt, Gustavo

Sepúlveda, Rafael Edwards Salas, Hipólito Marchant, Emiliano Costa Pellé, Luis A. Escobar Molina, coronel Juan Carlos Pérez Ruiz-Tagle, y el Gobernador don Oliverio Maturana.



El Presidente Ibáñez firmando el acta de entrega del Pabellón de Combate a la Base Aeronaval "Quintero".

Después de la firma del citado documento en la Base de la Aviación Naval de Quintero, el abanderado junto a los escoltas procedió a efectuar un desfile con su nuevo Pabellón de Combate, frente al primer mandatario de la nación y de su comitiva presidencial, a los sones del Himno Nacional.



*El abanderado de la Base Aeronaval "Quintero" pasea el nuevo estandarte ante la compañía que presenta armas.
(Fuente: Diario La Unión, lunes 24 de septiembre 1928.)*

Posteriormente el Presidente Ibáñez regresó en automóvil al muelle de Quintero, en compañía de su comitiva para dirigirse a bordo del “Latorre” de regreso a Valparaíso. La Escuadra Nacional encabezada por el acorazado “Latorre”, a las 19:10 hrs. fondeo en la bahía del puerto porteño. El Presidente de la República fue despedido en el portalón por el Comandante en Jefe de la Escuadra, Contraalmirante Luis A. Escobar Molina y todo su Estado Mayor.

A las 19:40 hrs. S.E. el Presidente de la República y su comitiva, se embarcaron en un tren especial hacia Santiago, rindiéndole los honores de ordenanza una compañía del Regimiento “Maipo”.



Paso del abanderado y escoltas encabezando el desfile ante el Presidente de la República, dando con ello, término a la histórica ceremonia

Un gesto de Camaradería que honra al Ejército y a sus aviadores, fue el que la aviación militar se asociara a los actos realizados por la Armada, enviando una escuadrilla de tres aviones que realizaron interesantes evoluciones en el puerto de Quintero, durante el acto de bendición, las que llamaron la atención de la enorme concurrencia que asistió a los festejos.

A continuación volaron sobre la gente, ejecutando nuevas evoluciones acrobáticas en honor de S.E. el Presidente de la República, de la Armada Nacional y de la Aviación Naval, enderezando el rumbo a la Escuela de El Bosque, donde aterrizaron sin novedad. Durante las evoluciones, S.E., autoridades y público presente, aplaudieron sin reservas.

Por su parte, el Ministro de Marina, Comandante Carlos Frödden, declaró a la prensa del día lunes 24: *“Los ejercicios de la Escuadra que he presenciado, me dejan la más grata de las impresiones, porque ellos demostraron la preparación técnica perfecta; práctica constante en el tiro; precisión al hacer los disparos, buena puntería y ninguna falla en los movimientos de los artilleros. El Ejercicio de la Escuadra y la significativa ceremonia que permitirá a la Base Naval de Aviación tener desde ayer una enseña gloriosa y bendita como estandarte”*

Las impresiones de S. E. sobre el ejercicio y revista naval

El Excmo. señor Carlos Ibáñez exteriorizó su satisfacción por los ejercicios que presenciara en frases elogiosas y entusiastas

Cuando el Excmo. señor Ibáñez del Campo tomaba el tren especial que debía conducirle de regreso a la capital, fué requerido por “El Mercurio” para que lo favoreciera con sus impresiones acerca de la revista y fiesta patriótica que acababa de presenciar. Se sirvió expresarnos que sólo tenía frases de elogios y de entusiasmo al demostrar su profunda satisfacción por los ejercicios desarrollados por nuestra Escuadra de Evoluciones.

En cuanto a la significativa ceremonia de la entrega y bendición del estandarte obsequiado por la H. Junta de Vecinos del puerto de Quintero a la Base Naval de Aviación, nos declaró que había sentido un grande honor al presidir una fiesta de tan elevado alcance patriótico, en la cual se había exteriorizado el hondo afecto de esa ciudad por una de las ramas más importantes de la Marina de Guerra.

Al ponerse en movimiento el convoy presidencial se hizo objeto al Excmo. señor Ibáñez de una entusiasta y cariñosa demostración de simpatía, de parte del numeroso público que se había congregado en los andenes de la estación Puerto para despedir al Primer Mandatario de la Nación.



Con la fusión de los Servicios de Aviación para crear la Fuerza Aérea Nacional, y mientras se implementaba el nuevo uniforme para esta nueva rama de las Fuerzas Armadas, así lucía el nuevo estandarte, portaestandarte y sus escoltas.

Durante el año 2015, el Sargento 1° Fabrizio Trujichett Palma, de dotación de la Comandancia de la Aviación Naval, realizó una selección en la documentación que él maneja en su cargo, y la muy antigua la facilitó al suscrito, pensando que podría servir para algunas reseñas históricas. En esa documentación venía una carta con fecha de recepción 17 de mayo de 1977, de don Carlos Zorzi Morelli (piloto de la Aviación Naval desde 1927 y que no se cambió a la Fuerza Aérea Nacional) dirigida al Comandante de la Aviación Naval de la época, Capitán de Fragata Oscar Aranda Valverde. En su momento no le presté mayor importancia, hasta que en la etapa de clasificar la documentación histórica que mantengo en mi poder, la leí, y hubo un fragmento que me llamó poderosamente la atención, que a continuación les indico:

“Entre las fotografías tiene especial importancia la entrega del Estandarte de la Base hecha por S.E. el Presidente de la República Sr. Carlos IBAÑEZ del Campo. Dicho Estandarte, por averiguaciones efectuadas por el infrascrito, se encuentra en el Museo de la Fuerza Aérea, después de haber permanecido muchos años (después de 1930) detrás de un librero de la antigua Comandancia. Si Ud. lo estima por conveniente, sería del caso, pedirlo para el Museo Aéreo Naval de El Belloto, CONSTITUYENDO EL PRINCIPAL VALOR HISTÓRICO.”

Las esta...
CIAW x memo B 16/477

AVIACION NAVAL
7 MAYO 1977
EXPTING. TAREX
LINIA N. 238
TRANSITARIO

CENTRO DE INSTRUCCION AVIACION NAVAL
19 MAYO 1977
EXPTING. TAREX
LINIA N. 4-
TRANSITARIO
6735/K-

CAPITAN DE FRAGATA.
Sr. Oscar ARANDA Valverde.
COMANDANTE DE LA AVIACION NAVAL.
PRESENTE .

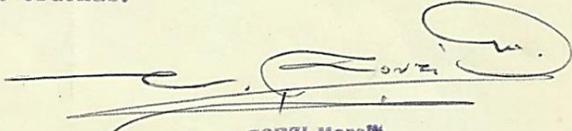
Estimado Comandante:

En respuesta a su atenta carta de Abril próximo pasado me es grato comunicarle, que con esta fecha ha dado término a una "recopilación" de fotografías recordatorias de la BASE DE AVIACION NAVAL DE QUINTERO donde tuve el honor de recibir el Título de Piloto de Aviación Naval (Ave)(Aviador especialista). Desde el año 1927 al 1930, fecha en que el Gobierno ordenó La Unificación de las Aviaciones Naval y Militar para formar la actual Fuerza Aerea de Chile.

Me he permitido remitirla al Comandante (Ave) Sr. Fredrick CORTHORN Besse, de conformidad a un compromiso anterior. Al mismo tiempo pido disculpas por la demora en el envío, el que se debió a "fuerza mayor", por haber estado ausente de la zona y el tiempo en averiguar "nombres completos" de los S.S. Ex- Oficiales de Dotación y detalles "Fidedignos" . Entre las fotografías enviadas tiene especial importancia "La entrega" del Estandarte de la Base hecha por, S.E. el Presidente de la República Sr. Carlos IBAÑEZ del Campo. Dicho Estandarte , por averiguaciones efectuadas por el infrscrito, se encuentra en el Museo de la FUERZA AEREA, después de haber permanecido muchos años (después de 1930) detrás de un librero en la antigua Comandancia". Si Ud. lo estima por conveniente, sería del caso, pedirlo para el MUSEO AEREO NAVAL de "EL BELLOTO", CONSITUYENDO EL PRINCIPAL VALOR HISTORICO.

El Comandante ZORZI, al agradecerle su benevolencia al catalogar (ME) los lazos espirituales que me unen a la especialidad y muy en especial a la Ex-Base Aereo Naval de Quintero, me hago un deber, en comunicarle que continuará preocupándose y cooperándole en tan laudable como patriótica obra.

Aprovecho la oportunidad de la presente para reiterarle su estima personal y quedar, como de costumbre, a sus gratas órdenas.


Carlos ZORZI Morelli

Carta del Sr. Carlos Zorzi Morelli

Me contacté con el Almirante Oscar Aranda Valverde, le comenté el contenido de la carta y me indicó que en su momento no se realizó ninguna gestión al respecto. Asumí entonces el desafío de ubicarlo, llamando a la Sala Histórica de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”, Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, Base Aérea de Quintero y Museo Marítimo Nacional.

Producto de estos contactos, el día miércoles 28 de octubre de 2015 don Pedro Santibañez Echeverría del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, me envió una imagen que tal vez correspondía al Pabellón de Combate que andaba buscando, grande fue mi sorpresa al ver la fotografía y verificar que efectivamente correspondía



Está imagen corresponde al día miércoles 28 de octubre de 2015 en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.

Posterior al 28 de octubre de 2015, se inició una “Operación de Retorno” de este Pabellón de Combate a los más altos niveles del Mando Naval con la Fuerza Aérea de Chile, culminando con éxito estas gestiones y es así que el 16 de marzo de 2016, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Jorge Robles Mella, en una muestra de aprecio y generosidad, realizó el traspaso de su custodia al Comandante en Jefe de la Armada, Almirante don Enrique Larrañaga Martín y a través de él, al Comandante de la Aviación Naval Contraalmirante Juan Carlos Pons Jara, en la ceremonia de aniversario de la especialidad.



El Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire, don Jorge Robles Mella, realizó el traspaso de la custodia del Pabellón de Combate de la Base Aeronaval “Quintero” al Comandante en Jefe de la Armada, Almirante don Enrique Larrañaga Martín y a través de él, al Comandante de la Aviación Naval Contraalmirante Juan Carlos Pons Jara, en la ceremonia de aniversario de la Especialidad de Aviación Naval realizada el 16 de marzo de 2016.



Carlos Saldívar Rojas

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

Diario *La Unión*, lunes 24 de septiembre 1928.

Diario *El Mercurio* de Valparaíso, miércoles 19 de septiembre de 1928

Diario *El Mercurio* de Valparaíso, sábado 22 de septiembre de 1928

Carlos Tromben Corbalán. *La Aviación Naval de Chile*, 2da. Edición, MP & Vising Editorial. 1998.

Carta del Comandante don Carlos Zorzi Morelli dirigida al Comandante de la Aviación Naval, Capitán de Fragata don Oscar Aranda Valverde, de fecha 17 de mayo de 1977. *Archivo Histórico de la Comandancia de la Aviación Naval*

Imágenes del *Archivo Histórico del Museo Marítimo Nacional*.

Imágenes del Repositorio Digital del *Archivo Histórico de la Aviación Naval*.

Revista *Sucesos*. Nº1357, Santiago, 27 de septiembre de 1928

Notas del *Autor*.



VOLANDO CON MARGOT

El día martes 1° de octubre de 1996, pasado el mediodía, encontrándonos en la que fue nuestra Base Operativa de Cerrillos, el Jefe de Operaciones de la Escuadrilla del Aire “Águilas Blancas”, cuyo nombre se me escapa a través de las fisuras de la memoria, me llama para decirme: *“Conejo, te tengo una pega muy especial”*. Entre serio y risueño le contesto: *“A su orden mi Brigadier, disponga”*. *“No sé si será para la risa, me dice, pero siéntate”*.

Ya más serio me coloco frente a su escritorio y quedo en escucha. *“El sábado próximo, vas a volar con Margot Duhalde quien me ha solicitado le asigne el Instructor más “vaca” que tenga, palabras textuales, porque debe cumplir con un requisito la DGAC, ya que ha pasado más de seis meses sin volar y necesita hacer un vuelo de Mantención de Eficiencia con Instructor”*.

A esta altura la cara se me había caído sobre el escritorio pues nunca, nunca, en mi trajinada vida de Piloto se me había pasado por la mente llegar a una situación como la que me planteaba mi “Jefe”: Volar con Margot Duhalde y en esa especial condición.

“Pero, pero si hay otros Instructores tal vez con más experiencia que la mía”, balbucí.

Y la respuesta: *“Sí, pero ella los conoce a todos, no quiere volar con ninguno, pues no desea que el vuelo sea una chacota”* y luego agregó *“Y no trates de correrte porque ya le dije a Margot que tu volarías con ella.”* *“Ahora bien si no lo quieres hacer, apróntate a sufrir las consecuencias, pues puede llegar a pensar que le tienes miedo”*.

Más que miedo lo que me preocupaba era eso de volar con una leyenda de la aeronáutica mundial, una heroína que se había paseado por los cielos de Inglaterra en plena Guerra Mundial transportando más de 70 tipos de aviones desde la fábrica hasta los campos aéreos desde donde salían a combatir, habiendo acumulado alrededor de 7.000 horas de vuelo y yo recién me empinaba por las 5.000.



Con otras pilotos y mecánicos, Margot junto a un Spitfire asignado a Anna Zofia Marta Leska, la piloto polaca del centro

Mi “Jefe” puso término a mis cavilaciones alargándome un hoja de libreta en la cual había anotado el teléfono de Margot ya cumplir la misión.

Hasta ese momento yo sabía algo de la historia aeronáutica de Margot; la había visto en algunas ceremonias en el Club Aéreo de Santiago o en la Torre de Control de Cerrillos y habíamos intercambiado algunas palabras en “Águilas Blancas” con motivo de nuestro Aniversario o en reuniones de Camaradería.....pero nada más.

Esa misma tarde, tragando saliva, me comuniqué con ella y como ya sabíamos el motivo de nuestra futura actividad acordamos juntarnos al día siguiente en “Águilas Blancas”. Me llamó la atención lo directo y cordial de su conversación durante la cual me solicitó que le llevase el Manual del Avión que volaríamos, como asimismo el Plan de Maniobras que se estilaba para ese tipo de aeronave. Me di cuenta que la cosa iba en serio pues no me esperaba una solicitud de ese tipo en una mujer que había volado tantos modelos de aviones, bastante más complejos que aquel en que trabajaríamos.

Al otro día y luego de haber almorzado en el Casino de “Águilas Blancas”, nos retiramos a la Sala de Reuniones donde dimos comienzo al briefing de lo que haríamos el sábado siguiente.

No digo que se había aprendido el Manual de memoria, pero por las pocas consultas que me hizo comprendí que ya conocía el Cessna 172; sin embargo en ningún momento lo hizo presente como para indicarme que asumía su papel de piloto preparándose para un Vuelo de Mantenimiento de Eficiencia y que solo quería asegurarse de las diferencias que pudiese tener el avión que ella había volado antes, con el bicho en el que nos íbamos a hacer al aire. Repasando el Manual del Cessna 172 y luego analizando las maniobras, y lo digo muy sinceramente, me sentía como enseñándole al Papa a rezar el Padrenuestro.

Llegó el día del vuelo, sábado 5 de octubre de 1996 y nos asignaron el C 172 matrícula CC-LVE.



Cessna 172 F CC-LVE del Club Aéreo de Curacaví. (Gentileza de nuestro socio Michel Anciaux P.)

BITACORA PERSONAL DE VUELO						
INFORMACION SOBRE EL VUELO Y LA AERONAVE						TOTAL
FECHA	DESDE	HASTA	MODELO AERONAVE	MATRICULA AERONAVE	OBSERVACIONES	
1996						5.754:00
05.OCT	SCTI	LOCAL	CA72	PNE	M. DUHALDE S.	5.754:35
12.OCT	SCTI	LOCAL	CA72	PNC	H. BALTRA V.	5.755:35
19.OCT	SCTI	LOCAL	CA72	PNV	H. BALTRA V.	5.756:35
26.OCT	SCTI	SCMP	CA72	PNV	H. BALTRA V.	5.757:40
02.NOV	SCTI	SCCV	CA72	POD	E. SANCHEZ A.	5.758:20
02.NOV	SCCV	SCTI	CA72	POD	E. SANCHEZ A.	5.758:55
12.NOV	SCTI	LOCAL	CA72	PNV	H. BALTRA V.	5.759:35
14.NOV	SCTI	LOCAL	CA72	POD	C. FIGUEROA C.	5.760:35
16.NOV	SCTI	LOCAL	CA72	POD	H. BALTRA V.	5.761:40
16.NOV	SCTI	LOCAL	CA72	PNC	E. FLORES C.	5.762:15
LOS DATOS DE ESTA PAGINA SON CERTIFICADOS POR: JEFE DE OPERACIONES						5.762:15

Copia de la Bitácora de vuelo de don Oscar Avendaño Godoy ("Conejo"), donde figura el vuelo efectuado junto a Margot Duhalde Sotomayor, el 5 de octubre de 1996.

Luego de un minucioso pre vuelo durante el cual ella iba indicando cada detalle, casi como haciéndome instrucción y ello no me incomodaba en absoluto, nos dirigimos al umbral 21 y luego de las pruebas de motor, despegamos.

Ya en vuelo desarrollamos las maniobras que habíamos acordado en el briefing anterior, terminadas las cuales me consultó que nos quedaba por hacer, casi con vergüenza le dije:

"Margot, enséñame como se hace un aterrizaje corto". Me miró sonriendo y me dijo: *"Me estoy hue....."*, le contesté que no, que era en serio y así lo hizo, impecable, tal como había sido todo el vuelo.

A partir de esa circunstancia nos hicimos muy cercanos, tan cercanos que en una actividad aeronáutica en Curacavi, me llamó aparte y me dijo: *"Conejito, te tengo un regalo"* al tiempo que me extendía un ejemplar de su libro *"Margot Duhalde, Mujer Alada"*, ejemplar autografiado por ella, el que guardo como preciado tesoro y recuerdo de su paso por este mundo.

Muchos años después, 22 años después, participando en su funeral, en el silencio del responso ofrecido por el descanso de su alma, le di las gracias a Margot por haberme brindado esa especial y única experiencia, haber volado con una leyenda viva.



Margot Duhalde Sotomayor y Oscar Avendaño Godoy (Conejo) durante la inauguración del XVI Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial que organizara nuestra corporación en marzo de 2016

Oscar Avendaño Godoy
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

VI. AVIONES CON HISTORIA



De Havilland D.H.-89 "Dragon Rapide" de LIPA-SUR

Magnífica ilustración manual realizada por nuestro socio don Samuel Matamala Fuentes

Breve reseña del de Havilland DH-89 Dragon Rapide de LIPA-SUR en Chile

El avión de Havilland D.H.89 "Dragon Rapide" se hizo mundialmente famoso en julio de 1936 al ser utilizado por el general Francisco Franco para trasladarse de las islas Canarias a Marruecos y dar inicio a la Guerra Civil Española.

El pequeño bimotor formó parte de la exitosa familia de biplanos "Dragon" que la de Havilland desarrolló en los inicios de la década del '30, compuesta por el DH 84 "Dragon", el D.H. 86 de cuatro motores, el D.H. 89 "Dragon Rapide" y el D.H. 90 "Dragonfly".

El primer exponente de tan notable familia que se vio en Chile fue un D.H.90 "Dragonfly" perteneciente a la Shell-Mex Argentina Ltda., que llegó en abril de 1940 procedente de Buenos Aires al mando del piloto británico Colin Franke Abbot, Jefe de la Sección Aviación de la petrolera. Con este avión, denominado "El Gavilán de la Selva", recorrió el país desde Arica a Puerto Montt e incluso participó en un festival del Club Aéreo de Chile verificado el 5 de mayo 1940.



Mr. Abbot y su "Dragonfly" aterrizado en Hualpencillo el 28 de abril de 1940

Con posterioridad, hacia 1948 Mario Fuenzalida Kessler, fundador de la Compañía Chilena de Aviación (COCHA), representante en Chile de la Republic Aviation y propietario del anfíbio Republic RC-3 Seabee, CC-PSE, c/n 173, se asoció con los empresarios Juan Muñoz Urzúa, Julio Menéndez Prendéz y Rafael Cañas L. quienes al igual que él, eran pilotos civiles y propietarios de aviones, para fundar la Línea Aérea del Pacífico Sur, LIPA-SUR, autorizada el 16 de septiembre de 1946 para poner en funcionamiento un servicio de carga y transporte de pasajeros entre Chile y Argentina, uniendo Santiago con Mendoza y Buenos Aires; Antofagasta con Salta, y para servir algunas ciudades entre Santiago y Castro en la isla de Chiloé.

Julio Menéndez tenía contratada como piloto privado para su monomotor Percival Proctor a Margot Duhalde Sotomayor quien por esta relación, pasó a formar parte del personal de la compañía, cuyos vuelos se iniciaron el 1 de febrero de 1948, desde Puerto Montt, a la isla de Chiloé, recalando en Ancud y Castro.

En cuanto a los servicios a Santiago, cabe precisar que la LAN estaba protegida por un sólido monopolio y no admitía competencia en sus rutas. Por ello el itinerario autorizado a la nueva aerolínea, entre Santiago y Castro, solo podía considerar ciudades no atendidas por la empresa estatal, estableciendo un servicio bisemanal entre Santiago, Temuco y Osorno, con escalas en Los Ángeles, Traiguén y Angol. Al poco tiempo el servicio se extendió a San Carlos de Bariloche y en febrero de 1948 a Puerto Montt, Ancud y Castro, efectuando además vuelos ocasionales a Pucón, Peulla, Neltume, Puyehue, Chaitén, Futaleufú y Quellón.

LIPA-SUR formó su flota con el Proctor que ya pertenecía a Menéndez, el Seabee de Fuenzalida y con los de Havilland D.H. 89A "Dragon Rapide", CC-CIC, CC-CIA y CC-CID, adquiridos entre los comienzos de 1948 y finales de 1949, e instaló su base de mantenimiento a cargo del ingeniero alemán Carlos

Warch, llegado al país en 1926 con la flota de trimotores Junkers R-42, adquiridos por el Servicio Aéreo del Ejército.

El "Dragon Rapide" fue un exitoso biplano derivado del cuadrimotor D.H. 86, potenciado por dos motores de Havilland Gipsy Six, de 200 Hp. c\u., cuya velocidad de crucero eran 130 mph., pudiendo transportar a seis pasajeros a lo largo de algo más de 500 millas.

Pese a que LIPA-SUR no tuvo una larga vida, al no poder competir con el sólido monopolio y subsidios con que gozaba LAN, sus "Dragon Rapide" cumplieron la difícil tarea, de iniciar la aviación comercial privada y abrir una brecha en el sólido monopolio que protegía a la aerolínea estatal.

MATR. / REG.	MODELO	C/N	REGISTRO ANTERIOR	OBSERVACIONES
CC-CIA - 0048	DH 89 B	6772	ex RAF N°673	Accidentado en aterrizaje en Aeródromo Pucón 25. ENE. 1951, cx 11.4.51
CC-CIC - 0034	DH 89 A	6820	ex RAF N°732	Accidentado en aterrizaje en Aeródromo Linares 23. MAR. 1953, cx 24.7.72
CC-CID - 0288	DH 89 A	6468	ex R5931, G-AKOO	Accidentado en aterrizaje en Aeródromo Maquehue, Temuco, 22. DIC. 1951, cx 24.7.72

Alberto Fernández Donoso

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

Jackson, A.J. "*De Havilland Aircraft since 1914*"
Naval Institute Press., USA 1987.

Davies, Ronald Edward George "*Latin America Airlines since 1919*"
Smithsonian Inst. Press., Washington 1984.

Sturtivant, Ray C.
Asesoría. International Aviation Historians Assn.

Duhalde S., Margot. "*Mujer Alada*", Autobiografía.
Fundación Arturo Merino Benítez, 2006.

Fernández D. Alberto. "*Presencia Británica en la Historia Aeronáutica de Chile*"
Fuerza Aérea de Chile, 1998

Fernández D. Alberto. "*La Aviación en Chiloé*".
Santiago, 2013

Revista Chile Aéreo N°126 Mayo - Junio y Julio de 1940
Revista Chile Aéreo N°201 Enero 1949

VII. SABÍA USTED?



LA GUERRA” Obra de la escultora Rebeca Matte Bello.
(Fuente: Revista Sucesos Año XV – Nº 745. Enero 4 de 1917)

Sabía usted que hace 105 años atrás, al mismo tiempo que se cristalizaba en Chile el sueño de la Escuela de Aeronáutica Militar (11 de febrero de 1913), se construía en la Haya, el **Palacio de las Conferencias de la Paz (VREDESPALES** en holandés) o también hoy denominado Sede del derecho internacional, ya que en él se encuentran la **Corte Internacional de Justicia**, la **Corte Permanente de Arbitraje**, la **Academia de Derecho Internacional** y la **Biblioteca del Palacio de la Paz**; y que el Gobierno de Chile comisionó a la escultora nacional, señora Rebeca Matte para hacer una obra, con que nuestro país contribuiría al ornato de aquel santuario, que bien pudo consagrarse al “Ensueño Traicionero”, pues se soñaba con la Paz definitiva, en el tiempo preciso, en que una Guerra sin precedentes, iba a estallar.

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



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

CORREO RECIBIDO

Estimado Sr. Presidente:

Acabo de ver el N° 1 de la Revista AEROHISTORIA, de excelente factura digital, en la que además se alude a nuestra intervención en la primera revista que con este nombre editáramos siendo presidente Alberto Fernández, quien también tuvo una activa intervención en el nombre y puesta en marcha de esta publicación en papel.

Debo recordar además que el consejo editorial estaba formado por el director Alberto Fernández, Asesor Histórico don Sergio Barriga, redactor Héctor Alarcón, corrector de pruebas Luis Varas Montero y distribución Gloria Escobar Reyno.

Colaboraron en esa edición don Sergio Barriga, Atilio Baldini, Claudio Cáceres, Alberto Fernández, Samuel Matamala, Rino Poletti, el Gral. (A) Fernando Silva Corvalán, don Alejo Wiliamson y el abajo suscrito.

Con mucho esfuerzo esta revista tuvo 3 números, provocándose un silencio editorial hasta el número que hoy nos une y nos hace retrotraer el recuerdo de la antigua publicación.

Desde La Araucanía reciba un caluroso abrazo de felicitación, esperando que esta vez la revista pueda tener una vida más auspiciosa y con la misma calidad que hoy apreciamos en esta novedosa publicación situación que, sin duda, fortalece la visión histórica de nuestro querido Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile.

Un abrazo afectísimo

*Héctor Alarcón Carrasco
Investigador Histórico Aeronáutico IIHACH*



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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg

Alberto Fernández Donoso

Oscar Avendaño Godoy

Claudio Cáceres Godoy

Rino Poletti Barrios

Sandrino Vergara Paredes

Rodrigo Jiménez Schmidt

Presidente

Vicepresidente

Director - Secretario

Director - Tesorero

Director

Director

Director

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

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



REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Declaración de responsabilidad:

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

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

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

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

Colaboradores

Antonio Segovia Rentería
Claudio Cáceres Godoy

ISSN 0719-9635

WINGS OF CHANGE

• CHILE •

APRIL 4-5, 2018

Venue: Sheraton Santiago
Hotel & Convention Center

Santiago



CELEBRATING
THE MAGIC
of aviation



No pierdas la oportunidad de unirse a las discusiones regionales sobre los temas más relevantes de la aviación en Latinoamérica y el Caribe. La agenda abordará temas claves como:

- ▶ El valor de la Aviación
- ▶ Regularización y armonización
- ▶ La evolución del modelo de negocios de las aerolíneas
- ▶ Big Data y disruptores de la industria

Las discusiones serán lideradas por los CEOs y directores de la aviación regional:



Alexandre de Juniac
IATA



Enrique Cueto
LATAM Group



Pedro Heilbron
Copa Airlines



Germán Efromovich
Avianca Holdings



Gloria Hutt
Ministra de Transportes &
Comunicaciones



Guillermo Javier Dietrich
Minister of Transport Argentina



Holger Paulmann
Sky Airline



Estuardo Ortiz
JETSMART



Angela Gittens
ACI



Martin Eurnekian
Corporación América



Alfredo Babun
Air Canada

Register now

www.iata.org/events/wings-of-change



▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE