



AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN



▶ **Nuestra Señora de Loreto en
Latinoamérica**

▶ **Abril de un valiente**

▶ **A 50 Años de los rescates en la
Antártica Chilena**

▶ **Arístides Pinto Concha, la
sombra de un precursor**

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

***“Antes de convencer al intelecto,
es imprescindible tocar y predisponer el corazón”.***

Blaise Pascal

Cuando identificamos el recién pasado marzo, como el “Mes del Aire”, integramos con ello a nuestro colectivo, el cariño y pleno reconocimiento que un país hace a su Fuerza Aérea con ocasión del 88º aniversario de su creación. Por ello, nuestra corporación fiel al compromiso adquirido desde su fundación hace ya 35 años atrás, se inserta en las actividades de homenaje, aportando no sólo a través de la investigación que realizan constantemente sus miembros, o realizando un catastro de hitos, fechas y personajes que forjaron una ruta que hoy forman nuestro ADN aeronáutico, sino que lo hacemos transmitiéndolo y compartiendo éste más allá de las fronteras, para conocimiento público y general.

Hoy, contra todo pronóstico, nos encontramos en tiempos de cambio, donde solo quienes estén abiertos al aprendizaje se adueñarán del futuro, mientras que aquellos que creen saberlo todo, sólo estarán bien equipados para un mundo que ya deja de existir. Los libros de papel siguen siendo el rey para muchos, pero definitivamente el uso de una plataforma digital, parece aportar flexibilidad, rapidez y comodidad, tanto en la lectura, acceso y disponibilidad.

Luego, de a poco agregamos a la receta del éxito, la seducción. Es en este tenor que nos preocupamos mensualmente no sólo de entregar contenidos de utilidad, sino que además nos damos el tiempo y el gusto por ilustrarlos de la mejor forma posible, de modo que los artículos gocen de una redacción amena acompañada de un “look” apropiado. A continuación buscamos desde un aforismo adecuado, una idea central o simplemente una imagen que posea la capacidad de despertar en el interlocutor sensaciones vívidas e intensas, que vayan en el sentido de predisponer el consumo de los contenidos expuestos. Aunque parezcan ingredientes inocuos queremos que el cuidado de nuestra revista provoque y transmita en nuestro público, percepciones concretas que induzcan a leer o mirar, entregando con ello bases concretas de contexto histórico que aporten a un mejor marco de crecimiento.

Periódicamente en nuestras investigaciones nos damos cuenta que la historia se ve más alterada por la ignorancia de los hechos, que la falta de interés que parece existir en el conocimiento de la verdad más cercana. Es decir, pecamos muchas veces de falta de tratamiento adecuado sobre un tema, sea en lo estético, en la ausencia de temas o aportes novedosos o simplemente la falta de imaginación en la redacción del contenido.

En este número de Aerohistoria, al igual que como lo hicimos anteriormente en muchos de los boletines, memorias y libros escritos, seguimos teniendo el privilegio de tratar y exponer, sobre temas que plantean y consideran el rescate y la preservación que debe tenerse en cuenta para con nuestra historia.

En ello está, el recordar y recorrer vidas como la del general Arístides Pinto Concha, quien como ciudadano y militar por igual, nos lega ejemplo claro de servicio, disciplina, visión de futuro y experiencia de vida, que no nos puede dejar impávidos.

Por otra parte, develamos parte de la realidad humana, presente en la conquista de los Andes, y que más que nada, expone la tenacidad, el arrojo y la consideración de aviadores con alma, como lo fue la actuación del Teniente Candelaria, ante la dificultad de su camarada chileno, y de quien el mismo Cortínez diría ante su pasajero fracaso: *"Candelaria es un hombre resuelto, capaz de suplir con su valor lo que puede faltarle en elementos"*.

Todo el material, se complementa con un rescate aéreo en la Antártica, acción valerosa efectuada contra toda posibilidad y que se inserta en la voluntad, espiritualidad y buena esencia del hombre, que busca en su creador el resguardo y protección ante los vaivenes de la vida.

Con todo finalmente, escudriñamos y ponemos de manifiesto la imagen presente, de una madre común, la advocación de Nuestra Señora de Loreto que de forma misteriosa, nos proporciona ese cariño del cielo y amor maternal, intercediendo por nosotros a cada instante, como verdadera Reina de este mes.

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.....	5
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS.....	6
<i>Visita a nuestro Delegado Representante del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, en la Región de la Araucanía, el Profesor don Arturo Toro Herrera.....</i>	6
<i>El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, presente en la ceremonia de conmemoración del primer vuelo militar efectuado en el país.....</i>	7
<i>Ceremonia de lanzamiento del libro “Historia del Ministerio de Defensa Nacional 1810- 1910”.....</i>	10
<i>Ceremonia de develación de placa conmemorativa en el auditorio del Ministerio de Defensa Nacional.....</i>	10
<i>Presentación de libro que registra el patrimonio pictórico presente en el edificio del Ex Congreso Nacional.....</i>	11
<i>Conmemoración del 95º Aniversario de la Aviación Naval.....</i>	12
<i>Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas rinde homenaje en el Mausoleo del Comodoro Arturo Merino Benítez por el 88º Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile.....</i>	16
<i>Ceremonia conmemorativa del 88º Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile.....</i>	18
<i>Reunión de camaradería en conmemoración del 88º Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile.....</i>	22
<i>Inauguración de la muestra “La fe en los cielos de Chile” en honor al 88º Aniversario de la Fuerza Aérea.....</i>	23
OBITUARIO.....	25
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS.....	27
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	29
EFEMÉRIDES DEL MES DE ABRIL.....	31
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS.....	46
<i>La Virgen de Loreto en Latinoamérica.....</i>	46
<i>Abril de un valiente.....</i>	64
<i>A 50 Años de los rescates en la Antártica Chilena por helicópteros de la Aviación Naval.....</i>	77
<i>Aristides Pinto Concha, la sombra de un precursor.....</i>	94
AVIONES CON HISTORIA.....	107
<i>Breve reseña del Helicóptero MBB-Kawasaki BK-117.....</i>	107
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA.....	109
<i>Bristol.....</i>	109
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	110

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

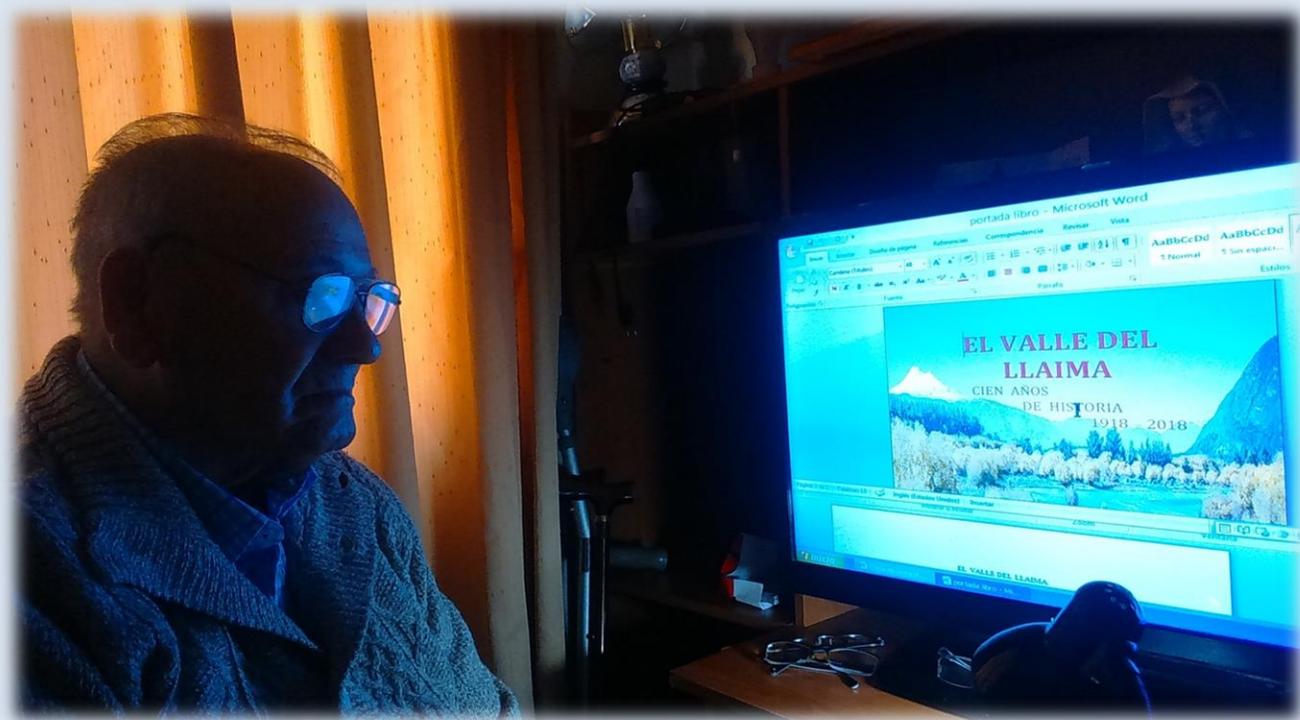
❖ *Visita a nuestro Delegado Representante del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, en la región de la Araucanía, el Profesor don Arturo Toro Herrera*

Con motivo de haber cumplido 95 años de vida el profesor Arturo Toro Herrera, Delegado Representante de este Instituto, recibió en su casa de Temuco el lunes 5 de marzo, la visita del Socio Honorario don Héctor Alarcón Carrasco, quien le llevó el saludo de la corporación y le impuso de las últimas novedades del rodaje de nuestra Institución.

El profesor Toro, con una lucidez admirable conversó ampliamente con nuestro enviado y a la vez le impuso de sus proyectos, ya que sigue escribiendo como en los primeros tiempos.

En la actualidad realiza los últimos arreglos a un libro que ha titulado *“El valle del Llaima, cien años de historia 1918 - 2018”*, en el que también relata los pormenores del vuelo efectuado por el aviador argentino teniente Luis Cenobio Candelaria entre Zapala y Cunco, personaje que ha estudiado desde hace muchos años.

Desde nuestra revista saludamos a nuestro Delegado Representante, esperando que continúe con este flujo de trabajo y pueda agregar nuevos títulos a su personal tarea de escritor.



❖ *El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, presente en la ceremonia de conmemoración del primer vuelo militar efectuado en el país*



El Comandante del Comando de Personal, General de Aviación Manuel Sainz Salas junto al Coronel de Aviación (A), señor Sergio Rojas Schwemmer, Director de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado, revistan las fuerzas de presentación que participarán de la ceremonia.

En lo que fue una fría mañana del miércoles 7 de marzo pasado, se efectuó la ceremonia de conmemoración del centésimo quinto aniversario desde el histórico vuelo realizado en 1913 por el Capitán Manuel Ávalos Prado, el que constituyera el primer vuelo militar realizado en los cielos de nuestro país. Esta actividad donde también se recordó la fundación de la Escuela de Aeronáutica Militar el 11 de febrero del mismo año, fue presidida por el Comandante del Comando de Personal, General de Aviación Sr. Manuel Sainz Salas y contó con la presencia de integrantes del Alto Mando Institucional, Oficiales, Personal del Cuadro Permanente y Docentes, además de algunos invitados especiales.

Todo sucedió en la “Chacra de Lo Espejo”, lugar en el cual hoy se ubica la Base Aérea “El Bosque”, desde donde despegó el Capitán Ávalos a bordo de un avión Blériot bautizado como “Chile”. El avión, con un motor de 35 HP, fue preparado en aquella memorable ocasión por los mecánicos señores Pedro Donoso y Miguel Cabezas y el vuelo se realizó en privado. Cinco días más tarde, el 12 de marzo, se realizó esta vez un acto oficial frente a las autoridades en el que el Capitán Ávalos repitió exitosamente el vuelo, esta vez en un Blériot XI denominado “Manuel Rodríguez” de motor de 50 HP.

Luego de tomar altura en dirección al sur hasta San Bernardo, el piloto viró hacia el norte sobrevolando la cancha de la recientemente creada Escuela de Aeronáutica Militar, a 150 metros de altura. Los pobladores de La Cisterna y San Miguel fueron sorprendidos por el raudo vuelo del avión militar, que bajo la ya entrenada conducción del célebre Ávalos anunciaba oficialmente los inicios del arma aérea al país. Más tarde en 1920, la entonces Escuela de Aeronáutica Militar cambia su denominación por Escuela de Aviación.



En la ocasión, el Director del Instituto, Coronel de Aviación (A) don Sergio Rojas Schwemmer, además de recordar la historia del Plantel que también cumpliera su aniversario el pasado 11 de febrero, destacó en el contexto que quienes componen el actual Instituto *“se han comprometido a entregar lo mejor de cada uno para hacer cada día más grande nuestra Fuerza Aérea. Es así como cada aniversario redoblamos nuestro compromiso con el Mando Institucional para poder seguir mejorando día a día nuestros procesos de instrucción, de enseñanza, nuestra disciplina y nuestro amor por lo que hacemos, pues estamos convencidos que este compromiso nos permite alcanzar el éxito”*

Sello usado en la documentación oficial durante los primeros años de funcionamiento

Durante la jornada, se entregaron estímulos al personal que conformara el Cuadro de Honor del Instituto y se condecoró a los integrantes de la Unidad que cumplieron 10 y 20 años de servicio en la Institución.



Se entregaron estímulos al personal que conformará el Cuadro de Honor correspondiente al año 2018

Dadas las condiciones de visibilidad de esa mañana, la ceremonia militar finalizó sólo con un impecable desfile terrestre al mando del Comandante de Grupo (DA) Sergio Valencia Burgos, Comandante del Grupo Escuela.



De izquierda a derecha: Los señores Sandrino Vergara Paredes; CDA. (A) Sergio Rojas Schwemmer, Director del Plantel; Norberto Traub Gainsborg y Oscar Avendaño Godoy comparten durante el café en el Casino de Oficiales

❖ ***El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, presente en la ceremonia de lanzamiento del libro “Historia del Ministerio de Defensa Nacional 1810- 1910”***



A mediodía del pasado jueves 8 de marzo se realizó en el cuarto piso del Ministerio de Defensa Nacional, la ceremonia de lanzamiento de una obra que registra un período importante de la historia nacional. Ésta estuvo encabezada por el ministro de Defensa Nacional, don José Antonio Gómez, e incluyó la participación de autoridades y personal del ministerio y algunos invitados especiales.

Se trata del libro “Historia del Ministerio de Defensa Nacional 1810-1910, iniciativa que reúne material basado en los archivos del Ministerio de Guerra y de Marina, investigaciones externas y consultas varias a diversa literatura existente de nuestra historia.

❖ ***El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, presente en ceremonia de develación de placa conmemorativa en el auditorio del Ministerio de Defensa Nacional***

Durante la mañana del viernes 9 de marzo, la entonces Presidenta de la República, Michelle Bachelet, asistió a la ceremonia en la que se descubrió una placa en el auditorio del Ministerio de Defensa, que a partir de esta fecha llevará el nombre de la mandataria recordando que fue la primera Ministra de Defensa Nacional en la historia de Chile y de Sudamérica.

Durante las palabras de agradecimiento señaló: *“Cuando asumí como Ministra de Defensa en enero 2002, estuvo siempre en mente el ejemplo de mi padre y de los civiles y uniformados que construyeron la grandeza de Chile, poniendo siempre a la patria y a su gente por encima de cualquier otra consideración”*.



De izquierda a derecha: Durante la presentación, el Ministro de Defensa Nacional, la Presidente de la República de Chile y la Subsecretaria para las Fuerzas Armadas.

❖ El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, presente en la presentación de libro que registra y describe el patrimonio pictórico presente en el edificio del Ex Congreso Nacional



De izquierda a derecha: Los señores Fernando Silva M., Director Ejecutivo del Centro de Extensión del Senado; Andrés Zaldívar Larraín, Presidente del Senado de la República; Felipe Vicencio Eyzaguirre, Subdirector de la Biblioteca del Senado y el autor del libro presentado, don Juan Guillermo Prado Ocaranza

El viernes 9 de marzo a las 11:00 horas, nuestro presidente asistió a la presentación del libro "Patrimonio pictórico del Senado en Santiago". La actividad tuvo lugar en la Sala de Sesiones del Senado, ubicada en el ex edificio del Congreso Nacional en Santiago.



De izquierda a derecha: Los señores Norberto Traub, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; Andrés Zaldívar Larraín, Presidente del Senado de Chile; Inés Hurtado de Zaldívar; Pbro. Raúl Feres Shalup y Fernando Hurtado Lambert

❖ *Conmemoración del 95º Aniversario de la Aviación Naval*

Con motivo de haberse cumplido, el pasado viernes 16 de marzo, 95 años de existencia desde que se creara esta especialidad, se realizó una emotiva y solemne ceremonia en la Base Aeronaval de Concón. La actividad que inició al medio día, fue presidida por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante señor Julio Leiva Molina, en compañía del Comandante de la Aviación Naval, Contraalmirante don Juan Carlos Pons Jara; distinguidos oficiales de las Fuerzas Armadas chilenas, extranjeras e invitados especiales.

Para el Contraalmirante, Juan Carlos Pons, Comandante de la Aviación Naval, esta fue sin duda una fecha importante, donde la Aviación Naval cumplió su aniversario en el marco del Bicentenario de la

Armada, sintiéndose orgulloso de estar celebrando además un hito histórico para esta fuerza operativa, como fue el rescate en 1967 y 1969, por parte de 4 pilotos navales a los sobrevivientes de una erupción volcánica en Isla Decepción, ubicada en la Antártica.



Abanderado y escoltas presentan el Pabellón de combate de la Aviación Naval, al iniciar el desfile en honor al 95º Aniversario de esta repartición.

Al finalizar la ceremonia de aniversario número 95 de la Aviación Naval, se entregó un reconocimiento a los pilotos que participaron en dicha hazaña, de los cuales sobreviven el Comodoro Fredrick Corthorn y el Contraalmirante Hugo Bruna, ambos en retiro, este último señaló: *“Estoy orgulloso de haber sido piloto naval y haber tenido la oportunidad de estar ahí, ya que para eso nos forman, estoy feliz de que la gente joven sepa lo que pasó en 1967 y 1969 en la Isla Decepción y se enteren de las actividades que realiza a diario la Aviación Naval”*.





La actividad concluyó con un responso en recuerdo de los mártires de la Aviación Naval y a continuación un desfile de honor, que dio paso al himno de la Aviación Naval, el que fue coreado por todos los presentes. Tras la ceremonia, los presentes disfrutaron de un cóctel en honor a este nuevo y significativo aniversario.

En representación de nuestra organización, acudieron junto al Presidente, señor Norberto Traub Gainsborg; el Director Tesorero, señor Claudio Cáceres Godoy; y los socios señores Ricardo Gutiérrez Alfaro; Carlos Tromben Corbalán; Carlos Saldivia Rojas; Rafael Shinya Olivares; Erwin Cubillos Salazar y Mauricio Navarro González, quienes recibieron de manos del Comandante en Jefe de la Armada y del Jefe de la Aviación Naval, un merecido reconocimiento por sus trabajos en el desarrollo de los contenidos para un libro con la historia de la Aviación Naval y el diseño de una medalla conmemorativa del 50 aniversario del rescate antártico de Isla Decepción, respectivamente.



El Contraalmirante Juan Carlos Pons Jara le entrega un reconocimiento a nuestro socio Erwin Cubillos Salazar por su trabajo en el libro “Hidroaviones y Botes voladores en la Armada de Chile 1917 - 1930”



Mauricio Navarro González; Norberto Traub Gainsborg; Contraalmirante Juan Carlos Pons Jara; Erwin Cubillos Salazar y Claudio Cáceres Godoy

❖ *Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas rinde homenaje en el Mausoleo del Comodoro Arturo Merino Benítez por el 88° Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile*

En la mañana del martes 20 de marzo, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile efectuó una solemne ceremonia en homenaje a la memoria del Comodoro Arturo Merino Benítez.

En el ya tradicional homenaje, estuvieron presentes una delegación de la Fuerza Aérea integrada por Oficiales, Personal del Cuadro Permanente, Cadetes de la Escuela de Aviación y Alumnos de la Escuela de Especialidades, socios de la corporación, representantes de la Agregaduría Aérea Argentina, Club Aéreo de Santiago y otros invitados especiales que acudieron a la cita.





El capellán de la Fuerza Aérea de Chile, Comandante de Escuadrilla (SR) Carlos Castillo Gallardo durante la oración que dirigió por el eterno descanso de su alma.



La actividad finalizó con la presentación de una ofrenda floral en su recuerdo.

El presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas, Norberto Traub Gainsborg, realizó una reseña personal donde más allá de hablar de la vida de Merino, explicó a los presentes por qué el principal aeropuerto de nuestro país lleva tan mercedadamente el nombre del Comodoro Arturo Merino Benítez. *“Fue el principal creador y gestor de que este país tenga carreteras aéreas, para estar unido de los pies a la cabeza con cada una de sus extremidades. Fue él quien vislumbró este concepto de unión, engrandeciendo y dando prosperidad para una nación al hacer de la aviación un medio que sirviera a todos los chilenos”.*

“Este insigne primer Comandante de una institución armada que ayer y hoy es parte relevante del presente y futuro de este país. El desarrollo de la aeronáutica nacional, civil, comercial y militar, es el legado que este hombre entregó a Chile”.

..“Para nosotros es un honor y un orgullo rendirle este homenaje”, afirmó Norberto Traub en la ceremonia.

A continuación, el Capellán de la Fuerza Aérea Comandante de Escuadrilla (SR), Presbítero Carlos Castillo realizó un responso por el eterno descanso del alma del Comodoro Arturo Merino Benítez, oración que fue seguido por un perfecto toque de silencio a cargo de un Corneta de la FACH, tras el cual se colocó una corona floral en su recuerdo.

Para finalizar la ceremonia, los asistentes visitaron el mausoleo de la familia Merino Benítez, que alberga sus restos.

❖ *Ceremonia conmemorativa del 88° Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile*

El pasado 21 de marzo, tuvimos nuevamente el privilegio en asistir a la ceremonia de conmemoración del 88° Aniversario de la creación de la Fuerza Aérea de Chile, que se realizó en la losa de la Base Aérea de El Bosque, en Santiago.



S.E. el Presidente de la República, don Sebastián Piñera Echenique junto al señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Jorge Robles Mella, escoltados por sus respectivos edecanes y acompañados por el Comandante de la Guarnición General Aérea de Santiago, General de Brigada Aérea (A) don Hugo Rodríguez González revistan las tropas de presentación.

El acto fue encabezado por el recientemente asumido Presidente de la República, señor Sebastián Piñera Echenique, junto al Ministro de Defensa Nacional, señor Alberto Espina, e importantes autoridades nacionales y extranjeras del ámbito civil y militar.

En un brillante y cercano discurso, el General del Aire, señor Jorge Robles Mella, dio cuenta a los presentes del compromiso que la Fuerza Aérea tiene con el país y con los años que vienen hacia la “ruta del Centenario” pues la Fuerza Aérea de Chile se apresta a cumplir cien años de vida junto a los chilenos. En este mensaje el General Robles enfatizó *“en estos 88 años hemos volado por la paz y continuaremos volando por ella, brindando a los chilenos la oportunidad de acceder a mejores y modernas opciones de desarrollo”*.

Asimismo, agradeció la oportunidad que se le brinda a la Fuerza Aérea de servir a la Patria y reiteró su satisfacción por el trabajo realizado. *“Les pido continuar entregando cada día lo mejor de ustedes personal y profesionalmente para seguir por esta senda en la cual con legítimo orgullo podemos sentir que somos parte de la Fuerza Aérea de Chile”.*

El General Robles, finalizó sus palabras señalando que siempre y en todo momento el aviador formado en la Fuerza Aérea se distinguirá por su honor, lealtad, valor y humildad para cumplir con su deber.

“Tenemos la certeza que con nuestras experiencias no solo ampliamos los horizontes de la Fuerza Aérea, sino que además continuamos abriendo horizontes para el desarrollo de nuestro país y de todos los chilenos”.



General del Aire Sr. Jorge Robles Mella



(Para escuchar en directo, haga click sobre el icono)

Posteriormente, la ceremonia continuó con la imposición de la condecoración “General Diego Aracena Aguilar” por sus acciones extraordinarias y relevantes para beneficio de la Fuerza Aérea de Chile, ejecutadas más allá de las funciones profesionales a seis integrantes de la Institución: dos Oficiales de la reserva aérea, tres integrantes Personal del Cuadro Permanente y el profesor de historia de la Escuela de Aviación, señor Sandrino Vergara Paredes, distinguido miembro Director de nuestra corporación.

Luego, el Presidente de la República impuso la condecoración “Cruz al Mérito Aeronáutico de Chile”, en el Grado de “Cruz de Servicios Distinguidos” al General de Brigada Aérea (S) don Rodrigo Hernández Vyhmeister, por sus grandes logros en el área médica de cardiología.

Finalmente, a los sonos de la marcha de “Gloria de Los Héroes” por parte de la Banda de Guerra e Instrumental de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Avalos Prado”, se dio inicio al desfile aéreo y

terrestre, con el despliegue de parte de la dotación de medios con que hoy cuenta la Fuerza Aérea de Chile.



Tras la imposición de la condecoración “General Diego Arcena Aguilar”

Posteriormente se dio inicio al desfile terrestre y aéreo, el que comenzó con la presentación de la Banda de Guerra e Instrumental de la Escuela de Aviación, acompañada desde el cielo por la Escuadrilla de Alta Acrobacia “Halcones” con sus aviones Extra 300 L.



Tras esta colorida exhibición, una Escuadrilla de aviones T-35 Pillán acompañó el desfile del Escuadrón Terrestre, al mando del Comandante de la Guarnición General Aérea de Santiago, General de Brigada Aérea (A) Hugo Rodríguez González.

A continuación, correspondió la presentación de la Banda de Guerra e Instrumental de la Escuela de Especialidades “Sargento 1º Adolfo Menadier Rojas” que interpretando la marcha “Viejos Camaradas”, acompañó el desfile de una escuadrilla de aviones F-16 y aeronaves KC-135. En tanto, un destacamento de fuerzas terrestres compuesto por personal de las Guarniciones Aéreas de “El Bosque”, “Cerrillos” y “Pudahuel” al mando del Comandante de Grupo de Operaciones Especiales, Comandante de Grupo (TI) Sr. Juan Carlos Reyes, desfiló frente a la Tribuna Oficial.



También surcaron los cielos capitalinos un Boeing 707, aviones C-130 “Hércules” y helicópteros UH-1H, BELL 412 pertenecientes al Grupo de Aviación Nº 9. La exhibición finalizó con la presentación de una Compañía de Fusileros de Aviación y otra de Fuerzas Especiales, Comandos de Aviación, integrada por Oficiales y Personal del Cuadro Permanente.





De izquierda a derecha: Norberto Traub Gainsborg, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; Oscar Avendaño Godoy, Director Secretario IIHACH; Sandrino Vergara Paredes, Director IIHACH recientemente distinguido con la condecoración “General Diego Aracena Aguilar”; Alberto Fernández Donoso, Vicepresidente IIHACH y Tito Muñoz Reyes, socio de la corporación.

❖ *Reunión de camaradería en conmemoración del 88° Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile*

El viernes 23 de marzo, tuvimos nuevamente el privilegio en asistir al almuerzo de camaradería que se realizó en la sede del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”, en homenaje al 88° Aniversario de la creación de la FACH.





De izquierda a derecha: CDG. Oscar Avendaño Godoy, Director Secretario IIHACH; CDA. Erick Espinoza Berdichevsky, Presidente de Águilas Blancas; GDA. Fernando Silva Corvalán; Crl. Oscar Zuluaga, Agregado Aeronáutico de Colombia en Chile

❖ Inauguración de la muestra “La fe en los cielos de Chile” en honor al 88° Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile

El pasado martes 27 de marzo, nuestra corporación en conjunto con el Servicio Religioso de la Fuerza Aérea de Chile, inauguró una interesante muestra gráfica y de objetos que explican e interpretan algunos hechos relevantes en la vida espiritual de los aviadores chilenos.

En representación del señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile presidió la ceremonia el General de Brigada Aérea (TI) Sr. Gastón Elsholz Bravo, contándose además con la presencia de autoridades representativas de la Armada, Ejército y Carabineros de Chile, los Agregados Aéreos de Colombia, Perú, República Dominicana y otros invitados especiales. La alocución ceremonial religiosa estuvo a cargo del Jefe del Servicio Religioso de la Fuerza Aérea de Chile Comandante de Grupo (SR) Juan Carlos Fuentes Arenas quien en sentidas palabras hizo un recuento de la Historia del Servicio Religioso de la Fuerza Aérea de Chile destacando como desde sus inicios la Institución puso sus actividades bajo el cuidado maternal de la Virgen del Carmen y de Nuestra Señora de Loreto, Patrona de los Aeronavegantes del mundo, procediendo luego a bendecir la muestra.

Digno de resaltar también resultó la participación del Grupo Coral “Voces en Vuelo” de la Fuerza Aérea de Chile en el éxito del evento. A continuación se invitó a los asistentes a visitar los paneles y vitrinas de la muestra.



Se dio término al encuentro con un pequeño refrigerio servido en una de las salas contiguas del templo, circunstancia que permitió a los asistentes profundizar en algunos puntos de la muestra que les resultaron de especial interés.

Parte de la muestra en referencia, será exhibida en los próximos días en FIDAE, para luego iniciar un recorrido itinerante por diversas unidades de la Fuerza Aérea de Chile.

II. OBITUARIO



Sr. Pablo Pfingsthorn Schmidt (Q.E.P.D.)

Pablo Pfingsthorn Schmidt

"Uno a uno dejaremos la legión"

Mientras en un triste y silencioso caminar hacemos abandono del templo, siguiendo la urna que conduce sus restos hacia el camposanto, acuden a nuestra mente aquellas estrofas del himno de la Fuerza Aérea que nos recuerdan; *"Con las alas enarcadas en quimérica bandada dejaremos camaradas, uno a uno la legión"*.

Siendo un joven cadete de la Escuela Naval, en 1942, al sentir el llamado de los cielos, solicitó y obtuvo su paso a la Escuela de Aviación, integrando el primer curso regular de cadetes que aquel año organizaba el plantel formador de oficiales de la Fuerza Aérea de Chile.

Fragua del deber, donde destacando por sus méritos, a fines del año siguiente fue enviado a dar término a su formación como piloto, a la Estación Aeronaval de Corpus Cristi de la Marina de los Estados Unidos de Norteamérica, retornando al país en 1944 convertido en un flamante Alférez de Aviación.

El Grupo de Aviación N°2, la Escuela de Aviación, el Grupo de Caza N°1, el Grupo de Aviación N°4, la Dirección de Aeronáutica y el Grupo de Aviación N°10 fueron testigos de una brillante carrera en la Fuerza Aérea de Chile.

Por su reconocido prestigio, el Ministerio de Bienes y Colonización solicitó en 1951 su concurso para traer al país desde los Estados Unidos una aeronave adquirida por dicha repartición estatal y luego el que fuera comisionado para desempeñarse como piloto de ella, pero sin dejar de pertenecer al Grupo 10.

Contacto con la aviación civil que hizo que ante sus ojos se abrieran otros horizontes, obteniendo en 1953 su retiro de la Fuerza Aérea, pero sin alejarse nunca de ella.

Cinta y Lan-Chile por décadas lo contaron como uno de sus más distinguidos comandantes, hasta que el lento y perpetuo fluir de las hojas del calendario, le indicaron que para él también había llegado el momento de bajarse de los aviones.

De los aviones, pero no de separarse de su Fuerza Aérea, donde ostentaba el grado de Comandante de Grupo en la reserva, manteniendo permanente contacto con quienes habían sido sus compañeros del Curso de Cadetes 1942-43.

Hombre afable y bonachón, de conversación amable, las puertas de su hogar siempre estuvieron abiertas, para recibir junto a su gentil esposa Anita, antigua auxiliar de vuelo, a sus camaradas aviadores cada vez que a él acudíamos en busca de un consejo, o de un dato sobre la historia de la aviación.

Oportunidades todas en que ante nuestra vista se abrían añosos álbumes con fotografías de antaño y documentos de épocas pretéritas.

Gestos que repitió muchas veces hasta que su ya gastada salud, dejó caer una cortina de silencio entre él y el mundo que lo rodeaba, impidiendo que aquellos contactos persistieran.

Don “Polo Pfignsthorn”, como cariñosamente era conocido en el ámbito aeronáutico, ha sido otro más de los viejos aviadores que siguiendo la ley inexorable de la vida ha hecho abandono de la terrenal legión, para pasar a ocupar ahora en la del recuerdo, aquel sitio al que solo acceden los que en esta vida fueron nobles y de corazón puro.

Sergio Barriga Kreft

❖ Sentidas condolencias a la Fuerza Aérea de Chile y a las familias de los señores Oficiales Instructores de Vuelo de dotación de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”

El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile lamenta muy sinceramente la irreparable pérdida de los Oficiales Instructores de Vuelo, Capitanes de Bandada (A) señores Rodrigo Valenzuela Ramírez y Rubén Aguilera Guzmán (Q.E.P.D.), acaecida el pasado jueves 29 del presente mes, tras el fatal accidente durante un vuelo de entrenamiento en la Base Aérea El Bosque.

El Directorio y socios abrumados ante la triste noticia, hacen llegar por este medio sus más sentidas condolencias a sus familias y seres queridos, lo mismo que a la Fuerza Aérea de Chile.



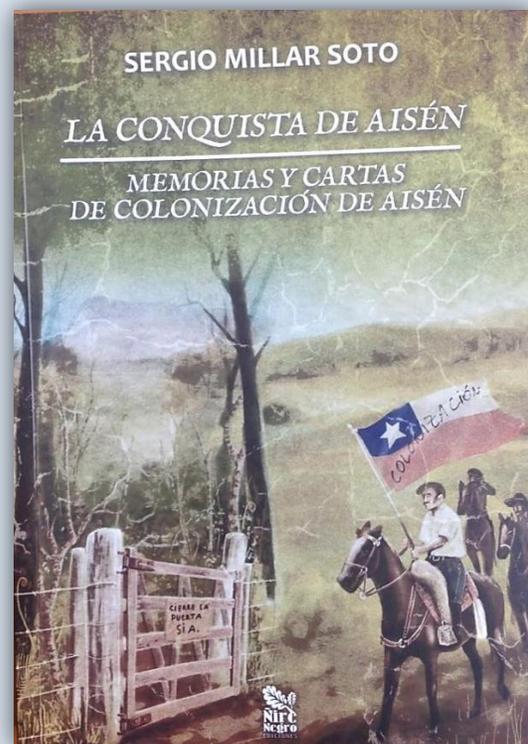
III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS

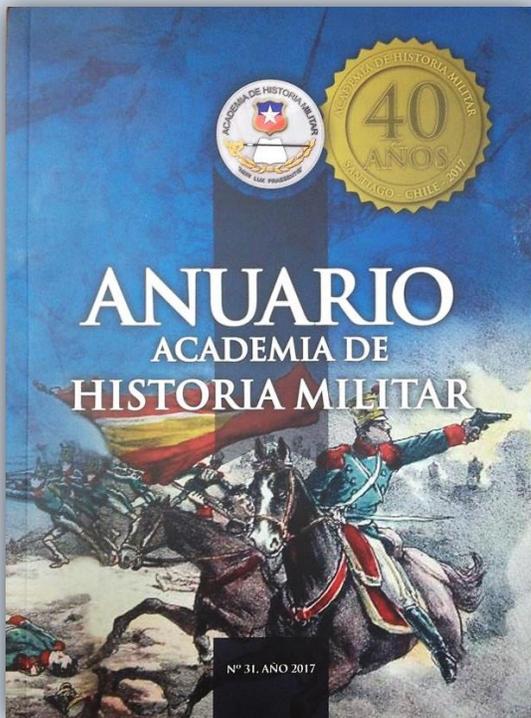
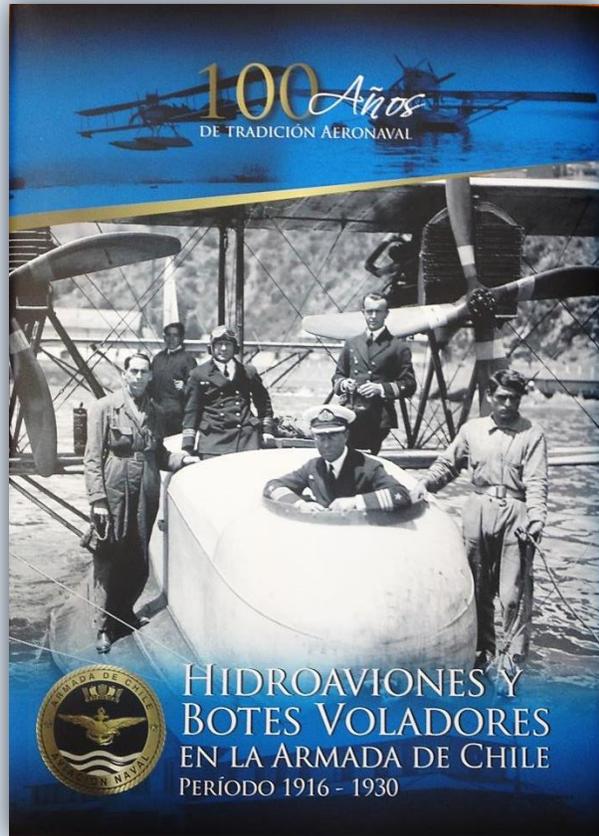
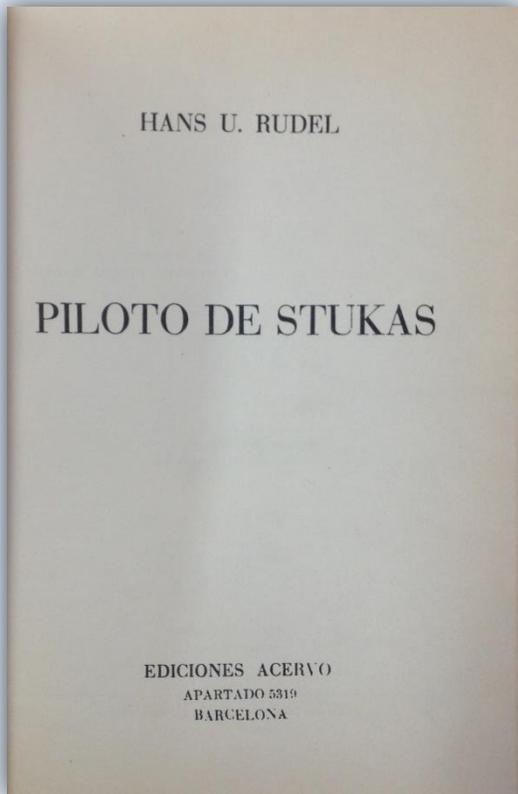


- ❖ *En este mes de marzo, tuvimos el privilegio de recibir para nuestra biblioteca algunas interesantes publicaciones que ya están disponibles para su consulta.*

Portadas de los valiosos libros, revistas y folletos que recibíáramos de regalo por parte de la Cámara del Senado, Ministerio de Defensa, Aviación Naval, Academia de Historia Militar, de nuestros distinguidos socios Sergio Millar Soto, Norberto Traub y del señor Marcelo Hoffmann.

Muchas gracias a todos ellos.





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.

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



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!**



XVII CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA AERONÁUTICA Y DEL ESPACIO

FIDEHAE-SANTO DOMINGO 2018



INDOHA
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 ABRIL.

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

01/04/1921. La joven aviadora francesa, Adrienne Bolland se convierte en la primera mujer en derrotar la cordillera de los Andes por su parte más alta, cruzándola en un pequeño avión Caudron G3 desde Argentina hacia Chile.

01/04/1936. Se crea la actual Brigada Aérea I de la Fuerza Aérea Uruguaya, bajo la denominación de Aeronáutica N°1, y operando ocho aviones Potez 25.



01/04/1941. A partir de esta fecha se inicia la publicación de la Revista de la Fuerza Aérea de Chile, cuyo primer director fue el General de Brigada Aérea, señor Darío Mujica Gamboa.

01/04/1945. El entonces Club Aéreo de Chile funda la Escuela de Aviación Civil “Aladino Azzari” y cuyos cursos se iniciarán días después.

01/04/1957. Creación del Grupo de Defensa Antiaérea N°25, cuyo nombre original a esta fecha fue de “**Batería de Artillería Antiaérea Experimental N°4**” con asiento en la entonces Base Aérea de La Chamiza, de la ciudad de Puerto Montt. Su primer comandante fue el Subteniente (T), señor Juan Bautista Becerra González.

01/04/1969. Entra en funcionamiento la Dirección General de Transporte Aéreo (DGTA) que más tarde se convertiría en la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC Perú).

02/04/1930. Inauguración de la Línea Aérea Río Gallegos-Buenos Aires-Europa. En homenaje a este vuelo, el fundador de esta compañía aérea, señor Marcel Bouilloux Lafont entrega al Gobernador señor Julio Berdera, uno de los sellos con leyendas alusivas a este vuelo, el que lleva las leyendas “2 de abril de 1930 / Inauguración de la Línea Aeropostal/ Río Gallegos- Buenos Aires- Europa”. El piloto de aquel vuelo inaugural fue el legendario, Antoine de Saint Exupéry.”

02/04/1982. Fuerzas Armadas argentinas desembarcan en Puerto Stanley (llamado posteriormente también, Puerto Argentino) dando inicio a la recuperación de las Islas Malvinas, ocupadas por el Reino Unido desde 1833. Con esta acción se desencadenó la Guerra de las Malvinas que se desarrolló desde ese día hasta mediados de junio de 1982. En el año 2000 en Argentina, es declarado por ley que cada 2 de abril, se celebre el “Día del Veterano y caídos en la Guerra de Malvinas”.

03/04/1842. Benito León Acosta Rubí, es el primer aeronauta mexicano en ascender en la Ciudad de México con un globo de manufactura nacional. La actividad la realizó en la plaza de toros de San Pablo, para luego descender en la calzada Niño Perdido (hoy Eje Central Lázaro Cárdenas). El entonces Presidente de la República Mexicana, señor Antonio López de Santa Anna, otorgó un permiso de tres años para que sólo él cruzara el cielo mexicano. Su segundo vuelo, el 1 de mayo de 1842 lo dedica "al bello sexo de su país"; realizó otro vuelo en Morelia, el 11 de noviembre del mismo año.

03/04/1967. LAN inicia los vuelos regulares a Isla de Pascua, valiéndose de la recién pavimentada y ampliada pista del aeropuerto Mataverí, en cuya pequeña y barrosa pista original solo había aterrizado en cinco ocasiones el recordado capitán Roberto Parragué y sus nobles anfibios Manutara.

La inauguración de la nueva pista, se había realizado el mes anterior con el primer aterrizaje de un DC-6B de la FACH en ella, quedando lista para su servicio por la aviación comercial. Con este vuelo inaugural de la LAN, los isleños finalmente rompieron su más que secular aislamiento, e Isla de Pascua y su misterioso pasado, ingresó al mapa del turismo global pero también, con el aeropuerto Mataverí capacitado para recibir aeronaves de mayor porte, Chile se incorporó de pleno a la comunidad del Pacífico. El vuelo LAN-130 fue al mando del comandante de aeronave Julio Matthei y los pilotos Gustavo Siderey y Hugo Burr. El ingeniero de vuelo era Pedro Araya apoyados por Roberto Parragué y el jefe de navegantes de la Lufthansa Willy Kumbler. Viajaban además el director nacional de turismo Luis Aldunate, el operador turístico Lars Linblad, el agente de la ESSO Hobart Gardiner y el socio fundador de nuestra corporación, Comandante de Aeronave señor Alfonso Cuadrado Merino.



04/04/1922. Primer vuelo oficial de la Aviación Militar Colombiana frente a las autoridades castrenses de este país, sobre la pista aérea de Flandes, donde se construía la Primera Escuela Militar de Aviación. Es realizado en un avión Caudron G-3 por el Piloto Cadete, señor José Ignacio Forero F.

04/04/1945. Se da inicio a la Escuela de Aviación Civil de Chile, “Aladino Azzari”. Su primer cuerpo directivo estuvo compuesto por Mauricio Serrano, Director; Alberto Morera, Subdirector; Gaspar Toro Bascuñán, Jorge Jarpa R., Eugenio Covacevic y Orlando Valdebenito como Instructores de Vuelo. Secundaron a éstos los pilotos señores Ignacio Bunster T., Germán Lamarca S., Rodrigo Yrarrázaval, Rafael Salas S., y Ricardo Valderrama. Actuaron como profesores de los ramos teóricos Max Flores A., Jefe del Curso y profesor de Aerodinámica; José Claro V., Navegación Aérea; Erick Trollund, Meteorología; José Mellado León, Motores; y Eduardo Hamilton Depassier a cargo de Legislación y Reglamentación Aérea, todos quienes aportaron desinteresadamente su concurso. Las clases teóricas se desarrollaron en las aulas de la Universidad de Chile pues no se contaba con un local apropiado en Los Cerrillos ni en la sede del Club. El material de vuelo empleado fueron cuatro aviones Aeronca. El curso cuya finalidad principal es formar pilotos aviadores de turismo, con los conocimientos necesarios para poder optar más tarde a los demás títulos en la Aviación Comercial y en la Reserva de la Fuerza Aérea de Chile, estuvo integrado por 49 alumnos

05/04/1919. Se realiza la Primera Doble Travesía aérea sobre la parte más alta de la Cordillera de los Andes. La hazaña es realizada por el Teniente del Ejército de Chile, señor Armando Cortínez Mujica, en un avión Bristol M1C.

05/04/1925. Se efectúa el Raid Montevideo- Asunción-Mendoza-Buenos Aires-Montevideo, de 4.500 kms. En 32 horas de vuelo, efectuado por el señor Teniente Coronel uruguayo, don Cesáreo L. Berisso acompañado por el Mecánico de la misma nacionalidad, don Dagoberto Moll, en un avión Breguet XIV.

05/04/1927. Tres aviones Breguet XIX de la Escuadrilla española “Elcano”, despegan de la Base Cuatro Vientos, con la misión de recorrer los 17.500 km que los separan de Filipinas.

07/04/1940. Se inaugura oficialmente el Aeropuerto Internacional de la Sabana, Costa Rica.

08/04/1930. El Congreso Nacional Hondureño emite el Decreto N°217, referido a la Primera Ley de Aviación en Honduras.



09/04/1984. Es inaugurada “Villa Las Estrellas” en el Territorio Chileno Antártico.

Las instalaciones alojan desde esta fecha, al personal de la Fuerza Aérea de Chile y de la Dirección General de Aeronáutica Civil los que junto a sus familias, realizan periódicamente soberanía en este distante territorio nacional.

Villa Las Estrellas. Territorio Chileno Antártico. (1984)

12/04/1961. Primer vuelo espacial efectuado por el piloto de la Fuerza Aérea Soviética, señor Yuri Gagarin, a bordo del Vostok -1. De acuerdo a sus relatos habría pasado sobre Chile, a las 14.22 horas.

СОВЕТСКИЙ ЧЕЛОВЕК В КОСМОСЕ!

ЮРИЙ ГАГАРИН: ПРОШУ ДОЛОЖИТЬ ПАРТИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВУ И ЛИЧНО НИКИТЕ СЕРГЕЕВИЧУ ХРУЩЕВУ, ЧТО ПРИЗЕМЛЕНИЕ ПРОШЛО НОРМАЛЬНО, ЧУВСТВУЮ СЕБЯ ХОРОШО

ВЕЛИЧАЙШАЯ ПОБЕДА НАШЕГО СТРОЯ, НАШЕЙ НАУКИ, НАШЕЙ ТЕХНИКИ, НАШЕГО МУЖЕСТВА

2 АПРЕЛЯ 1961 ГОДА В 10 ЧАСОВ 55 МИНУТ КОСМИЧЕСКИЙ КОРАБЛЬ-СПУТНИК «ВОСТОК» БЛАГОПОЛУЧНО ВЕРНУЛСЯ НА СВЯЩЕННУЮ ЗЕМЛЮ НАШЕЙ РОДИНЫ

ИЗВЕСТИЯ
СОВЕТОВ ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ СССР

№ 88 (13634) Московский вечерний выпуск Среда, 12 апреля 1961 г.
Год издания 45-й Стр. 3 из 4

СОВЕТСКОМУ КОСМОНАВТУ, ВПЕРВЫЕ В МИРЕ СОВЕРШИВШЕМУ КОСМИЧЕСКИЙ ПОЛЕТ МАЙОРУ Гагарину Юрию Алексеевичу

Дорогой Юрий Алексеевич!
Мне доставляет большую радость горячо поздравить Вас с выдающимся героическим подвигом — первым космическим полетом из корабля-спутника «Восток».

Весь советский народ восхищен Вашим славным подвигом, который будут помнить в веках как пример мужества, отваги и героизма во имя служения человечеству.

Свершения Вами полет открывает новую страницу в истории человечества в покорении космоса, и наносит сердца советских людей великой радостью и гордостью за свою социалистическую Родину.

От всего сердца поздравляю Вас со счастливым возвращением из космического путешествия на родную землю. Обнимаю Вас.

До скорой встречи в Москве.

12 апреля 1961 года. **Н. ХРУЩЕВ.**

ВСЕМ УЧЕНЫМ, ИНЖЕНЕРАМ, ТЕХНИКАМ, РАБОЧИМ, ВСЕМ КОЛЛЕКТИВАМ И ОРГАНИЗАЦИЯМ, УЧАСТВОВАВШИМ В УСПЕШНОМ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПЕРВОГО В МИРЕ КОСМИЧЕСКОГО ПОЛЕТА ЧЕЛОВЕКА НА КОРАБЛЕ-СПУТНИКЕ «ВОСТОК» ПЕРВОМУ СОВЕТСКОМУ КОСМОНАВТУ ТОВАРИЦУ ГАГАРИНУ ЮРИЮ АЛЕКСЕЕВИЧУ

Дорогие товарищи!
Друзья-соотечественники!
Радостное, возмущающее событие переживает народы нашей страны. 12 апреля 1961 года впервые в истории человечества наша Родина — Союз Советских Социалистических Республик — успешно осуществила полет человека на корабле-спутнике «Восток» в космическое пространство.

Полет советского человека в космос — величайшее достижение творческого гения нашего народа, результат свободного и вдохновенного труда советских людей — строителей коммунизма. То, о чем в прошлом мечтали выдающиеся представители русской и мировой науки и техники, чему посвятили свою жизнь гениальный сын нашего народа Константин Эдуардович Циолковский, претворилось, сегодня режущую действительность, стало явью наших героических дней. Это великий выдающийся вклад советского народа в сокровищницу мировой науки и культуры. Это исключительная заслуга Советского Союза будет с благодарностью воспринята человечеством. Героическим полетом совет-

Наш свободный, талантливый и трудолюбивый народ, подвиги партии коммунистов во главе с великим вождем и учителем трудящихся всего мира Владимиром Ильичем Лениным в октябре 1917 года и сознательному историческому творчеству, доказывает всему миру величайшее преимущество нашего, социалистического строя во всех областях жизни общества.

Космический полет человека — это результат успешного осуществления грандиозной программы развернутого коммунистического строительства, неустанной заботы Коммунистической партии и ее демократического Центрального Комитета и Советского правительства во главе с Никитой Сергеевичем Хрущевым и непрерывном развитии науки, техники, культуры, о благо советского народа.

Менее четырех лет отделяет запуск первого в мире советского искусственного спутника Земли от успешного полета человека в космос.

Советские ученые, инженеры, техники, рабочие своими умными и самоотверженными трудом открыли путь человеческому гению в гала-



ЮРИЙ АЛЕКСЕЕВИЧ ГАГАРИН

КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ И НАРОДАМ СОВЕТСКОГО СОЮЗА И НАРОДАМ И ПРАВИТЕЛЬСТВАМ ВСЕХ СТРАН ВО ВСЕМУ ПРОГРЕССИВНОМУ ЧЕЛОВЕЧЕСТВУ!

ОБРАЩЕНИЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА КПСС, ПРЕЗИДУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР И ПРАВИТЕЛЬСТВА СОВЕТСКОГО СОЮЗА

Свершилось великое событие. Впервые в истории человечества человек осуществил полет в космос! 12 апреля 1961 года в 10 часов 7 минут по моск.

время космический корабль на Луну, создали первый искусственный спутник Солнца, осуществил полет космического корабля в направлении Земли.

РЕПОРТАЖ С МЕСТА ПРИЗЕМЛЕНИЯ

«От специального корреспондента «Известий»

Центр группы, который вернулось из космоса, находился в Юрике Гагарин на месте его приземления. Сюда сегодня утром съездо то, как радио передавало о спуске корабля-спутника «Восток», приближался к земле.

Los titulares dicen: **"¡El hombre soviético en el espacio!", "La mayor victoria de nuestro modelo, nuestra ciencia, nuestra técnica y nuestra valentía", "Sobre el primer vuelo del hombre en el espacio"**

El 12 de abril, es conmemorativo al primer vuelo espacial de Yuri Gagarin y fue declarado por la Federación Aeronáutica Internacional, como el Día Mundial de la Aviación y de la Astronáutica (efectuado el 12-4-1961). De acuerdo a los relatos de Yuri Gagarin, éste habría pasado sobre Chile, a las 14.22 horas.

12/04/1976. La Fuerza Aérea Argentina declara al distinguido ingeniero, señor Jorge Alejandro Newbery, fundador de la Aeronáutica argentina.

13/04/1913. Se conmemora el 105º aniversario del trágico accidente que sufrió el distinguido piloto civil, señor Luis Alberto Acevedo quien al estrellarse en las aguas del río Biobío, en San Pedro de la Paz frente a Concepción, fallece convirtiéndose así en el primer mártir de la aviación civil chilena. Su inesperada muerte causó gran consternación en el país.

13/04/1918. En un monoplano Morane Saulnier Parasol, logra cruzar la cordillera de Los Andes desde Zapala, ubicada en el centro de la provincia del Neuquén en Argentina, hasta la ciudad de Cunco en Chile, el Teniente del Ejército argentino, señor Luis C. Candelaria, logrando así efectuar un cruce en aeroplano, a una altitud máxima de 2.950 metros.

Meses más tarde, el 12 de diciembre de ese año, será el Teniente chileno, señor Dagoberto Godoy Fuentealba, quien cumplirá el verdadero desafío y sueño de muchos temerarios aviadores, al derrotar el macizo andino por su parte más alta.



El piloto chileno, señor Luis Alberto Acevedo, junto a su mecánico y amigo, señor Pierre Coemme.

13/04/1932. Se establece mediante la Ley N°295 de la República Dominicana, la existencia de requisitos para aterrizar o amarar aeronaves en los lugares autorizados.

14/04/1914. El Capitán Piloto Aviador, señor Gustavo Adolfo Salinas Camiña, bombardea un buque de la Armada Federal Mexicana en Topolobampo, estableciendo así lo que sería el primer combate aeronaval americano.

15/04/1915. Por Resolución Ministerial 90/915 de esta fecha, se dispone la creación de la Escuela de Aviación del Arsenal del Río de la Plata, en Argentina.

15/04/1917. Se inaugura el monumento a los mártires de la aviación chilena.

La construcción fue financiada por suscripción popular iniciada a fines de 1915, en recuerdo de la memoria de aquellos aviadores militares caídos en los albores de la Aeronáutica Nacional.

El obelisco de cuatro caras lleva en su parte superior un cóndor de bronce con sus alas desplegadas, realizado bajo el diseño del artista italiano radicado en Santiago, Chile, señor Rómulo Tonti y utilizando 800 kilos de bronce fuera fundido magistralmente en la Escuela de Artes Y Oficios, actual Universidad de Santiago de Chile.



Al pie de esta imponente obra, se rinde homenaje cada 1º de noviembre a los Mártires de la Aviación Chilena.

15/04/1928. Es inaugurado oficialmente el Correo Aéreo en México. Esta actividad ya había sido realizada desde el vuelo que realizara el 6 de julio de 1917, cuando el teniente piloto aviador (TPA), señor Horacio Ruiz Gaviño, efectuó el primer transporte de correo aéreo de la historia de México.

15/04/1961. Los aviones B-26 de la Brigada 2506, bombardean el Aeropuerto Internacional José Martí de La Habana y el Aeropuerto Internacional Antonio Maceo de Santiago de Cuba, dos días antes de la frustrada invasión de Bahía de Cochinos protagonizada por fuerzas cubanas exiliadas.

16/04/1930. Bajo la denominación inicial de “Dirección de Personal”, se crea uno de los primeros órganos de apoyo al mando que se constituyeron al momento de la creación de la Fuerza Aérea chilena. El primer Director del actual Comando de Personal, fue el Comandante de Escuadrilla (A), señor Florencio Gómez Flores.

16/04/1945. En la ciudad de La Habana, Cuba, se realiza la reunión constituyente de la IATA y su posterior fundación tres días después.

16/04/1959. Aerolíneas Argentinas inaugura su ruta internacional, en la era de aviones a reacción, con un vuelo entre Buenos Aires y Santiago de Chile. El avión utilizado fue un De Havilland D.H. 106-

Comet 4, bautizado como “Las Tres Marías” en una emotiva ceremonia celebrada en Ezeiza, oportunidad en la que se entronizó en la aeronave la imagen de la santísima Virgen María, bajo la advocación de Nuestra Señora de Loreto, patrona de la aviación argentina.



17/04/1920. Los habitantes de la ciudad de La Paz, Bolivia, quedaron sorprendidos cuando en la tarde de ese día, el avión triplano norteamericano Curtiss Wasp 18T, al mando de los estadounidenses, señores Donald Hudson y Robert Albough, conquistó el firmamento de la capital boliviana; siendo este el primer vuelo realizado con éxito sobre esa ciudad capital altiplánica.

17/04/1920. Se decreta la creación de la Escuela de Aviación Militar de Venezuela, consolidándose el 10 de diciembre de ese mismo año en el acto de instalación presidido por el Coronel David López Enríquez y con la participación de asesores de la firma francesa FARMAN.

17/04/1921. Se inaugura oficialmente el Aero-Club de Rosario.

A fines de 1925, un devastador ciclón derribó hangares y aviones destruyendo las expectativas e ilusiones de aquellos esforzados pioneros rosarinos.

En el año de 1938, el A.C.R. reinicia sus actividades donde actualmente se encuentra el Aeropuerto Internacional Rosario, y en 1970, se traslada a su predio actual, el Aeroparque Rosario.



17/04/1970. La Comandancia en Jefe de la Armada autoriza la fundación del Club Aéreo Naval. Meses después por Decreto Supremo N° 306, del 22 de febrero de 1971, se le concedió Personalidad Jurídica a la Corporación. Dirigido por su primer Presidente el Socio Capitán de Navío don Raúl Valenzuela Pérez, el Club dispuso de un avión Piper PA 22 modelo 1957, adquirido en forma particular por un grupo de 12 Oficiales Infantes de Marina, dando así, inicio a las actividades aéreas del Club, operando desde el Aeródromo de Rodelillo. Posteriormente y gracias a las cuotas sociales de los primeros cien socios, el Club adquirió un avión Piper PA18 modelo 1954, el que hasta hoy continúa en servicio de vuelo.

17/04/1979. Se crea la Escuela de Aviación Naval "Guardiamarina Guillermo Zañartu Irigoyen", por resolución de la Comandancia en Jefe de la Armada, respondiendo a la necesidad institucional de regularizar las actividades de instrucción que desarrollaba la Aviación Naval y en reconocimiento al nivel y categoría de la educación que impartía a Oficiales y Gente de Mar en el Centro de Instrucción de la Aviación Naval que funcionaba desde 1966.

Este plantel naval, lleva el nombre del Guardiamarina Zañartu, en homenaje al heroico piloto naval fallecido en acto del servicio en 1921, al intentar salvar en las inmediaciones de la Escuela de Aviación de El Bosque, a su amigo, camarada y compañero de vuelo, el Teniente de Ejército, señor Marcial Espejo Pando, luego que la aeronave se precipitara a tierra.



17/04/1990. Un avión DC-8-63 de Líneas Aéreas Paraguayas que cumplía el vuelo a Madrid sufrió un incidente cuando después de despegar de Dakar, se desvió de su ruta tradicional hacia la capital española y sobrevoló espacio aéreo de Argelia. Al entrar a dicho país, cazas Migs interceptaron al avión de LAP y lo obligaron a aterrizar en el Aeropuerto Internacional de Argel, donde fue retenido por espacio de tres horas.



19/04/1912. Se termina de construir el primer avión hecho en México por los señores Juan Guillermo Villasana y Jacques Poborejsky.

Este aparato fue bautizado como “Latinoamérica” realizando con gran éxito su vuelo inaugural, días más tarde, en el mes de mayo.

Meses después, el destacado ingeniero y aviador, Juan Guillermo Villasana López fabricaría la novedosa hélice “Anáhuac”, compuesta con varios tipos de maderas y un ensamble nuevo, que permitió a los aparatos elevarse más y mejor, dando así un giro fundamental a la aeronáutica mundial.

19/04/1914: El célebre aviador civil chileno Clodomiro Figueroa realiza los primeros vuelos sobre la hermosa y austral ciudad de Puerto Montt.

20/04/1952: 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 Alejo Williamson Dávila, quien que realizara años más tarde la proeza de cruzar la cordillera de los Andes por su parte más alta en un planeador Blanik L13, el 12 de diciembre de 1964, misma fecha en la que se conmemora el Día de la Aeronáutica Nacional.

21/04/1921. A las 9.35 horas de este día, en un acontecimiento memorable, se realiza el primer vuelo desde la localidad de Pasto hasta Cali, Colombia al mando del piloto italiano, señor Ferruccio Guicciardi Romani.

21/04/1980. Se crean de las I^a, II^a, III^a y IV^a Brigada Aérea. Con esta fecha se activan las actuales Brigadas Aéreas Institucionales, máxima orgánica operativa de la Fuerza Aérea de Chile. Sus primeros Comandantes tras la reactivación fueron los Generales de Brigada Aérea (A): Benjamín Opazo Brull (I^a B.A.), en Antofagasta; Guillermo Sandoval Velásquez (II^a B.A.), en Santiago; Enrique Escobar Rodríguez (III^a B.A.), en Puerto Montt y Nelson Sepúlveda Brito (IV^a B.A.), en Punta Arenas.

21/04/1983. La Fuerza Aérea de Chile, donó a su par paraguaya 5 aviones Neiva T-25 Universal de entrenamiento, los cuales fueron incorporados al Grupo Aéreo de Entrenamiento y Transporte (GAET) en una ceremonia realizada en esta fecha. Cabe destacar que los T-25 llegaron de Chile en vuelo y fueron tripulados por oficiales de la FAP, quienes por primera vez realizaron el cruce de la cordillera de los Andes.

22/04/1914. Nace el señor José Abelardo Quiñones Gonzales. Aviador de guerra peruano declarado Héroe Nacional del Perú por la Ley N° 16126 del 10 de mayo de 1966 a causa de su inmolación en una misión aérea contra las baterías ecuatorianas, durante la guerra de 1941. Asimismo, cada 23 de julio (día de su inmolación) se conmemora el Día de la Fuerza Aérea del Perú.

22/04/1932. Es creado por el Presidente brasilero, señor Getúlio Vargas, el Departamento de Aviación Civil, subordinado al entonces Ministerio de Vías y Obras Públicas.

22/04/1945. En abril de 1945, las tropas aéreas voluntarias del Primer Grupo de Aviación que participaron en la II Guerra Mundial, llevaron a partir del día 22 de abril, su más grande esfuerzo aéreo en la campaña aérea contra las fuerzas contrarias en Italia. Por tal motivo se proclama en esta fecha, el Día de la Aviación de Caza Brasileira.

22/04/1957. Fallece el Teniente Coronel P.A., señor Horacio Ruiz Gaviño, pionero de la aviación militar en México quien llevó a cabo el primer correo aéreo.

22/04/1970. Creación del Club Aéreo de Loncomilla, en la provincia de Linares, Chile. Su primer directorio estuvo compuesto por Ernesto Armanet Besa, Presidente; Joaquín Larraín Contardo, Vicepresidente; Luis Morales Soto, Secretario; Enrique Jacobsen Gibbs, Pro Secretario; Mario Farren Cornejo, Tesorero; Octavio Rodríguez Rodríguez, Pro Tesorero; Enrique Contardo Leballeur, Director; Enrique Lazo Maluenda, Director; y Mario Somela Valenzuela, Director.



22/04/2010. Luego de cambiar de dueños, la empresa Aero Regional Paraguaya S.A. deja de volar y son retirados ambos aviones 737-200 y traídos a Chile. La empresa cerró sus oficinas en Paraguay.

22/04/2010. La Agrupación Aerofluvial del Paraguay recibe su primer helicóptero Robinson R.44 Policecopter, al que se otorgó el serial A-01 (call sign "Ángel" 01).

24/04/1972. Creación de la Brigada Aeropolicial de Carabineros de Chile. Sus bases datan del 16 de junio de 1948, cuando se crea el Club Aéreo de Carabineros de Chile, con el propósito de difundir la práctica del vuelo en la institución.

Posteriormente, el 17 de febrero de 1960, se dio origen a la Brigada Aeropolicial, destinada a organizar y operar los medios aéreos asignados a Carabineros. Finalmente en abril de 1972, se crea sobre la base de la Brigada Aeropolicial, la actual Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile cuyo primer jefe fue el Coronel de Carabineros, señor Alfredo Peralta Olmedo.



La Prefectura Aeropolicial, realiza operaciones aéreas permanentes para el mantenimiento del orden y la seguridad pública en todo nuestro territorio nacional.

25/04/1945. Creación de Club Aéreo de Traiguén, localizado en la Provincia de Malleco en la IX Región de la Araucanía, Chile.

25/04/1954. Creación del Club Aéreo “Adolfo Menadier Rojas”. La concepción de esta institución, se remonta a la década de los años 40, cuando un grupo de entusiastas suboficiales mecánicos de aviación de la Fuerza Aérea de Chile, se reunieron bajo un hangar para conversar y hacer realidad sus sueños de volar. Su primer Directorio lo conformaron los señores René Araneda Valdés, Osvaldo Sanhueza Suazo, Héctor Muñoz Hernández, Manuel Chávez, Manuel Pino Rojas y Alberto Nuño Veliz.

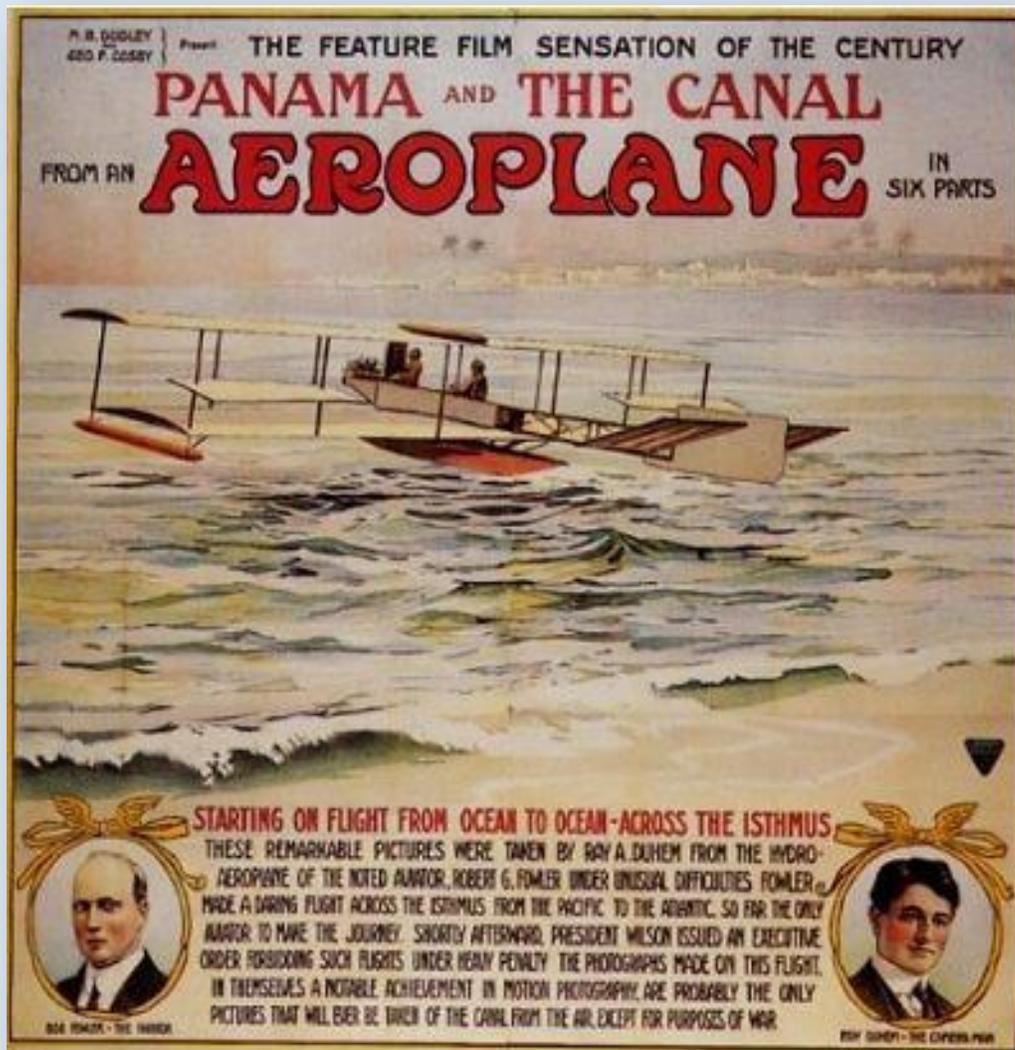
27/04/1910. El mecánico francés, señor Julien Mamet, realiza el primer vuelo de una aeronave sobre Portugal.

El avión utilizado para esta ocasión fue un Blériot XI, de propiedad del aviador civil uruguayo, señor Mario García Cames, y que según algunas notas de época habría llevado la bandera de esta nación, pintada en la cola de la aeronave.



27/04/1909. El Ingeniero, señor Jorge Newbery Malagarie, es elegido como Presidente del Aero Club Argentino. Su primer emplazamiento tuvo lugar en las instalaciones de la Sociedad Sportiva, que en la actualidad es el Campo Hípico de Palermo, en Buenos Aires.

27/04/1913. Se realiza el primer vuelo océano a océano a través del istmo de Panamá. Fue realizado por el afamado aviador y piloto automovilístico norteamericano, Robert G. Fowler. El tramo comprendió el vuelo entre la Bahía de Panamá y Bahía Limón en una hora y 35 minutos.



27/04/1916. Se da inicio al primer curso de aviadores navales en la Escuela de Aeronáutica Militar de El Bosque, en Santiago de Chile.

Estos alumnos fueron el Teniente 2º Pedro Luco C., Guardiamarina de 1º Clase Enrique de la Maza R., Ingeniero 3º Francisco Cruz A., Contador 3º Carlos Yánquez C., Maquinista 2º Abraham Villalobos, Maquinista 2º Juan Constanzo, Torpedista 2º Luis Farías y Sargento 2º Artillero Juan Urrutia.



LOS ALUMNOS DEL PRIMER CURSO DE BIPLANOS. DE IZQUIERDA A DERECHA: SARGENTO 2.º, URRUTIA; INGENIERO 2.º, CRUZ; TENIENTE 2.º, ARREDONDO; TENIENTE 1.º, FIGUEROA; TENIENTE 2.º, LUCO; TENIENTE 1.º, ALIAGA; MAQUINISTA 2.º, VILLALOBOS; CABO 1.º, SOTO. SENTADOS: SARGENTO 2.º, ABAZÚA; VICE 1.º, JIMÉNEZ Y AL CENTRO EL INSTRUCTOR JUAN VERSCHURE.

En esta fotografía de un curso de biplanistas en la Escuela de Aeronáutica Militar, figuran al menos tres de los primeros participantes de la Armada de Chile.

27/04/1947. A iniciativa del Rotary Club de Constitución, presidido por aquella época por el Dr. Alfredo Vera Kreisel, se funda el Club Aéreo de Constitución.

27/04/1998. Se inaugura la Base Aérea Ecuatoriana de Lago Agrio (Nueva Loja), Provincia de Sucumbíos. Su primer Comandante, fue el Teniente Coronel, señor Fernando Cano Andrade. Aquí funcionará el Ala de Combate N°31, unidad que realiza vuelos de entrenamiento y preparación de sus escuadrones de combate, transporte y rescate.

28/04/1954. Se realiza el Primer vuelo de un avión a reacción de la Fuerza Aérea de Chile. Al mando del aparato de Havilland DH-115 "Vampire" J-03, armado en la Maestranza de Lan Chile despegó desde el Aeropuerto de "Los Cerrillos", el piloto inglés, Mr. George Errington, iniciando así la era del Jet en nuestro país.



PRIMER VUELO: Uno de los "Vampire" armados en la maestranza de Los Cerrillos se apresta para emprender su primer vuelo. Es el primer avión a chorro con que cuenta la FACH.

Recorte de la Revista Chile Aéreo Nº 250 de mayo de 1954

Asistieron a presenciar la prueba de ese día, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, general don Armando Ortiz; los generales señores Fernando Ortega, Javier Undurraga y Osvaldo Cordero; el coronel Ingeniero de Aviación don Fernando Fagalde; comandante Exequiel Varela y los ingenieros de la De Havilland que dirigieron el armado del Vampire, señores Bill F. Tull y Jeffrey Whiton, además del vicepresidente de LAN, don Arturo Merino Benítez.

Al día siguiente, jueves 29 de abril, volará el Comandante de Grupo (A) señor René Ianiszewski Courbis, siendo este oficial quien alcance el privilegio de ser llamado nuestro primer piloto de jet chileno.

28/04/1958. Es decretada la adquisición de seis aviones De Havilland D.H. 106- Comet 4, para Aerolíneas Argentinas. El vuelo inaugural de la primera de estas naves a reacción, bautizada como "Las Tres Marías", se llevó a cabo el 16 de abril de 1959, con la ruta Buenos Aires – Santiago.

29/04/1911. Tras haber efectuado el curso de pilotaje en la Escuela Farman, recibe en Francia su "brevet" de Aviador, el Teniente Capitán, señor Jorge Henrique Moller, primer piloto militar brasilero.

29/04/1952. Don Hilario Chau Lin (ciudadano chino), obtiene su título de Piloto Aviador en el Club Aéreo de Tocopilla, convirtiéndose en el primer piloto civil que realiza su curso de vuelo en Chile. El examen que había despertado una simpática expectación tuvo lugar en su parte práctica en el aeródromo de Barriles, donde sobre un Fairchild del Club Tocopillano el señor Chau realizó las pruebas ordenadas por el examinador, en especial una aproximación del weste al este, poco común de ejecutar. Tanto como felicitaciones al joven oriental, hubo para su instructor Sr. Enrique Maurín, Teniente 1º de la Fuerza Aérea de Chile.



30/04/1937. Creación de la Academia de Guerra Aérea de la Fuerza Aérea de Chile.

Instituida con el nombre de Academia Aérea, para satisfacer la necesidad institucional de autonomía en la formación de Oficiales en la Especialidad de Estado Mayor, la que se efectuaba anteriormente en la Academia de Guerra del Ejército, sin la necesaria especialización del enfoque profesional en las características propias del medio aéreo.

Su primer Director fue el Comandante de Escuadrilla (A) Manuel Tovarias Arroyo, quien en 1943, llegaría a ser un muy distinguido Comandante en Jefe Institucional.

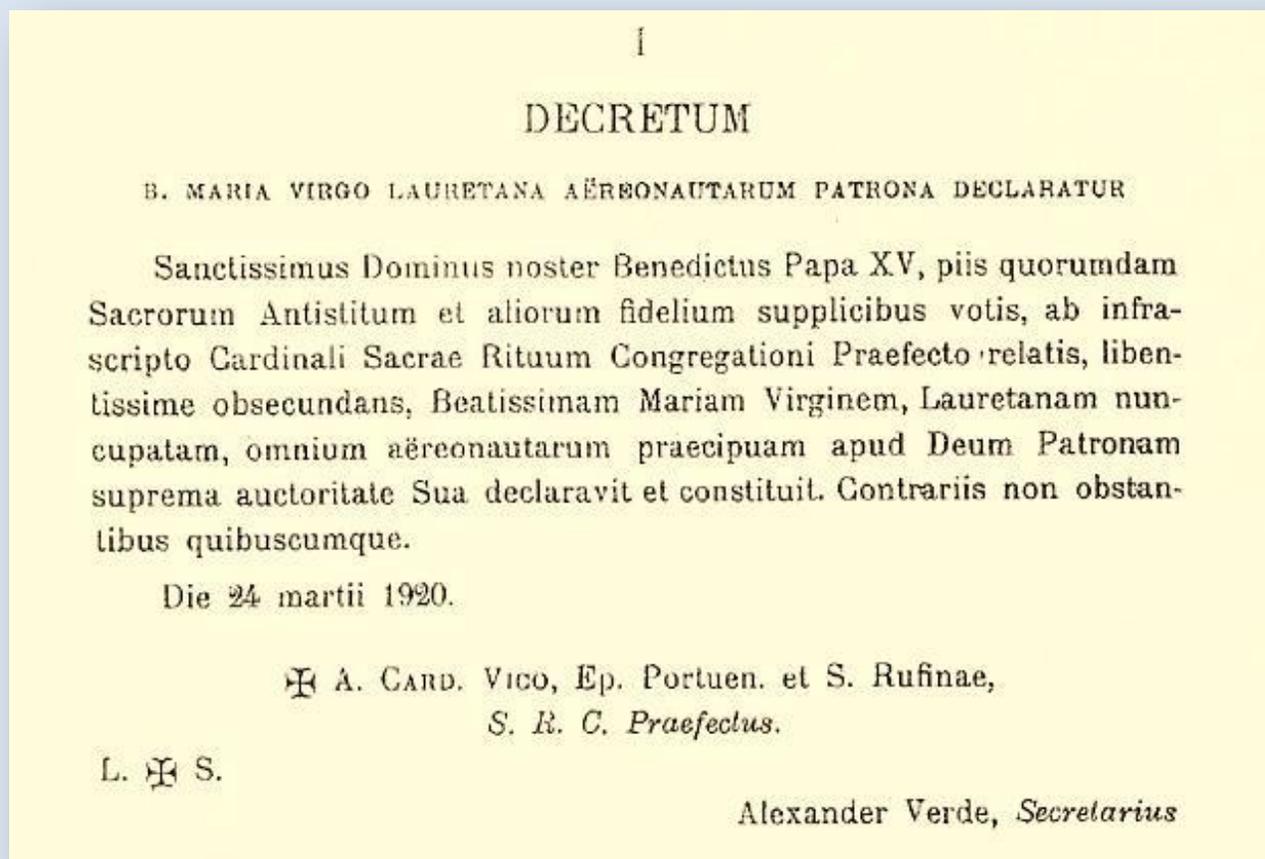
30/04/1948. Se crea el Juzgado de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile, sustituyendo así, a los juzgados previos en calidad de Juzgado único. Se nombró como primer Juez de Aviación al Comandante de Unidades Aéreas, General de Brigada Aérea (A) Teodoro Ruiz Diez, y como auditor al Capitán de Bandada (J) Aquiles Savagnac Sánchez.

30/04/1949. Durante la presidencia de Juan Domingo Perón, se inaugura el Aeropuerto "Ministro Juan Pistarini", en la localidad de Ezeiza en Buenos Aires, Argentina.



VIRGEN DE LORETO

Hace muy pocos días atrás, más exactamente el 24 de marzo de 2018, celebramos los 98 años de la promulgación del “Solemne Decreto Pontificio” que nombró a la advocación de la Virgen de Loreto como patrona de la Aviación Universal y con ello el establecimiento de un ritual eclesiástico para la bendición de aeronaves.



Este Decreto lo promulga el Papa Benedicto XV el año 1920 y fue recibido con especial júbilo por todo el mundo cristiano. España fue la primera en acatar el nombramiento de Nuestra Señora de Loreto como patrona del Ejército del Aire. Después vinieron los países latinoamericanos y muy pronto se sumaron varios otros países del mundo manteniendo la celebración de esta fiesta el día 10 de diciembre de cada año.

¿Dónde tuvo su origen esta devoción Mariana?

Desde el comienzo del cristianismo, el pueblo tuvo una especial devoción por la casa de Nazaret o Casa Santa. Ahí había nacido la Santísima Virgen, ahí también había recibido el anuncio del ángel y más tarde al regreso de Egipto, había vivido con su hijo Jesucristo y su esposo San José.

El magnetismo que producía la Casa Santa ante el pueblo Cristiano era tan grande que la consideraban un tesoro y, por lo tanto, siempre estuvo muy bien mantenida y cuidada. Esto duró varios siglos hasta que en el año 1291 todo el territorio que comprendía lugares santos, experimentó la amenaza, y luego el dominio del mundo Musulmán, el que manifestó un actuar totalmente agresivo y destructor de todos los lugares y símbolos cristianos.

Cuando los Sarracenos llegaron a las proximidades de Nazaret, los cristianos constataron que la Casa Santa no tenía la defensa humana necesaria para evitar esta terrible invasión. La primera vez que se intentó destruir este Santo lugar fue en el año 1090, pero los cruzados la defendieron y reconstruyeron la Basílica que se había edificado sobre el Santo Lugar para protegerlos. Pero en 1263 nuevamente la Casa de María sufrió un nuevo ataque, una vez más la Basílica protectora fue destruida pero la Casa Santa no sufrió daño, en ese entonces los cruzados ya estaban en retirada y perdían el control sobre toda la Tierra Santa y por lo tanto la Casa de María quedaría sin protección.

Con la finalidad de que la Casa Santa no fuera profanada, cuenta la leyenda y tradición, que Dios Nuestro Señor envió a sus ángeles con el mandato de trasladar la casa a un lugar seguro.

El 12 de mayo de 1291 los ángeles trasladaron la casa a Croacia (Trsat o Tersato) muy temprano los vecinos la descubrieron y se asombraron al ver esta casa sin cimientos y por sobre todo al ver cómo llegó allí. Entraron y vieron dentro de ella un altar de piedra, donde había una estatua de cedro de la Virgen María que tenía el niño Jesús en sus brazos. El Niño Jesús tenía sus dos dedos de la mano derecha como bendiciendo y en su mano izquierda sostenía una esfera de oro representando al mundo, ambos estaban vestidos con unas batas y tenían coronas de oro.

Unos días más tarde la Virgen María se apareció a un sacerdote de ese lugar y le explicó dónde venía la casa. Ella dijo, *“Debes saber que la casa que recientemente fue traída a tu tierra es la misma casa en la que yo nací y crecí. Aquí fue la Anunciación del Ángel, y yo contesté al creador de todas las cosas. Aquí el verbo se hizo carne”*. El altar que se trasladó con la casa fue consagrado por Pedro, el Príncipe de los Apóstoles.

Esta casa ha venido desde Nazaret hasta esta tierra por el poder de Dios para el cual nada es imposible.

Más adelante el 10 de diciembre de 1924 una vez más la Casa Santa fue trasladada, esta vez a la ribera opuesta del Mar Adriático en Italia y depositada en un bosque de laureles (de ahí viene el nombre Loreto) pues “Laurel” viene del latín “Lauretum”.

Tan pronto se supo la noticia, el pueblo cristiano empezó a peregrinar hacia la Casa Santa, que en su interior siempre tuvo un altar y en él una estatuilla de cedro de la Virgen con el niño en brazos.

Junto a los muchos peregrinos que llegaban al bosque de Laureles para venerar a la virgen en su casa, llegaron también los ladrones que asaltaban a los peregrinos.

De inmediato muchos peregrinos llegaron a visitar la Casa Santa, pero desgraciadamente junto con ellos aparecieron los ladrones que se dedicaban a asaltar a los visitantes que iban a rezar a este lugar. Por esta razón la casa fue nuevamente trasladada por los ángeles a su lugar definitivo que está frente al municipio Loreto y ha permanecido allí por más de setecientos años.

En este lugar definitivo, donde quedó la Casa Santa volvió a repetirse el fenómeno de siempre, se transformó rápidamente en un lugar de peregrinación y efervescencia religiosa extraordinaria que se fue extendiendo a fieles de todo el mundo.

Hoy podríamos decir, sin temor a equivocarnos, que el santuario de Loreto es el centro de espiritualidad más importante de la Iglesia Católica.

Hoy el Santuario que alberga la imagen de la Virgen de Loreto, fue construido en el siglo XIV y recibe cada día a peregrinos de todo el mundo que primero visitan la ciudad de Roma y después el Santuario



Detalle de la estatuilla con la imagen de Nuestra Señora de Loreto y tiene una la túnica tradicional decorativa.

El color oscuro de la imagen representa a la estatua original de madera, que con los siglos se oscureció con el hollín de las lámparas del aceite que se usaba en la capilla.

En 1921 se destruyó la estatua original en un incendio, y otra similar fue colocada en el lugar. La imagen primitiva colocada en la capilla se perdió en un incendio y el papa Pío XI mandó hacer en 1922, una réplica con el tronco de un cedro del Líbano de los jardines Vaticanos.

de Loreto, muchos de ellos son delegaciones de las Fuerzas Aéreas llevando como regalo a la Virgen de Loreto sus propios símbolos.



Grabado del siglo 17 que muestra la entonces Iglesia de Nuestra Señora de Loreto y la Casa de Peregrinos.

Nuestra señora de Loreto en Iberoamérica

Para entender bien el sentido que tiene este artículo, es necesario echar una mirada retrospectiva a la historia del cristianismo y fijarse en sus comienzos. Lo primero que debemos destacar es el profundo amor, respeto y veneración que todos los cristianos, siempre han tenido del lugar donde nació y se crió la virgen, allí la visitó el ángel, y donde, al regreso del exilio en Egipto, volvió a vivir con su hijo y esposo San José.

Aquí se realizaban reuniones de los primeros cristianos y sobre todo la Santa Misa. Poniendo especial atención en la casa de María, considerada la Casa Santa, el lugar más sagrado de Nazaret, pasó a convertirse en el tesoro más valioso del mundo cristiano. Se convirtió en un lugar de peregrinación y sobre todo de oración, todos deseaban conservarla intacta y segura que fuera un lugar respetado y respetable para todo el mundo. Mientras en estos lugares reinó la paz todo lo que hemos afirmado de él, se cumplió y vivió sin contratiempos.

Hoy, al contar con el actual Santuario, se vuelven a realizar muchas actividades religiosas como jornadas, retiros espirituales, reuniones pastorales de Diócesis y parroquias, atención espiritual y humana a los peregrinos, y a quienes se les ofrecen actos litúrgicos, misas e innumerables confesiones.

En la actividad que el santuario de Loreto realiza en relación a los peregrinos se debe destacar una muy importante la peregrinación de militares aviadores de todo el mundo, que acuden al santuario llevando como regalos, sus banderas, estandartes y símbolos propios de sus respectivas actividades y países, lo que convierten parte del Santuario de Loreto, en un hermoso museo donde se muestran y custodian todos estos obsequios aeronáuticos que han llevado los aviadores.

Tal como se mencionó, el día 24 de marzo de 1920 el Papa Benedicto XV declaró a la Virgen de Loreto patrona de la aviación universal. En forma inmediata muchos países y sobre todo los que tienen Ejércitos del Aire o Fuerzas Aéreas tomaron para sí la enseñanza del Santo Padre y la declararon Patrona de sus respectivas fuerzas aéreas.

El primer país en recibir esta noticia con especial júbilo fue España cuando el 7 de diciembre de 1920 S.M. el Rey Don Alfonso XIII de Borbón Habsburgo-Lorena, previa información y petición del Provicario General Castrense, pone bajo el patrocinio de Nuestra Señora de Loreto, el Servicio de Aeronáutica Militar; desde entonces el personal del Ejército del Aire español ha encontrado en Ella el apoyo espiritual y la confianza en su trabajo. La fiesta anual de la "Virgen de Loreto", Patrona del Ejército del Aire español, se celebra cada 10 de diciembre.



Imagen de Nuestra Señora de Loreto en la residencia del Jefe de la 2ª Región Aérea del Ejército del Aire español, ya desaparecida.

Esta imagen, fabricada en azulejos que fueron encargados a la Cerámica Mensague en 1978, por el entonces Teniente General Emiliano Alfaro, cuando era Jefe de la 2ª Región Aérea. Se tardó dos años en su fabricación y montaje, siéndolo en el 2º piso del patio.

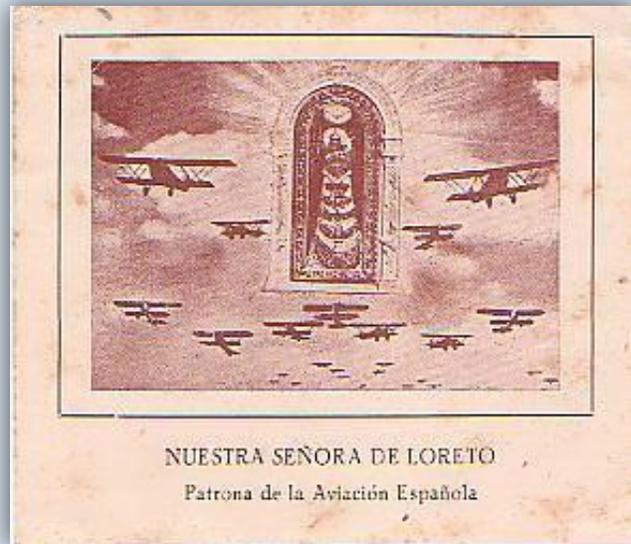
Representa a la Virgen tal y como normalmente se venera en la basílica de Loreto, en Italia, con ropaje (dalmática) sobre talla, sin casa y sin ángeles.

Esta advocación, ha tenido en la población civil española gran arraigo, es así que en la Comunidad Autónoma de Murcia, ha sido la única parroquia con la titularidad de esta Nuestra Señora de Loreto durante más de cuatro siglos. En la actualidad también se erigió en una barriada de Murcia una iglesia con dicha advocación, la Parroquia de Nuestra Señora de Loreto, lo que antiguamente se la conoció como “Ermita de los Alburquerque” en el Camino de Santa Catalina.

Finalmente, y ahora relacionadas con el Ejército del Aire, hay que mencionar las capillas en honor a la patrona de los aviadores que existen, como es el caso de la Base Aérea de Alcantarilla y la de la Academia General del Aire de San Javier, existentes la primera desde 1936 y la segunda desde 1943, y que dentro de sus instalaciones tienen su capilla para rendirle culto, y la existente en las inmediaciones de la Academia General del Aire en Santiago de la Ribera, en lo que se conoce también como la “Ciudad del Aire”.



Procesión de Nuestra Señora de Loreto, 12 de diciembre de 2010.



Siguiendo el ejemplo de España, algunos de los países iberoamericanos como Argentina, Colombia, Venezuela, etc., la han declarado Patrona de sus respectivas Fuerzas Aéreas.

Nuestra Señora de Loreto en la Argentina

Una vez comprobada la importancia y la influencia de Nuestra Señora de Loreto en el viejo mundo, ahora debemos echar una mirada a la huella que ha dejado en los países latinoamericanos. Fue introducida en América a manos de los misioneros de la Compañía de Jesús a quienes se les había encargado la custodia del Santuario de Loreto en Italia. En el año 1608 llegaron los jesuitas a las cercanías de Buenos Aires, y en ese mismo año fundaron la primera capilla construida en honor de Nuestra Señora de Loreto.

En el siglo 17 y por orden del Rey de España, los Jesuitas recibieron el encargo de evangelizar a los Indios concentrando su trabajo evangelizador a los márgenes de los ríos Paraná y Uruguay. En esta provincia de Misiones, se levantaron diez Centros Evangelizadores o Reducciones. Uno de los cuales, fue consagrado a la Virgen de Loreto, y tuvo especial éxito e influencia, pues allí se editaron e imprimieron los primeros libros para facilitar la función misionera. Aquí se fundó un magnífico Santuario, para venerar a la virgen con las mismas características que tenía el Santuario en Italia.

El fervor religioso que la Virgen de Loreto hacía surgir en el corazón de los fieles, hizo que los misioneros jesuitas la pasearan por todas las Reducciones (10 en total), convirtiéndola en una Virgen Itinerante.

Especial relevancia tuvo la figura de la Virgen de Loreto en Mendoza, ciudad fundada el 2 de marzo de 1561, donde se construyó una capilla dedicada a esta advocación, la que en el transcurso de varios años y muchos accidentes tales como terremotos, inundaciones e incendios obligó a reconstruir una Catedral definitiva para la ciudad, la que se consagra en honor a la Virgen María con el título de “Santa Casa de Loreto”.

En la provincia de Santiago del Estero, la Virgen de Loreto también jugó un papel muy importante en el proceso evangelizador, en su honor se construyeron muchas iglesias y un santuario, que por concesión pontificia de San Pío X, fue agregado a la Casa de Loreto en Italia. Aquí en la localidad de Loreto su festividad al igual que toda la Argentina, se celebra cada 10 de diciembre.



Cuando el Papa Benedicto XV, el 24 de marzo de 1920, promulgara el decreto pontificio en el que declara a Nuestra Señora de Loreto, “Patrona de la Aviación Universal”, se experimenta en la República Argentina un creciente fervor y devoción hacia ella, que se manifiesta de diversas maneras.

En 1943, el gobierno trasandino, la designa Patrona de la Aviación Militar y Civil. Hay que destacar que en la República Argentina, es tanta la devoción por Nuestra Señora de Loreto entre los aviadores, que incluso en 1961 fue proclamada Brigadier de su Fuerza Aérea, y más tarde se incluyó en todas sus Unidades, una imagen de esta Patrona.

La historia de Nuestra Señora de Loreto en Buenos Aires ya sabemos, ha sido de largo raigambre, es tanto que en 1984 el Cardenal Carlos Aramburu, Arzobispo de esa ciudad, decretó la erección canónica de esta advocación, en el mismo colegio de la Compañía de Santa Teresa de Jesús.

Todas estas actividades se realizaron con éxito gracias a la generosidad del pueblo y al aporte que hicieron muchos benefactores vinculados al gobierno de la Nación, y siguiendo políticas de Estado.



Imagen de Nuestra Señora de Loreto que se conserva en la Escuela de Aviación Militar y que fuera condecorada por la LXXXI promoción de Cadetes en febrero de 2015



Distintivo de piloto civil, que lleva bajo sus alas la advocación de Nuestra Señora de Loreto.

Otra manifestación trasandina es la que comenzó a escribirse el 14 de abril del 2013, cuando con oportunidad de la entronización de la Virgen de Loreto en el predio del Aeroclub Colón (Entre Ríos), el entonces Presidente del Aeroclub, Rodolfo Ravina, junto al intendente Loretano, Edgar Jorge Chapay y nuestra Federación, comenzaron a diagramar lo que sería la primera Peregrinación Aérea a la ciudad de Loreto.

Los motivos de este proyecto fueron varios. El principal, fue la Patrona de la Aviación Argentina, y que mejor entonces que fuera generada desde los Aeroclubes. Así pues, se comenzó a trabajar en contacto con los amigos Correntinos hasta lograr esta realidad.



Nuestra Señora de Loreto en Bolivia

En la República de Bolivia, actual Estado Plurinacional de Bolivia se guarda especial devoción por la Virgen María, siendo la advocación del Carmelo, la que durante la época de la independencia como Alto Perú, fueron los patriotas quienes la tomaron como su protectora. El 16 de julio de 1809 se produjo una revolución en la ciudad de La Paz, encabezada por don Pedro Domingo Murillo en contra del gobierno español, aprovechando la procesión en la fiesta de la Virgen del Carmen. Después de

destituir a las autoridades realistas, la Junta que se formó, proclamó la liberación de estas tierras del poder de la corona española y reconociendo en la imagen de la Virgen del Carmen, la razón por el triunfo del levantamiento.

Tiempo más tarde, el Papa Pío IX la proclamó "Patrona de Bolivia" en 1851, lo que fue ratificado por el gobierno al año siguiente. Posteriormente, por Ley del 11 de octubre de 1948 la proclamó "Generala y Patrona de las Fuerzas Armadas de la Nación".

No obstante que su Fuerza Aérea guarda gran respeto por la advocación de Nuestra Señora de Loreto, es sin ninguna duda, más conocida como Patrona del Beni.

Su historia local cuenta que los días 4, 5, 6 y 7 de octubre de 1959, unos niños loretanos vieron el milagro de las lágrimas de la Virgen de Loreto. Avisaron al pueblo y todos fueron testigos de este maravilloso acontecimiento. Llevaron la noticia a Trinidad en un documento notariado. Los trinitarios fueron a Loreto y durante nueve años peregrinaron con la Santa Imagen de las Lágrimas hasta Trinidad, comenzando así el gran renacer de la esperanza de ese pueblo. Hoy, miles de creyentes peregrinan a Loreto a venerar a la Virgen milagrosa, consagrada desde entonces como Reina y Patrona del Beni.

Desde 1996, las peregrinaciones parroquiales y a mejoría del camino han propiciado un gran movimiento de fe en todo el pueblo. Hoy, el Santuario de Loreto es la Casa donde permanece la Virgen Maria coronada como "Reina y Patrona" del Beni desde 1999. La festividad de la Lagrimas ha sido declarada "Patrimonio Cultural y Religioso de Bolivia", el año 2003.

Sin embargo su mayor amor, es el dedicado por la advocación de Nuestra Señora de Copacabana. Su historia guarda relación con la península de Copacabana que se adentra en el lago Titicaca, acercándose a las islas del Sol y de la Luna, antiguos lugares sagrados de los Incas.

Allí, a cuatro mil ocho metros sobre el nivel del mar, la Madre de Dios quiso acercarse a sus hijos para así atraerlos al verdadero Dios. Lo hizo con la mayor delicadeza y respeto. Lo hizo con el amor de Madre que busca a sus hijos más pequeños. Su rostro muestra rasgos indígenas y es toda dulzura con su Niño en brazos, que parece caerse pero no. La Madre lo sostiene segura. El Niño es el gran regalo que la madre obsequia. Así surge en este vecino país, el culto a la "Santísima Virgen de la Candelaria, Nuestra Señora de Copacabana".



La Virgen de la Candelaria de Copacabana, Nuestra Señora de Copacabana o Virgen de Copacabana, es una de las advocaciones más antiguas de la Virgen María en América, venerada en Copacabana, Departamento de La Paz, Bolivia.

Nuestra Señora de Loreto en México

En Los Estados Unidos Mexicanos, más corrientemente conocido sólo como México, la imagen de Nuestra Señora de Loreto se hace presente circa de 1590, cuando el Padre Juan de Burgos, trae la primera imagen de esta advocación mariana a Puebla. Por otra parte, la primera capilla de Loreto en esas tierras se remonta al año 1655, cuando el ayuntamiento autorizó su construcción dando respuesta a la petición de José de la Cruz Sarmiento, indígena y vecino de la ciudad de Puebla, quien fue sorprendido por una tempestad cuando cruzaba el cerro y se libró de ser quemado por un rayo, ya que se había encomendado a la virgen de Loreto.

Otros antecedentes recabados nos mencionan a Acueyametepec, nombre prehispánico del cerro en que se encuentran ubicados los Fuertes de Loreto y Guadalupe, mismos que fueron edificados en 1816 por órdenes del intendente Cariaco del Llano con el objeto de resistir a las fuerzas insurgentes.

El Fuerte de Guadalupe es de construcción más antigua, ya que después de la conquista española los misioneros franciscanos erigieron una ermita que se convirtió en templo y que estuvo bajo la advocación de San Cristóbal, nombre que se dio al cerro. Posteriormente, el templo fue de los padres betlemitas y la iglesia fue conocida como cerro de Belén; su nombre cambio definitivamente cuando al oeste se erigió otra iglesia por lo que las advocaciones fueron cambiadas a las vírgenes de Loreto y Guadalupe.

La capilla de Guadalupe se destruyó en 1862 durante el sitio de la ciudad, de este fuerte se conservan los muros de piedra, el foso y dentro las ruinas de algunas habitaciones y del templo debido a que fue

escenario de la batalla del 5 de mayo de 1862. Después del suceso, en torno al fuerte de Loreto, solicitó permiso para construir una ermita en honor a la virgen, autorización que le fue concedida tres años más tarde.

Sobre el culto a la virgen de Loreto, el cronista mexicano Mariano Fernández de Echeverría y Veytia escribió en 1778 que *“está... colocada la santa imagen de bulto, de vara y media de alto, vestía ricas telas de oro y plata, sobre una peana de este metal, y del mismo son blandones, atriles y ornatos del altar, y la barandilla que cierra el pequeño presbiterio cuyo testero está cubierto de un buen retablo dorado al gusto moderno que se hizo el año de 1776...”*, mientras que sobre el templo, Veytia narró que *“...en su centro está la santa imagen en un hermoso nicho de cristales que la resguardan por la frente y la espalda, de suerte que por el claustro se ve también como en un camarín... todo el claustro que rodea el santuario, está adornado de pinturas que representan diversos milagros de nuestra señora, y debajo de ellos penden cuadros de los milagros que por medio de esta santa imagen se ha dignado de hacer en esta ciudad...”* Debido a su localización, la capilla construida en el siglo XVII empezó a ser utilizada como sitio estratégico desde 1789 para proteger a la ciudad y como prisión para los militares que infringían la ley en esa época, a pesar de ello continuó sirviendo para los oficios religiosos. Es por ello que en el siglo XIX se construyó un nuevo templo para la virgen de Loreto (en la 11 Norte y 24 Poniente), sitio donde se mantiene el culto.



Imagen de la Virgen de Loreto en Zacatecas, México

Nuestra Señora de Loreto en Venezuela

Venezuela es otra nación que ha acogido históricamente a esta advocación como Patrona de la Aviación, siendo la Aviación del Ejército Bolivariano de Venezuela quien incluso instituyó hace algunos años para su Escuela de Aviación, la Medalla Militar Virgen de Loreto para reconocer la excelencia profesional y la abnegación de servicio prestado a este importante plantel. Esta distinción se presenta en una única clase.

La Escuela de Aviación del Ejército “General de Brigada Juan Gómez” fue creada en 1984, pero teniendo como antecedente directo la creación en 1978 del Departamento Aéreo del Ejército.



Conjunto y el detalle de la venera en su única clase

En el aniversario en la que se celebra su festividad, el 10 de diciembre, son las Fuerzas Armadas en su conjunto las que asisten a sus festejos, dando realce y manifestando gran devoción.

La Virgen de Loreto en El Salvador

En El Salvador, la virgen de Loreto es patrona de los aviadores (tanto civiles como militares) desde el domingo 4 de julio de 1926, fecha en que fue entronizada con motivo de la bendición del Aeródromo de Ilopango, por el Monseñor Joaquín Belloso y Sánchez.

La imagen que se encuentra actualmente en la capilla de la Fuerza Aérea Salvadoreña (FAS), fue traída de Europa por doña Sara Duque de Mejía, a quien los pilotos habían elegido como su madrina. La imagen de la virgen fue donada por los hermanos maristas y los alumnos de España, dicha imagen tiene a sus pies una placa que dice: *“FRATES MARISTAS EOURUMQUE DISCIPULI AVIATORIBUS SANCTI SALVATORIBUS IN AMERICA CENTRAL”*. Lo que se traduce como: *Los hermanos maristas y sus discípulos a los aviadores de San Salvador en la América Central.*

Asimismo existe una imagen de la Virgen de Loreto en las afueras del Club Salvadoreño de Aviación y Reserva (también en el Aeropuerto de Ilopango). Dicha imagen fue colocada al interior de una gruta a finales de 1993.



Imagen de la Virgen de Loreto ubicada en la capilla de la Fuerza Aérea Salvadoreña, en Ilopango (Foto archivos F.A.S.).



Gruta de la Virgen de Loreto en el Club Salvadoreño de Aviación Civil y Reserva en El Salvador, en Ilopango (Foto Mario Alfaro, 2009)

Nuestra Señora de Loreto en Colombia

En este país, la fe cristiana vista desde la intersección de la Virgen María ante Jesucristo para obtener auxilio en las dificultades, se reconoce como una muestra de piedad que ha servido de fortín a los pueblos y ejércitos de muchos países del mundo, confirmando que la devoción mariana está ligada al camino de la salvación terrenal y divina.

Las advocaciones de la Virgen corresponden a milagros o hechos maravillosos que han trascendido en la historia porque aún pasados años e incluso siglos sus devotos siguen recibiendo favores. Entre las más reconocidas en Hispanoamérica y especialmente en Colombia podemos mencionar a Nuestra Señora del Pilar, La Virgen de Guadalupe, la Virgen de las Mercedes, Nuestra Señora de Loreto y Nuestra Señora del Topo.

La primera manifestación registrada en beneficio de la aviación colombiana, se presenta a través de Monseñor Ismael Perdomo Borrero, Arzobispo de Bogotá quien el 3 de agosto de 1938, proclamó a Nuestra Señora de Loreto como Patrona de la Aviación Militar Nacional. La solemne ceremonia se realizó en el Templo de San Ignacio de Bogotá con gran afluencia de público militar y civil.

Luego el 11 de diciembre de 1966, el Excelentísimo Obispo Rubén Isaza Restrepo, bendecirá la primera piedra para la construcción de la capilla, dedicada a la Virgen de Loreto, en las instalaciones del Comando Aéreo de Transporte Militar, CATAM, en Bogotá, desde entonces los pilotos militares han reafirmado su fe Mariana, confiados en el apoyo espiritual que tienen en el aire, y con la certeza de su aurora protectora.

No obstante de estos dos hechos anteriores, el fervor mariano que existe en el país y al interior de la Fuerza Aérea Colombiana, en 1971, el señor General del Aire, don José Ramón Calderón Molano, consagró la Fuerza Aérea a la protección de la Santísima Virgen del Milagro.

La Virgen de Loreto Chilena

Los aviadores chilenos han sentido a la Virgen Nuestra Señora de Loreto como una gran protectora y la han acogido con especial cariño. Ella es un símbolo del amor y del poder de Dios. En forma especial los pilotos cuando surcan por los aires sienten la necesidad de lo sobrenatural, pues al estar en el aire necesitan no solo tener Fe en sí mismos, sino sobre todo en Dios, que se manifiesta más cercanamente a través de la Santísima Virgen en el alma de los pilotos, la Virgen de Loreto.

En el año 1962 siendo Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile el General del Aire, don Eduardo Iensen Franke, pidió a la célebre artista escultora chilena, doña Marta Lillo González que esculpiera una imagen de la Virgen de Loreto para los aviadores chilenos.

Esta imagen debía proyectar la grandeza y solemnidad del vuelo, una virgen que al contemplarla, el piloto, la sintiera como su compañera y líder en la cual encuentra seguridad y ayuda y pues ambos están haciendo lo mismo, esto es volar.



Detalle de la escultura con la imagen nacional de Nuestra Señora de Loreto

La imagen está protegida con el Registro de Propiedad intelectual N° 25660, inscrita el 11 de septiembre de 1962.

La Virgen de Loreto en el Perú

En el Perú, sé que existe con gran éxito la “Asociación Virgen de Loreto”, organización no gubernamental de Esposas de Oficiales de la Fuerza Aérea del Perú, sin fines de lucro, que tiene como objetivo primordial *es “velar por el fortalecimiento de la confraternidad dentro de la institución; promover la integración en beneficio de la sociedad y desarrollo para el bienestar común, brindando asistencia social en diferentes dimensiones: espiritual, física, emocional, cultural y social como. Colaboran con diferentes instituciones, entidades y asociaciones que requieren de este grupo, a través del “VOLUNTARIADO VIRTUAL”*



Reflexión final

Durante 98 años no podemos negar que el avión y todas sus actividades relacionadas con el, han tenido un crecimiento y éxito extraordinario. En el ámbito de la guerra, el avión pasó a ser el arma más eficiente. En el transporte y las comunicaciones el avión ha llegado a producir en la sociedad cambios esenciales que nadie podría negar. Podríamos decir, sin temor a equivocarnos que el avión ha marcado un antes y un después en la vida moderna. El avión ha roto los aislamientos achicando al mundo. Hoy, gracias al avión el hombre puede en corto tiempo, estar presente en distintos lugares del mundo.

Es importante que la aviación, sobre todo la de combate, se acoja a la protección de la Virgen de Loreto siguiendo las enseñanzas y ejemplo de Jesús y transformar así, incluso los aviones de guerra en instrumentos favorables a la vida humana, de respeto entre los pueblos, comunicación y ayuda en las desgracias naturales.

Siguiendo con la idea de que el avión sea para bien, no podemos dejar de pensar en el piloto, ese que cumpliendo órdenes dirige el avión al cumplimiento de su misión.

Sin duda el piloto es un profesional especial. El trabajar en el aire, contemplando desde las alturas este mundo donde todo se ve pequeño y el hombre se agita tratando de alcanzar metas que, muchas

de ellas, no tienen un gran valor. En el corazón de cada piloto se destaca siempre la fe en la institución y en los hombres que cuidan y mantienen el avión. El piloto debe tener fe en su patria y en su familia pero, por sobre todas las cosas el piloto debe creer en Dios, entregarse con confianza en sus manos convencido de que solo en Él, encontrará las razones para volar con seguridad.

Resumiendo lo que hemos escrito, debemos estar convencidos de lo importante que es la presencia de la Virgen bajo la advocación de Loreto en nuestras vidas y nuestro quehacer.

La Virgen de Loreto hace mucho tiempo que está trabajando en la evangelización de Iberoamérica. Llegó con los primeros misioneros a estos pueblos que recibieron con especial gozo sobre todo los pueblos nativos.

A esa Madre que la sentimos tan cercana es en Iberoamérica un signo y causa de unidad. En algunos ha calado más hondo que en otros, pero para todos los pilotos y aviadores es signo de bien y de bondad.

Ella es un símbolo del amor y del poder de Dios. En forma especial los pilotos cuando surcan por los aires sienten la necesidad de lo sobrenatural, pues al estar en el aire necesitan no solo tener fe en sí mismos, sino sobre todo en Dios, que se manifiesta más cercanamente a través de la Santísima Virgen de Loreto. En el alma de los pilotos, la Virgen de Loreto

Pbro. Sebastián Navarrete Herrera
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile



ABRIL DE UN VALIENTE

Gloria en el cruce del macizo andino

“Sin duda una de las empresas más audaces que se pueden concebir y llevar a cabo es la travesía de los Andes en aeroplano.

No debemos tampoco olvidar que si algún chileno logra ejecutar la travesía de los Andes, ello constituirá la mejor réclame que se puede hacer a nuestro país, ya que sin duda el cable, el telégrafo y a prensa del mundo entero se ocuparían, talvez durante algunos meses, en relatar con todos sus emocionantes detalles las peripecias de tan temeraria empresa.(sic)”

Enrique Phillips.

Corrían los primeros días de enero de 1919, cuando las páginas de los diarios y revistas nacionales se llenaban de los homenajes que había tenido en el continente y en el mundo la hazaña cumplida el 12 de diciembre recién pasado, por el valeroso teniente Dagoberto Godoy al cruzar las más altas cumbres de la Cordillera de los Andes, hermanando con ello, una vez más, las repúblicas de Chile y Argentina.

La prensa, también informaba estupefacta, del sensible e inesperado fallecimiento del capitán Manuel Ávalos Prado a causa de un Tifus. Hondamente lamentado, sus funerales dieron ocasión para que se exteriorizaran las arraigadas simpatías con que contaba entre sus numerosos amigos civiles y militares, por lo que el cortejo fue acompañado desde el aire por un avión que evolucionaba hasta la llegada al Cementerio.

En el campo santo, hicieron uso de la palabra el General Hurtado Wilson, Jefe del Estado Mayor, los capitanes de la Academia de Guerra, Aníbal González y Carlos Fuentes por el Club Militar, el Teniente Dagoberto Godoy por los aviadores militares y Clodomiro Figueroa por los civiles.

Pero pese al hondo pesar que esta noticia causaba a nivel nacional, el cruce de los Andes siguió ocupando merecidos espacios, tanto así, que el propio discurso que Godoy realizara en recuerdo de Ávalos, evidencia este impacto en la primera parte de su pésame, con lo siguiente:

“Señores, quiere el destino que en medio de la alegría del triunfo recién recogido, cuando aún de mis oídos no se extinguen los aplausos, venga a esta mansión donde la muerte ha sentado su trono, a presentar el homenaje más sincero y dar el adiós para el que fue el recto y querido instructor de cuatro generaciones de aviadores militares; al superior, que sin olvidar su misión de mando, se acercaba a sus subordinados lleno de jovial y comunicativa camaradería, para infundir esa respetuosa confianza con que siempre lo distinguieron los que, como yo, tuvimos la suerte de servir bajo sus órdenes”.

Días más tarde, otro documento del Ministro de Guerra, don Enrique Bermúdez agrega: *“Con motivo de la brillante acción realizada por usted al atravesar en aeroplano la cordillera de los Andes, el Gobierno ha recibido un gran número de telegramas de felicitación, tanto del país como del extranjero. La prensa de Santiago ha publicado ya muchos de ellos, pero los demás no han sido conocidos por usted.*

En algunos se me encarga expresamente que transmita a usted las felicitaciones a que se ha hecho acreedor. Cumpliendo con este grato deber, acompaño a la presente nota, estos telegramas y todos los demás que sobre el particular he recibido.

Al hacerlo, el infrascrito quiere dejar un testimonio oficial y público de estas manifestaciones en honor de usted, como premio al esfuerzo del oficial que, sabiendo en todo momento cumplir sus deberes de militar, ha sabido también mediante el estudio y el valor moral, realizar una obra que lo honra en alto grado y que da lustre al nombre de la patria. Con tal objeto he ordenado que esta nota se publique en el Boletín Oficial del Ministerio de Guerra. Dios guarde a usted.-”

Por aquellos días, otra noticia de aviación y que aparecía en la sección deportes, pasará en lo práctico casi desapercibida, pero grabará a posteriori con el nombre de Armando Cortínez, una grande y buena nueva en la historia aeronáutica continental, otorgando con ello un nuevo lauro para las alas nacionales.



Portada del diario La Nación, viernes 13 de diciembre de 1918

AVIACION

El teniente L.º Armando Cortínez se titula piloto-militar.—Éxito de sus pruebas.—El teniente aviador señor Armando Cortínez M. efectuó ayer sus pruebas reglamentarias para optar al título de piloto-militar realizando el ruta de 300 kilómetros en el circuito Espejo-Curicó-Espejo, el que efectuó sin el menor contratiempo, obteniendo al aterrizar efusivas felicitaciones de parte de sus



El teniente L.º señor Armando Cortínez

Jefes por la perfección con que realizó su examen.

El teniente Cortínez es uno de los alumnos más aventajados de la Escuela de El Bosque, y ha ingresado como oficial de planta a la 1.ª compañía de aviación, que está comandada, como se sabe, por el competente aviador capitán Enrique Pélava Lavín.

Febrero y marzo de 1919, aportaban novedades sobre los nuevos records de aviación por el mundo, mientras que en Chile, el hoy bien llamado “mes del aire”, nos regalaba un gran primer intento por crear una Fuerza Aérea Independiente, semilla que no duraría mucho en sus inicios, pero que más tarde, en 1930 al caer en buena tierra, daría grandes e indiscutibles frutos a la nación.

FUERZA AEREA

18-III-1919

Se dispone la creación de la Dirección de la Fuerza Aérea Nacional de los servicios del Ejército y de la Armada

EL CORONEL DARTNELL NOMBRADO DIRECTOR DE ESE DEPARTAMENTO

Lo que nos dice el Ministro de Guerra sobre la creación de este nuevo servicio

Después de las activas gestiones hechas por el Ministro de Guerra y Marina, señor don Enrique Bermúdez, para obtener el rápido despacho del decreto que consultaba la creación de la Dirección de la Fuerza Aérea Nacional de los servicios del Ejército y de la Armada, ayer quedó despachado el decreto por el cual se autoriza la creación del Departamento ya mencionado.

En efecto, en la tarde de ayer el Ministerio de Guerra dió curso al decreto a que nos referimos, el que las necesidades del servicio lo requieran, distribuirá al personal para el servicio de esta rama, tendrá a su cargo las construcciones y reparaciones de edificios, aeródromos, y material, y velará por el buen funcionamiento de las maestranzas, fábricas, escuelas, escuadrones, etc.

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

7.º La Sección Sanidad estará a cargo de un médico cirujano.

8.º El jefe del servicio aéreo, de acuerdo con el Estado Mayor del

Noticias desde los Estados Unidos, daban cuenta del interés que existía por participar de la Conferencia Aeronáutica de Nueva York, que realizaba el Aero Club de América para dar cuenta de los adelantos y el progreso que la aviación de post guerra comenzaba a brindar al mundo en beneficio del transporte y carga. Paralelo a ello, comenzaba a nivel mundial, el despliegue de la industria aeronáutica de grandes naciones por mostrar sus nuevos e interesantes productos, los que ahora eran exhibidos por conocidos héroes de guerra y afamados aviadores.

La prensa Argentina, informaba de los varios intentos que realizaban algunos de sus más valientes y avezados pilotos por conquistar el macizo andino por sus altas cumbres, tal como lo había realizado Godoy. Zanni, Parodi y Candelaria eran sus nombres, de ellos en Chile, el Teniente Luis Candelaria era el más conocido y quien anhelaba devolver la visita que les hiciera Godoy algunos meses antes. Todo

era inminente, pero las condiciones y experiencias adversas de vuelo desde Argentina a Chile, hacían de la empresa, algo todavía sólo soñado.

El mes de abril, era algo significativo para ambos países, el sólo recordar una de las más gloriosas epopeyas de chilenos y argentinos realizadas el 5 de abril de 1818, en los campos de Maipú, hacía de este día y mes, un desafío adicional que incentivaba los esfuerzos.



Recorte del diario "La Nación", seis de abril de 1919

La prensa anunciaba, aún atónita la noticia que impactaba a las dos naciones, la travesía efectuada por Godoy algunos meses atrás se repetía, pero esta vez había sido sin solicitar los permisos correspondientes. El teniente Cortínez que pertenecía a la Primera Compañía de Aviación, en lo que él había considerado *"un rasgo de patriótico entusiasmo"*, concibió la idea de llevar por aire el gentil saludo del pueblo chileno.

Algunos entretelones de la preparación del vuelo, eran que Cortínez, levantándose muy temprano, había pasado a la pieza de su amigo el Ingeniero 2º de la Armada don Fernando Solano Illanes, para invitarlo a que lo acompañara a la cancha con el fin de preparar un vuelo que deseaba hacer. Los dos llegaron hasta los hangares que albergaban el material de vuelo, e hicieron sacar uno de los modernos aviones Bristol de 110 HP., el Nº4987, dando instrucciones al Vicesargento Isaac Necochea, para que lo preparara rápidamente mientras los oficiales iban a desayunar.

Mientras todo esto ocurría, llegó a la cancha el oficial de servicio, el Ingeniero 3º de Marina señor Ángel Gantes, quien ordenó guardar la máquina, pero al enterarse de lo sucedido, Cortínez le insistió que contaba con los permisos para efectuar una serie de vuelos de altura con lo que el oficial accedió de buena gana a que la nave fuera alistada.

Instantes después Cortínez subía a su avión y procedía a probar que el motor funcionara regularmente con la ayuda de Solano. Hecho esto le dijo a su amigo: Me voy! Y añadió: *"Dile al mayor*

Huston que espero que su casaca que llevo puesta y las lecciones que me ha dado servirán para triunfar en esta prueba” y con ello partió raudamente remontando El Bosque hacia la cordillera realizando grandes espirales.

Rápidamente se esparció la noticia de lo ocurrido, y aumentaba la intranquilidad sobre lo que parecía ocurrir. Como el vuelo había sido preparado sin el anunciado preparativo, el piloto no disponía de altímetro, de cartas ni menos una brújula que le advirtiera alguna ruta certera de seguir. La angustia se hizo mayor, cuando el jefe de ingeniería, señor Pedro Andrade, informó a los presentes que el motor del avión usurpado no estaba en perfectas condiciones.

La situación de alarma aumentó a un alto grado cuando el director de la Escuela junto al nuevo Jefe de la Fuerza Aérea, se hicieron presentes para solicitar una investigación sumaria.

Pasaban las horas, y la falta de noticias hacía pensar en lo peor. Poco después de la tres de la tarde, el telégrafo transmitió el siguiente mensaje:

"Suplícoles perdonarme que en esta gloriosa fecha háyame atrevido, sin autorización, y llevado por patriótico impulso, traer un saludo cariñoso reconocimiento a nuestro hermano pueblo argentino, cuya sangre en esta fecha bañó con la nuestra los heroicos campos de Maipo, ayudándonos eficazmente conquistar los nobles ideales de libertad. Aterrícé ocho horas departamento de Tupungato, Mendoza.

Espeso mar de nubes impidióme seguir rumbo. Ruego mandarme mecánico con hélice a fin de regresar vía aérea, pues en aterrizaje sufrió desperfectos hélice. Teniente Cortínez".

Había realizado su travesía en una hora y once minutos, siendo inicial auxiliado por el gaucho trasandino, señor Gualberto Vila, quien tras prestarle auxilio al piloto avisó al dueño de la propiedad, un estanciero apellidado Silva, quienes lo trasladaron a Mendoza en donde fue entusiastamente recibido.

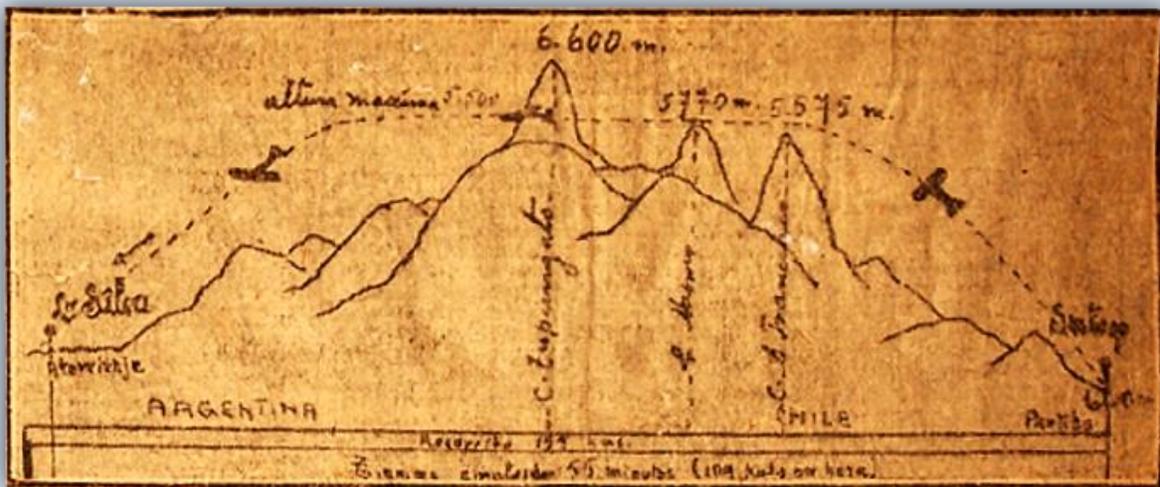
En Santiago, la noticia era profusamente comunicada por las pizarras que solían tener algunos periódicos afuera de sus oficinas. El Aero Club hacía lo suyo con las imprentas, quienes echaban a andar sus máquinas y propagaban la gran noticia. Al mismo tiempo, un grupo de la sociedad daba cuenta de que el oficial sería severamente sancionado su la falta de disciplina, ante lo cual la gente patrocinaba ante S.E. el Presidente de la República, un petitorio popular por un perdón hacia el oficial, reconociendo la hazaña que recién había cumplido en fecha tan significativa.

Por otra parte, y el mismo día de ocurrido el hecho, el jefe de la Fuerza Aérea, el coronel Pedro Pablo Dartnell Encina, dirigía una carta al Ministro de Guerra, para informarle del vuelo efectuado en estas palabras: *"Pongo en conocimiento de US, un hecho grave que tuvo lugar hoy en la Escuela de Aeronáutica Militar. El Teniente 1º, don Armando Cortínez, de la 1ª Compañía de Aviación, ordenó anoche a las 12, al suboficial guarda- hangares que le entregase las llaves de los hangares, y a pesar que dicho suboficial le hizo presente que le era prohibido entregarlas. A las 6,10 A.M de hoy, el teniente Cortínez hizo sacar a la cancha un aeroplano "Bristol" y, habiéndole manifestado el oficial de servicio que no podía volar, le dijo que tenía orden verbal del Comando de la Escuela para hacerlo, lo*

cual no era efectivo. Pocos momentos después partió de la cancha y tomando altura se dirigió hacia la Cordillera de los Andes, aterrizando en el Departamento de Tupungato en la Provincia de Mendoza, según telegrama dirigido por el expresado oficial a la Escuela de Aviación. Aunque el vuelo hecho por el teniente Cortínez habla muy alto de la aviación chilena, en cambio los resultados serían funestos si no se aplicase a este oficial un severísimo castigo para así estar en la seguridad de que hechos de esta naturaleza no se repetirán en el futuro. En consecuencia, solicito de US. tal medida, ya que para sancionar esta falta no son suficientes los castigos que el reglamento me autoriza aplicar.”

Mientras tanto sucedía lo expuesto, las horas y días hacían de lo suyo, y la gente como las instituciones enviaban telegramas de saludo y felicitaciones al valiente piloto que repetía la hazaña de Godoy.

Del material registrado se pueden acceder a los enviados por el Aero Club de Chile: “*Su hermosa hazaña aérea en un día de tan gratos recuerdos para chilenos y argentinos, nos llena de orgullo. Acepte las mejores congratulaciones del Aero Club de Chile y las nuestras particularmente. Jorge Matte, Presidente.- Armando Venegas, Secretario General*”; del Mayor Huston: “*Mis más calurosas felicitaciones por su hazaña.-Huston*”; de los Aviadores y Aeronautas civiles: “*Tu triunfo es una nueva gloria para la aviación nacional. El castigo que te impondrán lo compartirás con todos los chilenos. Te abrazan.- Fuentes, Venegas, Perrey, Rojas, Castro, Borcosque, Cento, Figueroa, Alvarado y Band.*”; el Ingeniero Solano: “*Calurosas felicitaciones por audaz hazaña, demostrando con esto al mundo el temple de nuestra raza*”



Croquis del cruce Santiago Mendoza, realizado por el propio Cortínez

De un extremo a otro, el país celebraba con especial cariño la hazaña cumplida por el aviador, trayendo con ello a colación, los logros y el desarrollo que la Escuela de Aeronáutica había alcanzado en la formación de valientes pilotos. De aquí habían salido Luis Omar Page, quien por aquellos días seguía deslumbrando a la sociedad con sus maniobras acrobáticas y vuelos nocturnos; Eliodoro Rojas; Luis Castro; Tucapel Ponce y Dagoberto Godoy y muchos más de quienes, el pueblo chileno se sentía orgulloso. El trabajo iniciado por Ávalos y que se realizaba en aquella Escuela, interpretaban los anhelos nacionales y eran aplaudidos.

Mientras tanto en Argentina, el teniente Cortínez seguía siendo agasajado tanto por particulares como instituciones. Entre las más conocidas se cuentan el almuerzo ofrecido por el Jockey Club; el Centro Español y el Club de Gimnasia y Esgrima. La colonia chilena residente, le enviaba al presidente del Aero Club de Chile, una solicitud para que intercediera ante el Gobierno y el Ministro de Guerra, pues si bien era cierto que había incurrido en una falta, su propósito no había sido otro que aportar una nota de alegría a chilenos y argentinos en una fecha muy especial.

El diario mendocino “La Montaña”, en su edición del 6 de abril publicaba la primera entrevista hecha a Cortínez y que reproduzco algunas interesantes líneas: “- ¿A qué se debió su decisión de pasar las cumbres cordilleranas? – Sencillamente señores, a que sentía fuertes e incontenidas ansias de rendir un homenaje a la memorable fecha que significa el 5 de abril, día feliz en que los patriotas argentinos y chilenos se llenaron de gloria en Maipo. – Gracias por lo que nos toca valiente camarada. Y díganos, ¿acaso tuvo necesidad de realizar previos entrenamientos...? – De ninguna manera. Sólo realicé un alto vuelo en presencia del Ministro inglés, días pasados. Pero desde entonces me abstuve de elevarme precisamente para no despertar sospechas de lo que pensaba e intentaba hacer.”

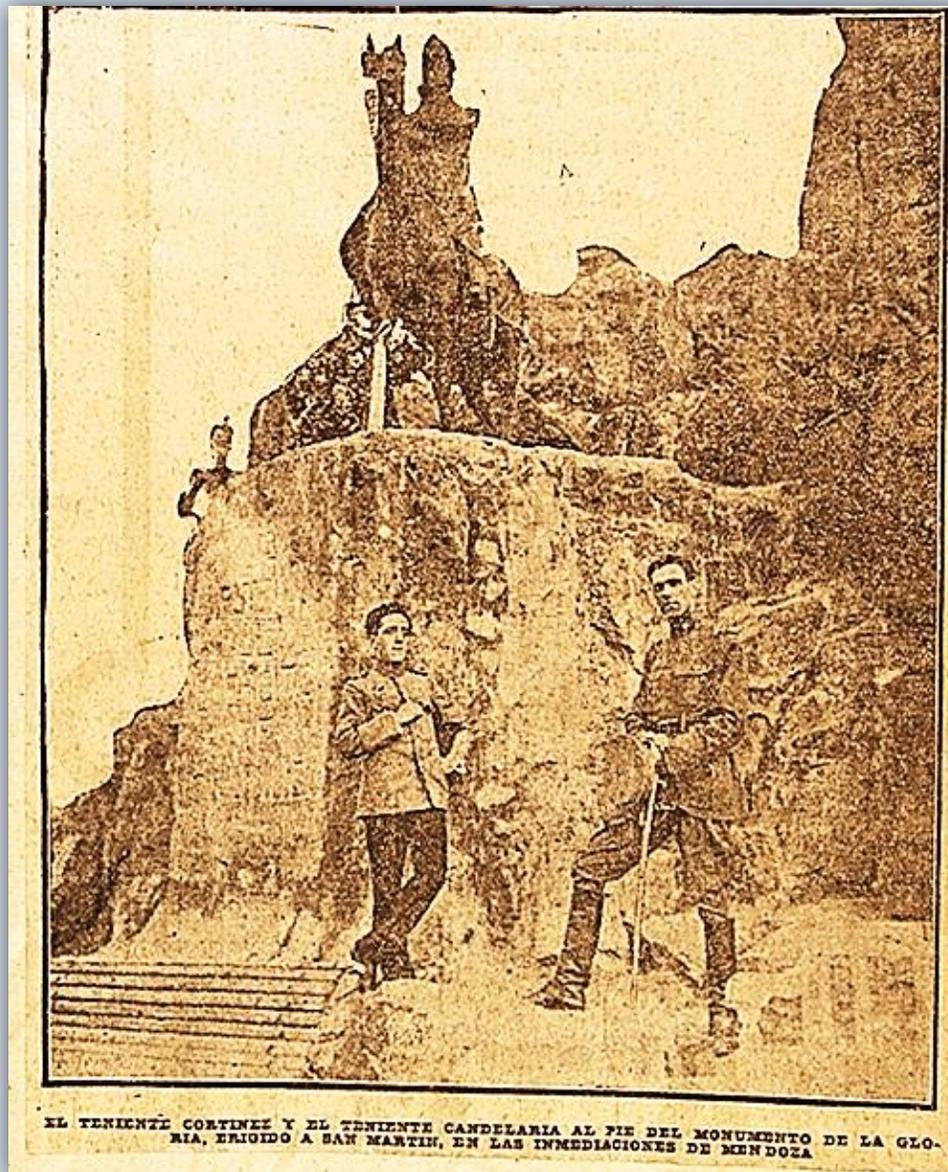
Todos los actos y cada uno de los telegramas recibidos, intercedieron finalmente ante las autoridades, quienes le autorizaron al aviador, el que pudiera volver a Chile por vía aérea. Para realizar tal viaje, le enviarían al mecánico jefe de la 1ª Compañía de Aviación, señor Miguel Cabezas y al mecánico 1º señor Alvarado quienes llevarían una hélice de repuesto solicitada.



Recorte de un periódico argentino, en donde da cuenta del regreso

Nuevamente nuestro país se dejaba escuchar a través de los periódicos, aplaudiendo al gobierno su decisión por permitir que el aviador regresase por vía aérea, tal vez como atenuante a su falta cometida por su vehemente amor por la aviación y por el respeto a su historia patria.

No alejado de los preparativos, el teniente Cortínez rindió por aquellos días un hermoso homenaje al Ejército y al pueblo Argentino, cuando depositó ante el monumento del Ejército de los Andes que está en el Cerro La Gloria, una corona de flores con forma de estrella, representando con ello a su amada Patria.



Quizás uno de los aspectos menos conocidos ocurridos por aquellos días, lo sea la caballerosa visita del valiente piloto argentino, Luis Cenobio Candelaria, quien al conocer del vuelo del chileno, solicitó permiso para visitar Mendoza en el mismo avión con trasmontara la cordillera el 13 de abril de 1918,

a la altura de Temuco, cumpliendo con ello otra hazaña no menor, que por aquel tiempo no tuvo el magno reconocimiento que representaba el desafío del cruce por sus altas cumbres.

Candelaria, que era un aviador, había viajado junto a su mecánico señor Soriano, y en un acto que lo ennoblece como verdadero hombre, le ofreció ayuda para poner en condiciones el avión Bristol de Cortínez, a fin de conquistar el feliz éxito del regreso, hazaña todavía impensada por muchos. Este hecho, revela la confraternidad que debe siempre existir entre nuestros pueblos, pues ello es el único camino seguro a vivir en armonía y cultivo de un mejor futuro.

Sobre este tema, existió un intercambio epistolar entre el Aero Club de Chile y el Teniente Candelaria, en los que se testimonia este valorable hecho: *“Mendoza, 8 de abril.- Aero Club de Chile.- Santiago.- Al cooperar con entusiasmo en la preparación de la máquina para feliz regreso de Cortínez, hago votos por un nuevo éxito para esa institución. Teniente Candelaria”*.

No se demoró mucho la respuesta del Aero Club chileno, cuando con estas palabras se dirigió al teniente aviador: *“La ayuda que usted prestará en la preparación del aeroplano para el regreso del teniente Cortínez y los votos que formula por el feliz éxito del nuevo vuelo, cáusanos singular simpatía, confirmándonos que ayer como hoy argentinos y chilenos no persiguen un triunfo individual sino el común de los pueblos. Acepte el querido amigo de Chile, junto con los agradecimientos del Aero Club, los votos más sinceros por el logro de sus aspiraciones.- Jorge Matte, Presidente.- Armando Venegas.- Secretario”*

En la tarde del 10 de abril llegaban a la estación de ferrocarril de Mendoza los mecánicos señores Miguel Cabezas y Máximo Alvarado, quienes eran recibidos por los tenientes Cortínez y Candelaria, y otros personajes trasandinos, que habían hecho suya la causa de alistar el avión.

Tras descansar, el equipo de mecánicos y aviadores se dirigieron al otro día muy temprano a Tupungato para cumplir la misión. Como ya habían sido realizadas las reparaciones menores al avión por parte de Candelaria y su mecánico, se esperaba sólo el cambio de hélice, la nariz del motor y la puesta a punto del Bristol, lo que no tardaría más que ese día, y si todo marchaba bien, Cortínez podría realizar su aventurado viaje de vuelta.

Mientras tanto, las noticias argentinas y chilenas hablaban de los festejos y de cuándo podría Cortínez realizar el ansiado raid Mendoza - Santiago.



En nuestra capital se especulaba que Armando Cortínez podría venir acompañado de su amigo, el Teniente Candelaria. Una pequeña nota aparecida en “La Nación” daba cuenta de lo siguiente: *“La realización de la empresa del teniente Cortínez puede tener una doble trascendencia para el caso de que, según anuncios de la Argentina, venga también el teniente aviador señor Candelaria”*.

La expectación que reinaba iba aumentando hora tras hora. El Mercurio de Santiago del día 14 de abril, publicaba: *“Si el “raid” de ida por la forma audaz en que fue realizado, despertó justo entusiasmo en todas partes, el “raid” que intentará el regreso será tanto más meritorio por la circunstancia de que sería el primer aeroplano que cruzaría las altas cumbres de Argentina a Chile”*.

Más adelante agregaba, *“Cabe recordar que en este intento han fracasado algunos eximios pilotos argentinos que como Mascias y el teniente Zanni han sufrido caídas al pretender traspasar los primeros contrafuertes del macizo andino.*

El teniente Cortínez que llevó el saludo del pueblo chileno al argentino en fecha memorable para la historia patria, ha tenido la gentileza de invitar para su viaje de regreso al teniente Candelaria; su buen camarada que se encuentra desde hace días en los alrededores de Mendoza preparando su Morane – Parasol de 80 H.P., para hacer la misma prueba.”

Sobre la invitación que Cortínez hiciera a su camarada Candelaria, en otro medio se publicó lo siguiente: *“... aceptó gustoso la invitación y aun cuando está cierto de que su máquina rinde un cincuenta por ciento menos que el aparato inglés, intentará hacer junto el “raid” para traer a esta tierra los saludos del pueblo argentino y saludar a los numerosos amigos que tiene en nuestro país”*.

Todo marchaba perfecto por aquellos días, menos las condiciones meteorológicas de la cordillera. Se esperaba realizar el raid el día 13, al cumplirse un año desde el histórico y avezado vuelo de Candelaria desde Zapala a Cunco, pero el clima reinante, no lo quiso!



Recorte de El Mercurio de Santiago, del 13 de abril de 1919

Para el día 14, las lluvias habían amainado y los contrafuertes cordilleranos mostraban su mejor cara. Todo hacía renacer las esperanzas de un exitoso retorno. La prensa trasandina, señalaba que *“la hazaña realizada por el teniente Cortínez, unida al nuevo vuelo de un aviador argentino, ha despertado gran admiración en todas partes y es así como en conocimiento de una de las principales casas cinematográficas de Norte-América dio órdenes ayer a su representante en Chile, para que impresione 1.200 metros, con los principales episodios del arribo de los aviadores y los paisajes de la cordillera”*.



Teniente Armando Cortínez Mujica (Revista Sucesos. Mayo de 1919)

Lo que sucedía temprano el día 16 de abril de 1919 en Tupungato, es por muchos conocido, pero no obstante menos interesante de incluir, en esta narración. Ambos aviadores habían arribado al campo de vuelo, tras observar que las condiciones de la cordillera eran buenas, pese a que en el lugar todo se encontraba cubierto de nieve y hielo, los pilotos ordenaron alistar sus aviones y tras despedirse cariñosamente deseándose suerte en el trayecto, dieron la “voz de largar”. Ambos aviones patinaron pero se elevaron buscando altura. El Teniente Candelaria notó que el motor de su avión parecía no funcionar a la perfección y que todo intento de realizar la prueba era una locura, ya que el motor no

obedecía como debiera ante los insistentes intentos del aviador. Abrumado, Candelaria decide volver a Mendoza y desistir por el momento de acompañar a Cortínez en ese glorioso viaje.

Entretanto, Cortínez se perdía de vista de Mendoza, volando con rumbo a las más altas cumbres, con el dominio de su máquina alcanzó los 6.500 metros de altura, y resuelto a todo, luchó contra el implacable viento que azotaba las nieves eternas. Una nota publicada posteriormente por El Mercurio, escribió al respecto lo siguiente: *“No es posible siquiera describir la situación de Cortínez en esos momentos tan solemnes y graves. El viento quería dominarlo y precipitarlo en las profundidades de los abismos de las altas cordilleras. Pero la voluntad férrea, la entereza del carácter, la fiereza indomable del hombre de valor, triunfó en esa lucha titánica y ardorosa, con los elementos que querían impedirle la realización de su portentosa y admirable hazaña”*.

Casi tres horas había demorado esta lucha contra la naturaleza, de la cual Cortínez salía vencedor. Ante la perplejidad de millares de personas que agolpadas en el miradores del Cerro San Cristóbal y Santa Lucía esperaban verlo pasar. Luego sonaba fuerte en Santiago, una bocina que el Aero Club de Chile, había hecho instalar para celebrar el arribo de su distinguido socio aviador.

Minutos más tarde, era en los campos de El Bosque, donde un grito de júbilo lanzado por el Condestable de la Armada Abraham Villalobos, anunciaba la llegada del Bristol Nº4987 desde el lado de San Bernardo, aterrizando luego suavemente sobre la pista y en sólo unos sesenta metros.

Hurras y vítores se escuchaban por doquier, mientras que una banda de guerra del Regimiento de Ferrocarriles interpretaba la canción de Yungay. El público presente temblaba de emoción de ver al joven teniente Cortínez, quien había cumplido una hazaña tan largamente soñada.



Por mucho tiempo duraron las manifestaciones y homenajes con que se quería exteriorizar la admiración y simpatía por lo realizado. Como premio, tras haber sido oficialmente perdonado de su indisciplina, fue ascendido al grado inmediatamente superior de Capitán, y se le permitió un viaje a Inglaterra y otros países de Europa, donde nuevamente recibió muchas otras muestras de aprecio.

Un viejo ejemplar de la Revista Aérea de 1940, da cuenta del contenido de un documento de la Fábrica inglesa Bristol, fechado agosto de 1919, en donde Cortínez recibe elogiosos saludos de esta firma aeronáutica, a quien por solicitud de la misma, le remitiera una fotografía autografiada:

“Estimado señor:

A nombre de los Directores de esta Compañía y en el mío propio, nos hacemos un deber en acusar a Ud. recibo y agradecerle de todo corazón la fotografía con dedicatoria que Ud. ha tenido a bien enviarnos.

No podemos expresar a Ud. en forma elocuente nuestra admiración por el maravilloso record mundial que Ud. realizó el mes de Abril cruzando de ida y vuelta la Cordillera de los Andes en un aeroplano Bristol de nuestra construcción. Su temeridad, determinación y coraje, pocas veces han sido superados. La fecha elegida por Ud. para realizar tan magna prueba no pudo haber sido más apropiada: conmemorando la batalla de Maipo, en cuyos campos se defendía la libertad y la independencia de su patria. A estos hechos heroicos se ligan también los nombres de Cochrane y O’Higgins, lo que es para nosotros una gran satisfacción. En Chile existe una raza fuerte, audaz y esforzada, por cuyo motivo se ha producido la estrecha simpatía que siempre ha existido entre nosotros, los británicos y los chilenos. Chile ha probado ser en Sudamérica el país donde se han realizado las proezas más audaces en la navegación aérea y nos ha cabido a nosotros la honra de que con uno de nuestros pequeños Bristol, Ud. supo luchar y vencer en tan arriesgada prueba.

Enviamos a Ud. por separado un álbum que contiene diversas fotografías de los monoplanos Bristol, iguales al que Ud. usó en su gran vuelo.

Réstanos sólo manifestar a Ud. nuestra admiración y nuestras felicitaciones por el record a que Ud. ha hecho méritos.

*De Ud. Atto y S.S. The British y Colonial Aeroplane Co. Ltd.,
H.J. Thomas, Director y Gerente de Obras*

Tal vez, muchos de estos documentos y recortes poco conocidos, sean un nuevo aporte para recordar cómo se ha conquistado el espacio aéreo que alberga a nuestras naciones, pero más que ello, han sido para el autor, testigos presenciales del valor de aquellos valientes hombres que con su decisión, franca camaradería y arrojo hicieron posible que hazañas como las narradas, pasaran dejando tras ellas pruebas irrefutables de la amistad que existe entre los aviadores y más aún, entre los pueblos hermanos.

Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

Diarios El Mercurio de Santiago. Meses de enero a abril de 1919

Fondo Diarios La Nación. Mes de abril de 1919. Universidad Diego Portales

Fondo Diarios La Nación. Mes de diciembre de 1918. Universidad Diego Portales

Rodolfo Martínez Ugarte. **Historia de la Fuerza Aérea de Chile**. Tomo I. 1966

Ángel María Zuloaga. **La victoria de las alas**. Historia de la Aviación Argentina. 1958

Álbum de recortes varios del Coronel Enrique Flores Álvarez (1919-1920)

Fuerza Aérea de Chile. **Historia de la Fuerza Aérea de Chile**. Tomo I. 1999

Revista Sucesos. Mayo de 1919

Revista Chile Aéreo Nº126. 1940

A 50 AÑOS DE LOS RESCATES EN LA ANTÁRTICA CHILENA POR HELICÓPTEROS DE LA AVIACIÓN NAVAL.

“Dentro de nuestro devenir histórico, plagado de hechos valerosos en donde dotaciones sin pensar en su propia integridad han arriesgado sus propias vidas para salvar la de otros, hay dos hechos, ocurridos con una pequeña diferencia de tiempo, que fulguran con luces propias, primero por el riesgo al cual estuvieron afectos quienes lo ejecutaron y segundo por la importancia que tuvo para validar la necesaria presencia chilena en el Continente Antártico. Hechos que hoy queremos destacar al cumplirse 50 años de su ocurrencia, en una fecha relativamente equidistante con ambos acontecimiento”.

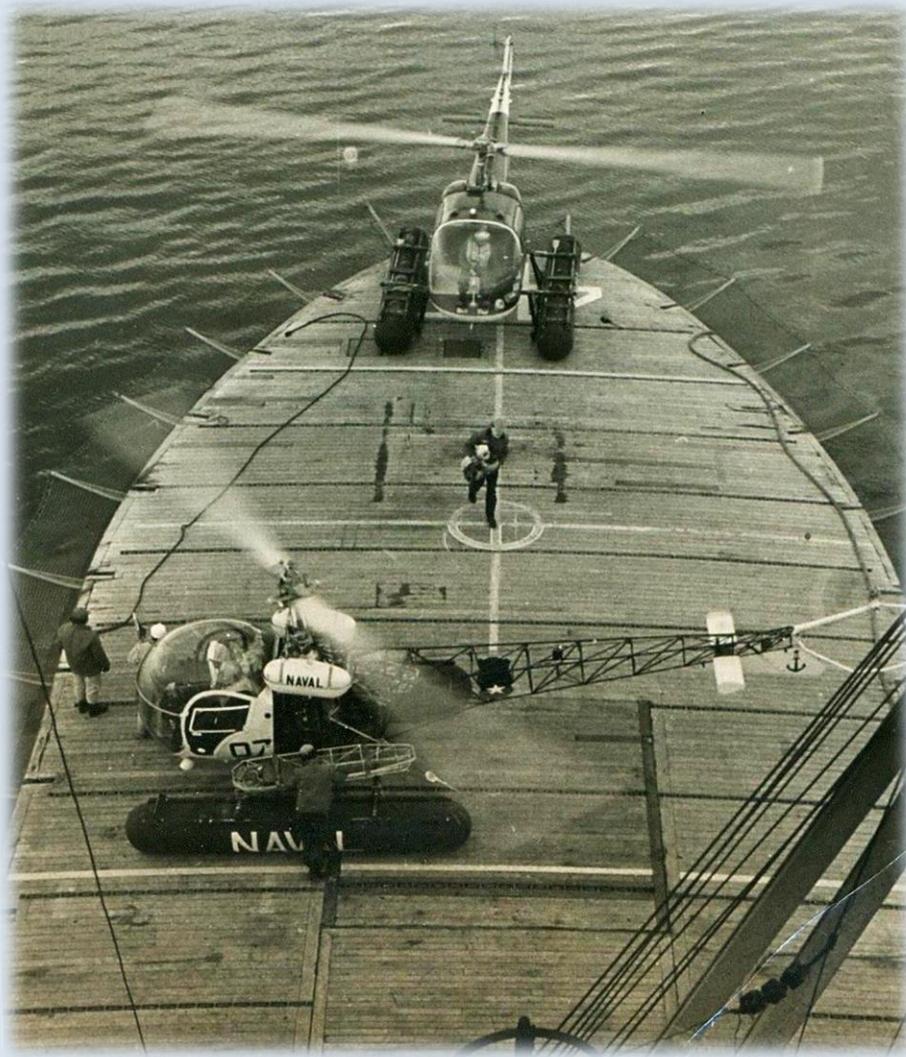
Parte del discurso pronunciado por el Comandante de la Aviación Naval, Contraalmirante don Juan Carlos Pons Jara, durante la ceremonia de celebración de los 95 años de la especialidad del Albatros Dorado, desarrollada en la Base Aeronaval “Concón” el viernes 16 de marzo de 2018.



ERUPCIÓN VOLCÁNICA EN ISLA DECEPCIÓN, 4 DE DICIEMBRE DE 1967.

El 4 de diciembre de 1967 a las 10:00 horas, el AP “Piloto Pardo”, al mando del Capitán de Fragata Carlos Borrowman Sanhueza, efectuó el relevo de la dotación de la base “Pedro Aguirre Cerda” de la Fuerza Aérea de Chile en la caleta Péndulo de la isla Decepción.

El personal relevado fue trasladado en los helicópteros navales del AP “Piloto Pardo” (Naval 14: Teniente 1° Fredrick Corthorn Besse; Naval 06: Teniente 1° Héctor Higuera Ormazábal), quedando en la Base la Comisión Interventora, la Brigada de Reparaciones, la nueva dotación para 1968 y dos sismólogos del INACH, 27 hombres en total. El otro buque chileno que estaba en el área era el AGS Yelcho, al mando del Capitán de Corbeta César Vásquez Vásquez.



Cubierta de vuelo del AP "Piloto Pardo" con helicópteros Bell 47 G y Bell 47J.

El Pardo zarpó a las 14:40 horas con rumbo a la isla Livingston, para inspeccionar con los helicópteros el campamento de tres geólogos del Instituto Antártico Chileno (INACH), dejados allí el 29 de noviembre.

Aproximadamente a las 18:40 horas ocurrió un severo terremoto y una erupción volcánica vecina a la costa, frente a la bahía Telefon, cercana a la base chilena en caleta Péndulo. La columna de humo negro y ceniza volcánica se elevó por sobre los 2.500 metros de altura y a medida que se fue agrandando avanzó sobre la base "Pedro Aguirre Cerda" (PAC) por efecto del viento reinante, constituyendo un espectáculo impresionante, a la vez que pavoroso. Treinta minutos después, el área estaba sumergida en la oscuridad. Este fenómeno destruyó las instalaciones, tanto las británicas de la base "John Biscoe" en la caleta Balleneros, como las chilenas de la base "PAC" en la caleta Péndulo.

Era necesario rescatar con vida a los hombres de ciencia y a los integrantes de las dotaciones que habían abandonado sus bases. La base británica, a 6 kilómetros de la chilena, lanzó una llamada de socorro y echó sus botes al agua.

El radiotelegrafista del Piloto Pardo recibió la llamada de auxilio de la Base “Pedro Aguirre Cerda (PAC)”: “*Sufrimos efectos de un terremoto*”. En seguida un silencio absoluto.

Las dos naves de la flotilla antártica chilena, “Piloto Pardo” y “Yelcho”, se encontraban en las cercanías, alejándose de la isla. La erupción fue avistada por el Pardo, que en ese momento se encontraba a nueve millas al NE de la isla Decepción. Inmediatamente gobernó para acercarse a investigar, experimentando durante su marcha una intensa lluvia de ceniza volcánica que oscurecía el horizonte. Desde ambos buques la visión era aterradora: podía verse un hongo de cenizas que se elevaba y que alcanzó en pocos momentos cerca de 2.500 metros de altura, mientras dos tercios de la isla se cubrían de lodo y lava, con un intenso olor a azufre. El Pardo regresó a la isla. Al llegar a los Fuelles de Neptuno, la nube alcanzaba a los 10.000 metros de altura y cubría completamente la isla. Ceniza, piedras, humo y gases saturaban la atmósfera, haciendo pensar que no quedaban supervivientes.

En la base “PAC”, la lluvia era de lodo y lava con intenso olor a azufre. Testigos oculares vieron caer trozos incandescentes; cerca de la base cayó uno de aproximadamente 15 kilogramos de peso de lava sólida; y sobre el sector norte de puerto Foster, parcialmente cubierto por la banquisa, cayeron rocas de cerca un metro cúbico de volumen. El escenario se tornó en extremo peligroso y, si se quiere, dantesco, al no poder preverse su término.

El personal de la base trató de comunicarse por radio, llamando en diversas frecuencias, siendo captado en telefonía por el Yelcho. Se contestó su llamado sin obtener respuesta, pues a las 19:00 horas el comandante de la base había ordenado cortar el poder eléctrico, en prevención de posibles incendios.

La erupción continuó con algunos ruidos subterráneos, aunque sin movimientos de tierra. Aproximadamente a las 19:40 horas calmó la lluvia de piedras y lodo, persistiendo después una de granizo con polvo volcánico, que en una hora o menos cubrió toda la isla con una capa barrosa de un metro y medio de espesor, mientras el agua de la bahía hervía y emanaba gases sulfurosos. El nivel del mar en la caleta Péndulo experimentó fluctuaciones de unos dos metros de amplitud a intervalos de dos minutos.

El personal de la base puso en funcionamiento nuevamente el grupo electrógeno para activar la radio estación. Con ello, se estableció contacto en telegrafía con el Yelcho. Los radiotelegrafistas lograron establecer comunicación con la base chilena y, ante el inminente peligro, se dio la orden de trasladar al personal a la base británica “John Biscoe”, desde donde se intentaría el rescate. En esos momentos pudo observarse claramente desde la base que la falla de la corteza terrestre avanzaba paulatinamente hacia el N.E., sobre sus instalaciones, situación que hacía necesario evacuarla. Se dio aviso entonces que el personal partía hacia la base inglesa. Se proveyeron de los elementos de abrigo más indispensables, incomunicaron todos los servicios internos y, a las 20:40 horas, iniciaron el desplazamiento. Los chilenos se alejaron caminando en dirección al refugio británico.

Durante el penoso recorrido, de 7 a 8 kilómetros, se desencadenó una tormenta eléctrica y se hizo más intensa la lluvia de ceniza volcánica, haciendo más alarmante la situación. No obstante, todo el personal llegó a la caleta Balleneros después de dos horas martirizantes, en perfectas condiciones,

aunque agotados. El jefe de la base británica, Phillip G. H. MYERS, en contacto de telefonía permanente con el Pardo, informó de inmediato esta novedad. En esa base cayeron unos dos y medio metros de ceniza volcánica y granizos del porte de un huevo de gallina y las fluctuaciones de marea fueron de un metro y medio de amplitud, con cinco minutos de intervalo entre pleamar y bajamar, ocasionando fuertes corrientes en los Fuelles de Neptuno que hacían imposible cualquier empleo de embarcaciones menores.

En los buques la visión era aterradora, pavorosa: el hongo de ceniza se mantenía a unos 10.000 metros de altura y la isla cubierta en sus dos tercios. Las pantallas de radar presentaban una mancha irregular que, naciendo de la isla, abarcaba unas 12 a 15 millas hacia el este y entre 6 a 8 en el sentido norte sur.



La enorme nube de gases y vapor de agua que ha formado la explosión de uno de los cráteres tenía en la mañana de ayer más de 35.000 pies de altura. Así titulaba el diario "La Prensa Austral" el jueves 7 de diciembre de 1967. Imagen captada desde una aeronave DC-6 N° 986 de la Fuerza Aérea de Chile.

Durante la tempestad eléctrica que acompañó al fenómeno, al Yelcho le cayeron dos rayos, uno en la proa y otro en el palo de popa, sin consecuencias, y en ambos buques se acumuló una capa de ceniza sobre cubierta y puente de cinco centímetros. Por ese motivo debieron arrojar al mar algunos tambores de combustible que llevaban en cubierta, para evitar explosiones de alcances imprevisibles.

Era imposible acercar el buque a la costa. La bahía interior estaba en ebullición, soplaban un vendaval de 40 nudos y las constantes explosiones lanzaban al aire una lluvia de piedras y lodo.

Mientras tanto, el jefe de la base británica, Philip G. H. Myers, en comunicación radial con el Pardo, recomendaba que esta unidad no entrara en la bahía de isla Decepción, ya que peligraba seriamente su seguridad. No obstante la advertencia, el comodoro del Grupo de Tarea Antártico, Capitán de Navío Boris Kopaitic O'Neill, ordenó acudir presurosos al rescate.

Durante toda la noche, el Pardo se mantuvo frente a la isla, soportando una lluvia constante de cenizas y piedras que tapizaron la cubierta. La presencia del hongo provocó una tempestad eléctrica que anuló las comunicaciones por radio, aunque hacia el amanecer se escuchó una transmisión de la base británica informando que habían llegado los chilenos.

A las 03:00 horas se dio la orden de proceder con el salvamento. Tuvieron que emplearse helicópteros, pues la marea oscilaba violentamente entre uno y dos metros.

Las condiciones meteorológicas eran malas, con un viento de treinta nudos de velocidad, un enrarecimiento de la atmósfera que dificultaba la recepción radiotelegráfica; la visibilidad escasa y ventisca de nieve que se sumaba al polvillo volcánico. Todo ello obligó a las dos naves reunidas a mantenerse en movimiento durante el resto de la noche y la madrugada del día 5 en las proximidades de los Fuelles de Neptuno.

Sólo poco después de las 07:00 horas de ese día se fondeó en las cercanías de la entrada de esa herradura que forma la isla Decepción y con los dos helicópteros del Pardo, piloteados por los Tenientes Primeros Fredrick Corthorn Besse y Héctor Higuera Ormazábal, que despegaron a las 07:17 horas desde la cubierta de vuelo del Pardo, se inició la tarea de rescate.

La situación para esos pequeños aparatos era en extremo seria, pues operaban en una atmósfera enrarecida, en una nube de polvillo volcánico, expuestos en cualquier momento a nuevas erupciones volcánicas, que ningún ser humano podía predecir, con sus equipos de radio sin contacto con el Pardo y con una visibilidad mínima, casi ciegos.

Pero estos obstáculos fueron salvados con éxito y llegaron a la base inglesa, desde donde regresaron con dos hombres cada uno por viaje.

Durante una hora y cuarenta minutos de tensa y anhelante expectación, donde más de uno se encomendó fervorosamente a la ayuda de los poderes divinos, a los cuales se acude normalmente cuando la situación se torna apremiante, fueron recibidos con imponderable alivio a bordo del Pardo, nave que, a su vez, permanecía sometida a fuertes balances por la inusitada marejada, los 26 chilenos y los 15 ingleses desde la base de caleta Balleneros, los primeros, que habían obligadamente abandonado la base "PAC" y los segundos, que también habían estado en inminente peligro de sus vidas.

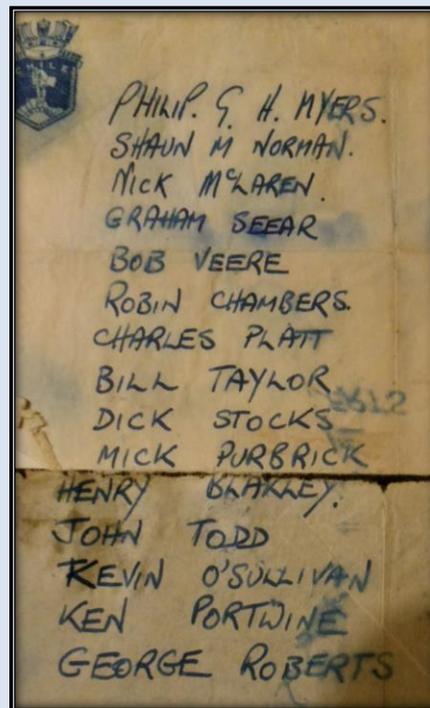
La prioridad en el rescate fue, como era de esperar, para los británicos.



El Naval 06 en los momentos que se posa en la cubierta de vuelo del Piloto Pardo trayendo a dos de los evacuados de la erupción volcánica en la Isla Decepción.

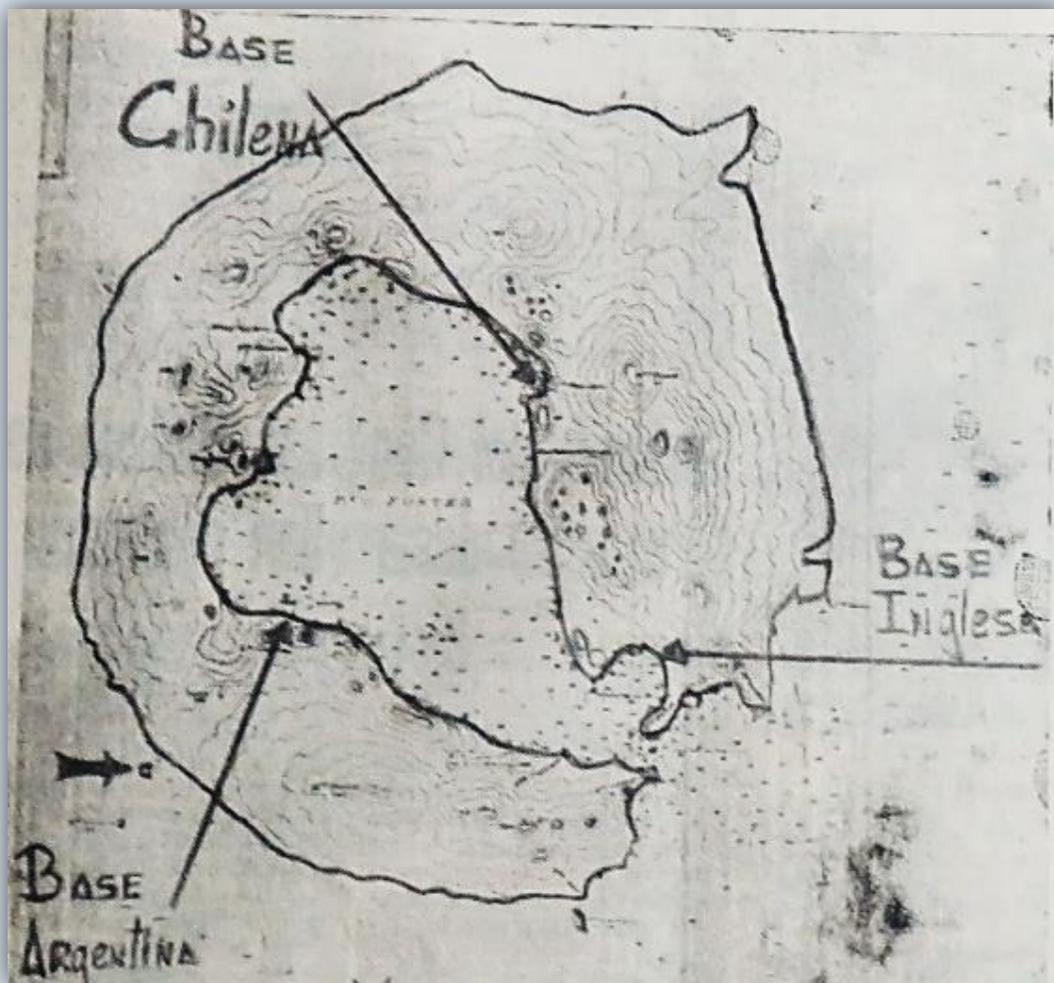
Sin poder mantener contacto por radio entre ellos, los dos helicópteros del buque debieron volar en medio de la turbulenta lluvia volcánica que no permitía visibilidad alguna y que amenazaba con averiar y hacer caer los helicópteros. No obstante, en repetidos viajes y en medio de una atmósfera enrarecida y con visibilidad mínima, se salvó a todos los hombres de ciencia e integrantes de las dotaciones, tanto británicas como chilenas, 41 hombres en total, que se daban por perdidos. Todos fueron rescatados ilesos por la heroica acción de los helicópteros chilenos, cuyos pilotos, con clara conciencia de su deber, cumplieron exitosamente la orden, a sabiendas de que en cada vuelo exponían sus vidas. Terminada la operación de salvamento, los buques se dirigieron a toda máquina a apoyar el rescate de la dotación de la base argentina.

Nómina de la dotación de la base inglesa "John Biscoe" en la Isla Decepción, diciembre de 1967, rescatada por pilotos navales Teniente 1° Fredrick Corthorn Besse y el Teniente 1° Héctor Higuera Ormazábal, durante una erupción volcánica, escrita de puño y letra por el piloto de la Real Fuerza Aérea integrante de esta dotación.

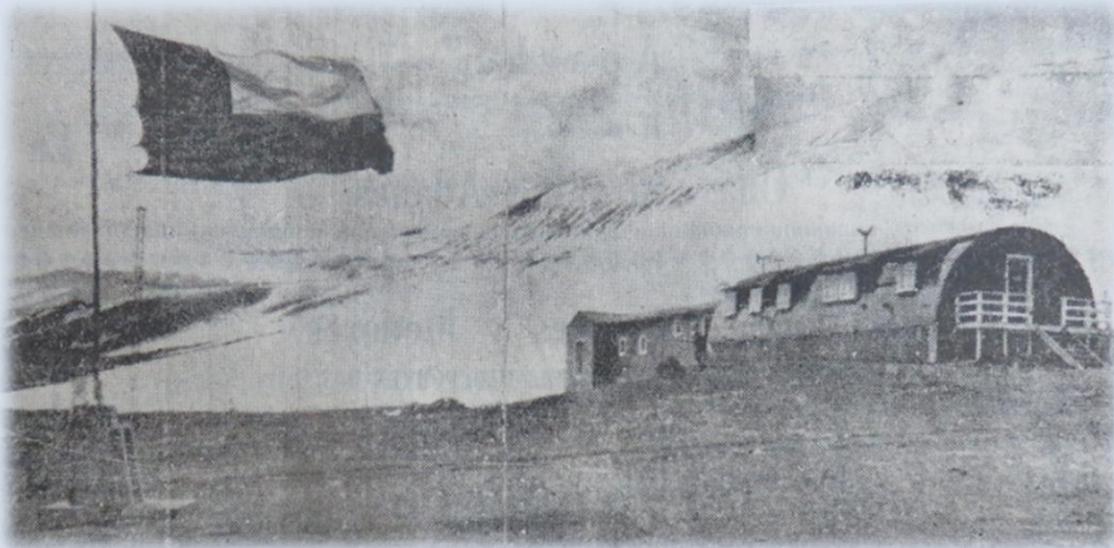


Más, era todavía necesario evacuar a los componentes de la base del destacamento argentino en la isla Decepción, que también habían abandonado su refugio hacia la rada Pingüinera, en la parte exterior de la isla, en su extremo SW, donde podían obtener mayor seguridad ante el fenómeno plutónico.

El Pardo y el Yelcho partieron de inmediato a ese punto y en su derrota alcanzaron al transporte argentino Bahía Aguirre, con el cual se había establecido contacto radial y que se dirigía a ese mismo lugar para evacuar a sus compatriotas, de quienes había recibido señales de auxilio. Los tres buques se mantuvieron frente a la rada Pingüinera y el Pardo ofreció la cooperación de sus helicópteros, que fue amablemente agradecida por el comodoro de la flotilla argentina, Capitán de Navío Jorge Alberto Ledesma, pero esta ayuda no fue necesaria pues el transporte Bahía Aguirre llevaba su propio helicóptero con el cual procedió al rescate en condiciones muy favorables.



Plano de la isla Decepción con la ubicación de las bases durante la erupción volcánica, la chilena "Pedro Aguirre Cerda" en Caleta Péndulo, la británica "John Biscoe" en Caleta Balleneros, y la argentina "Destacamento Naval" en caleta 21 de Mayo.



La base de la Fuerza Aérea de Chile "Pedro Aguirre Cerda" antes de la erupción volcánica del 4 de diciembre de 1967.

Luego, el comodoro argentino y su jefe de estado mayor visitaron el Pardo para agradecer, en elogiosos conceptos, a su colega chileno y al comandante del Pardo, su ofrecimiento de ayuda. Una vez que ellos dejaron el buque insignia chileno, el Pardo y el Yelcho zarparon a puerto Soberanía, con los ingleses y chilenos rescatados.

Esa misma tarde se coordinó con la nave británica Shackleton una reunión en Soberanía para entregarles los evacuados de la base inglesa. Ese buque había zarpado desde puerto Stanley, en las islas Falklands, en auxilio de sus compatriotas para llevarlos a esas islas y, luego, a Inglaterra.

En enero de 1968, el Pardo volvió a Decepción para investigar el alcance del fenómeno y los daños sufridos en la base. La erupción había levantado una isla en la bahía Telefon, de 1.250 metros de largo, orientada de SW a NW, 70 metros de altura y 500 metros de ancho, con tres cráteres, el mayor de los cuales de 200 metros de diámetro, que aún continuaban emanando vapor y gases sulfurosos.

En la costa NE de puerto Foster se había formado otro cráter a 1,5 millas náuticas de la base chilena, de 400 metros de largo y 200 de ancho. El Yelcho efectuó un completo sondeo de puerto Foster y constató que no había variaciones batimétricas considerables, inclusive en las cercanías de la nueva isla producida por la erupción.

Creando que las erupciones de diciembre de 1967 habían sido eventos esporádicos, un pequeño grupo de británicos volvió a ocupar un refugio en su base en Decepción para efectuar estudios vulcanológicos sobre la erupción ocurrida trece meses antes.



El Teniente 1° Av. Héctor Higuera Ormazábal, piloto de uno de los helicópteros que participaron en el rescate, conversa con los periodistas de la ciudad de Punta Arenas, entregando detalles de lo acontecido en Isla Decepción.



El Comandante del Piloto Pardo, Capitán de Fragata Carlos Borrowman Sanhueza, explica la ubicación de su buque cuando empezó la explosión volcánica.

ERUPCIÓN VOLCÁNICA EN ISLA DECEPCIÓN, 21 DE FEBRERO DE 1969.

**“TO CAPTAIN “PILOTO PARDO”
“FROM MASTER “SHACKLETON”**

**“Five men at Deception very worried about possible eruption.
Grateful if you could stand by or assist my ETA at best possible speed 19:00Z”**

En la tarde del 19 de enero de 1969, el buque antártico de la Armada de Chile, “Piloto Pardo”, entró a la Isla Decepción, fondeado y acoderándose en Balleneros para rellenar aguada, y zarpar poco después del mediodía siguiente.

En esa oportunidad se prestó cooperación para unas pruebas en vuelo que hicieron los ingleses en su avión y no hubo información especial que hicieran prever alguna catástrofe más o menos cercana.

“Violentas erupciones volcánicas se han registrado en la Antártica en la zona de Isla Decepción”, así informaba al mando superior de la Armada de Chile el Comodoro de la Flotilla Antártica correspondiente a los años 1968-1969, Capitán de Navío Jorge Paredes Wetzer.

El viernes 21 de febrero de 1969 en Isla Decepción del Continente Antártico, volvió a temblar. El día 22, parecía que el continente entero iba a estallar, a causa de la más violenta erupción volcánica consignada hasta ese momento. La humareda sulfurosa y las cenizas saturaban el ambiente, tornándolo asfixiante y cegador para las personas.

Los únicos habitantes del área eran los miembros de la Base Inglesa “B”, que si bien se encontraban durante los temblores de 1967, no sufrieron daños en las instalaciones de su unidad, en esas condiciones optaron por permanecer en el lugar. El personal de la Fuerza Aérea de Chile de la Base “Pedro Aguirre Cerda” la abandonó en su oportunidad en dramática partida habilitándose por ello la de “Gabriel González Videla” en Bahía Paraíso.

Ese día, el AP 41 “Piloto Pardo”, estaba fondeado en Caleta Ardley de Bahía Fildes, a dos anclas y en unos 85 metros de agua, prestando apoyo a la construcción del Centro Meteorológico “Presidente Frei”.

A las 07:55 se captó un mensaje procedente del R.S.S. “Shackleton”, en el cual se informaba que el personal de la Base inglesa de “Balleneros” se encontraba muy preocupaba por una posible erupción y solicita asistencia.

El Comodoro Jorge Paredes Wetzer ordenó inmediatamente que el “Pardo” concurriera con sus helicópteros al salvamento, que de acuerdo a sus cálculos, debía arribar a Bahía Foster en Decepción a las 14:15, con el objeto de evacuar al personal de Balleneros por medio de helicópteros.

A las 10:15 hrs., el “Shackleton” indico que los ingleses estaban haciendo abandono de la base “B” y se dirigían al exterior de la isla, hacia la Punta Sur Este, donde esperaba ser rescatada junto a un letrero allí existente, y sólo esperaban el arribo del “Pardo”.

En efecto, en la comisión anterior, se había colocado en ese lugar un letrero, pintado con pintura anaranjada sobre un tablero y que decía:

“AP. PILOTO PARDO”

ASÍ LA PROA

1968

El “Pardo” concurrió prontamente y al recalar a Decepción, el espectáculo que encontró era similar al del año anterior. La erupción era intensa, con emanaciones de gases, piedras y cenizas. La escena era impresionante. Los hombres de ciencia británicos habían informado que abandonaban su base para dirigirse hacia la punta SE de la isla, que ofrecía más seguridad para ser rescatados.

El buque no pudo aproximarse. Realizó cuatro tentativas, malogradas por las malas condiciones de tiempo: oscuridad total, anormal a las 17:00 horas de una tarde veraniega, oleaje proceloso, vigorosa nevada y ventarrón de 30 nudos, todo ello empeorado por el chaparrón de lava, cenizas y piedras. A media milla de la isla, no obstante las imposibles condiciones de vuelo, desde la cubierta del Pardo despegaron los dos helicópteros, piloteados por los Tenientes 1os. Víctor Parada Kreft, en el Naval 13 un helicóptero Bell 47J, y Hugo Bruna Greene en el Naval 06 un Bell 47G.

Los helicópteros del Pardo se perdieron de vista y volaron peligrosamente, a muy baja altura, sobrevolando el sector por largos veinticinco minutos, con muy poca visibilidad, sin hallar señales de los británicos. Como se acercaba el período nocturno, se intentó una acción temeraria: sobrevolar el área más próxima a la erupción y a la base que supuestamente había sido abandonada. En tierra, los cinco hombres de ciencia británicos, efectivamente, habían abandonado las instalaciones para dirigirse a la punta sur, según lo habían informado. En el trayecto, la lluvia de piedras, lodo y cenizas, les impidió avanzar, debiendo refugiarse en unas grutas. Uno de los británicos, el vulcanólogo Richard Stocks, que había sido rescatado de esta misma isla en diciembre de 1967, aseguraba a sus compañeros que esta vez las aeronaves no podrían llegar hasta donde se encontraban, debido a las difíciles condiciones existentes. Para su sorpresa y la de sus compañeros, los frágiles helicópteros aparecieron en medio de la ventisca y la lluvia de ceniza para cumplir su misión.

Después de tres horas de infructuosa exploración aérea por los helicópteros, de improviso surgió una fogata en tierra, eran los británicos que quemaban el remanente de combustible para señalar su ubicación a las aeronaves, que bajaron a recogerlos en medio de una intensa lluvia de piedras.

La idea del rescate era realizar dos viajes: El Teniente Parada, en el primer viaje llevaría a dos y el Teniente BRUNA a uno, y quedarían dos para el segundo viaje, pero los ingleses dirían otra cosa. El primero en arribar fue el Teniente Parada, quien trataba de explicar el plan de rescate a los ingleses cuando a bordo del Naval 13 ya habían tres de ellos y fue imposible hacer descender al tercero, algo similar le ocurrió al Teniente Bruna, como solamente quedaban dos en tierra, y al arribar con el Naval 06, estos dos se subieron en el pequeño helicóptero que en el borde de su máxima performance logró despegar.

El Teniente Bruna, piloto del pequeño Naval 06, relata así el rescate:

“Recuerdo que despegamos una primera vez y nos dirigimos a la punta del letrero de “Así la Proa”..., donde se había coordinado con el Shackleton, pero no vimos a los ingleses, regresando a bordo, como a los 30 minutos. Luego, unos 30 minutos más tarde, volvimos a despegar y nos dirigimos al mismo punto, pero al no encontrarlos ahí, Víctor Parada me propuso seguir un poco más al interior de la isla, conmigo siguiéndole aguas. Fue entonces cuando se vieron las llamas de los tambores con petróleo ardiendo, contra un fondo negro, parejo y que sin el resplandor que producía, no habría sido posible percibir la distancia o profundidad y altura para poder hacer una aproximación más segura”.

“El Naval 06 se mantuvo orbitando para mantener las comunicaciones con el Pardo, mientras el Naval 13 procedía a su aterrizaje y embarco de los tres primeros. Mientras Víctor aproximaba, me indicaba que tenía a los cinco a la vista y que la idea era llevarnos dos y uno y regresar por los otros dos, posteriormente”.

“La próxima comunicación fue que tenía tres a bordo y que no iba a poder convencerlos de que uno se bajara...Mientras tanto, al mantenerme orbitando, la burbuja del Naval 06 se seguía tapando con nieve y ceniza, pese a mantener una buena velocidad, reduciendo la visibilidad”.

“Una vez en el aire el Naval 13, inicié mi aproximación a los tambores ardiendo y aterricé sin problemas, embarcando a los dos pax restantes, un poco apretados pero bien. Al salir de la isla, a través de los Fuelles de Neptuno, caí en la dirección que suponía al Pardo, mirando a través de la ventanilla abierta, ya habiendo desechado el botar la puerta y manteniendo la altitud mirando la superficie del mar, pidiéndole al Controlador Aéreo que me encendieran los proyectores de señales, los que de inmediato me mostraron la posición del buque, a muy poca distancia. El Teniente Parada me informó que ya había desembarcado a sus pasajeros, lavado su burbuja y que despegaba para dejarme la cubierta clara”.



El helicóptero Bell 47G, Naval 06, posándose en la cubierta de vuelo del buque antártico AP “Piloto Pardo” con los científicos ingleses rescatados.

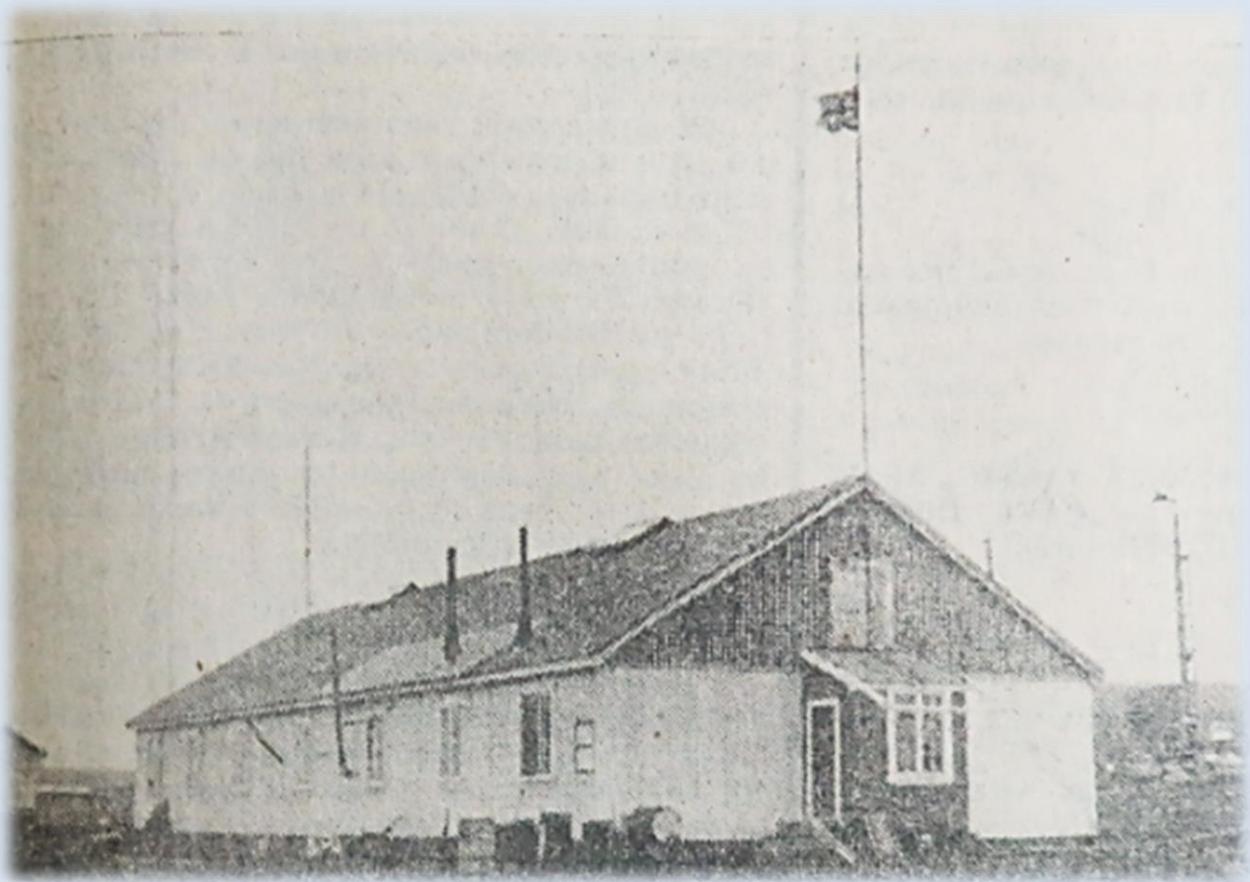
Más tarde, entregaron sanos y salvos a sus pasajeros rescatados al HMS Shackleton, en la bahía Soberanía. Entre los rescatados había un ex piloto de la Real Fuerza Aérea Británica, el que se manifestó muy sorprendido por la operación de los helicópteros navales chilenos, declarando: "En las condiciones que se dieron, no era posible volar. Considero casi irreal lo hecho por los chilenos". Por su parte, el comandante del HMS Shackleton valoró la batalla dada por los marinos chilenos para rescatar a los británicos, calificándola como una magnífica demostración de habilidad marinera, y remitió un informe al Reino Unido en el que destacaba que:

"Llegaron los helicópteros del "Piloto Pardo" a través de las cenizas y nubes de nieve y llevaron a todo el grupo al buque. El aterrizaje en el buque fue extremadamente difícil, ya que la burbuja estaba completamente oscurecida por una capa de ceniza y nieve. Asimismo existía una mar gruesa con treinta nudos de viento. Cuando el grupo abandonó la base la erupción aún continuaba".



Los buques se reunieron en Discovery Bay y el grupo transbordado al "Shackleton a las 9 horas del día 22. El Capitán Turbull y todos a bordo consideran los esfuerzos de rescate hechos por los chilenos como un soberbio ejemplo de destreza marinera, sobre todo si se considera que los vuelos fueron llevados a cabo bajo espantosas condiciones".

Al conocerse lo acontecido en la isla Decepción, la prensa británica divulgó las expresiones anteriores, elogiando la hazaña con dichos encomiásticos, al mismo tiempo que la narración de los hechos hizo vibrar a la opinión pública mundial.



En este edificio funcionaba la base científica "B" de Gran Bretaña en Isla Decepción.

Los nombres de los científicos rescatados es la siguiente:

1. Richard SKOTS Jefe de la Base
2. David SHELL
3. John NEWMANN
4. Allan SPENCER
5. John OTOOL

El viernes 28 de febrero de 1969, el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Fernando Porta Angulo felicitó a la dotación del Piloto Pardo y en especial a los pilotos aviadores navales embarcados en dicho buque, por la labor que les correspondió a sus helicópteros en el rescate de los científicos ingleses. El texto del mensaje es el siguiente:

"Esta Comandancia en Jefe felicita al Comodoro, Jefes, Oficiales, Gente de Mar y, en especial, a los pilotos de los helicópteros de ese Grupo de Tarea Antártica, por su brillante labor realizada, que contribuye a aumentar el prestigio nacional e internacional de la Institución".



Naval 13: Teniente 1° Víctor Parada Kreft



Naval 06: Teniente 1° Hugo Bruna Greene

Los Tenientes 1os. Fredrick Corthorn Besse, Héctor Higuera Ormazábal, Víctor Parada Kreft y Hugo Bruna Greene aviadores navales de la Armada de Chile, fueron condecorados con la medalla “Al Valor”, el viernes 28 de marzo de 1969 a bordo del buque antártico AP “Piloto Pardo” por el

Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Fernando Porta Angulo, luego de su destacada acción realizada el 5 de diciembre de 1967 y 21 de febrero de 1969 en la antártica chilena, al rescatar en valerosos actos, a las dotaciones inglesas y nacionales que se encontraban atrapadas en isla Decepción al producirse en la zona violentos movimientos sísmicos con erupciones volcánicas de gran magnitud.



Viernes 28 de marzo de 1969 a bordo del buque antártico AP "Piloto Pardo", se realizó la ceremonia en que fueron condecorados con la medalla "Al Valor" los Tenientes 1os. Fredrick Corthorn Besse, Héctor Higuera Ormazábal, Víctor Parada Kreft y Hugo Bruna Greene aviadores navales de la Armada de Chile.



*El día en que fueron condecorados a bordo del buque antártico AP "Piloto Pardo" con la Medalla al Valor por los rescates realizados en la Antártica Chilena los días 5 de diciembre de 1967 y 21 de febrero de 1969.
De izquierda a derecha: Los Tenientes 1os. Fredrick Corthorn Besse, Héctor Higuera Ormazábal, Víctor Parada Kreft y Hugo Bruna Greene*

Estos valerosos acontecimientos, que hemos descrito en forma sucinta, no son una isla en la historia de la Aviación Naval, por el contrario revelan en toda su magnitud el espíritu de los marinos aviadores, que desde sus orígenes cuando se subían a esas máquinas voladoras sin saber a ciencia cierta si lograrían volver a tierra, hasta nuestros tiempos donde jóvenes pilotos tripulando viejos helicópteros, pasan junto a sus mecánicos y nadadores de rescate todo el verano resguardando la vida humana en las playas de nuestro litoral.

Carlos Saldivia Rojas

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

- Archivo Histórico de la Comandancia de la Aviación Naval
- La Aviación Naval de Chile, segunda edición, Carlos Tromben Corvalan.
- Revista de Marina N° 668, 1968.
- Revista de Marina N° 672, 1969.
- Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile, tomo 42, 1964-1969
- Diario "Las Últimas Noticias", sábado 17 de marzo de 2018.
- Diario "La Prensa Austral", diciembre de 1967 y febrero de 1969.
- Revista "VEA" marzo de 1969.
- Imágenes de los participantes en los rescates.
- Discurso del Contraalmirante don Juan Carlos Pons Jara, Comandante de la Aviación Naval, ceremonia aniversario 16 de marzo de 2018.

ARÍSTIDES PINTO CONCHA, LA SOMBRA DE UN PRECURSOR



*General de División don Arístides Pinto Concha
Inspector General del Ejército*

Era el verano de 1922, cuando con motivo de cumplir el límite de edad fijado por la ley, el entonces General de División don Arístides Pinto Concha, cesa en sus funciones de Inspector General del Ejército de Chile¹. Abandonaba su institución luego de haber cumplido 43 años de distinguidos servicios.

¹ Actual Comandante en Jefe del Ejército

Arístides Pinto, se había enrolado en el Ejército el 6 de mayo de 1879 para cumplir como voluntario en la Guerra del Pacífico cuando apenas tenía veinte años. Aquí sirvió en dos gloriosas unidades, primero como subteniente en el Batallón Movilizado Carampangue y luego con el rango de teniente, en el Regimiento Movilizado Esmeralda a partir del 23 de junio de 1879.

En mayo de 1880, bajo las órdenes del General Manuel Baquedano le cupo una destacada actuación en la batalla de Tacna en donde resultó herido. Pocos meses después, el 31 de agosto será ascendido al grado de Capitán en virtud de valeroso desempeño. A consecuencia de su aun delicado estado debido a la severa herida recibida, tendrá que retirarse del Ejército en abril de 1881.

En la vida civil, continuó sus estudios leyes que había iniciado antes de enrolarse para servir en la guerra, titulándose finalmente de abogado el 5 de enero de 1882.

Se ha dicho que vocación por la carrera de las armas y servicio en el Ejército fue más grande que su amor por aquella profesión de bien que había adquirido, por lo que el 2 de noviembre de 1888 volverá a integrarse a esta institución de la nación con el grado de Capitán. El 27 de marzo de 1889 fue nombrado Ayudante del Regimiento Cívico N°1 de Infantería, donde su oficial comandante considera que sus condiciones se encuentran algo desestimadas, por lo que lo recomienda para el puesto de Profesor en la Escuela de Clases donde rápidamente es aceptado en el mes de julio de ese mismo año.



***Arístides Pinto como comandante del
Regimiento "Esmeralda"***

El 1º de diciembre de 1890 integrará una Comisión Topográfica especial para levantar los planos de las provincias de Santiago, Aconcagua y Valparaíso.

Durante la Guerra Civil de 1891, se incorporó al Ejército Congresista. El 17 de marzo de 1891 asciende a Sargento Mayor² y el 1º de agosto del mismo año, con el grado de Teniente Coronel, participa en las batallas de Concón y Placilla, con el cual le será encomendado, el puesto de Comandante del Regimiento de Línea N°7 "Esmeralda".

Sus conocimientos de leyes le permitieron desempeñarse como Profesor de Ordenanza Militar en la Escuela Militar y luego desde octubre de 1892 como Profesor de Derecho Internacional en la Academia de Guerra del Ejército.

² Actual grado de Mayor de Ejército

15 de febrero de 1895 se le destina a Europa como Adicto militar a la Embajada de Chile en Alemania donde integrará parte de la Comisión Militar en Berlín analizando los eventuales beneficios de la incorporación de Instructores alemanes para integrar y participar en un plan de reestructuración y modernización del Ejército de Chile. En el mes de noviembre será nombrado como Adicto militar en el Reino de Italia.

Tras volver a Chile, será nombrado como comandante del Batallón Nº8 de Infantería. El 15 de enero de 1901 asciende a Coronel y en enero del año siguiente es nombrado Ayudante General del Estado Mayor General del Ejército

El 4 de diciembre de 1902 es nombrado Ayudante del General Emilio Körner en la "Comisión Militar de Chile en Europa", con sede en Berlín.

El 11 de agosto de 1904 se le nombrará Secretario de esta Comisión Militar, organismo que obedecía principalmente a la necesidad de supervisar las importantes adquisiciones de material de guerra efectuadas por el Gobierno de Chile y los estudios que numerosos oficiales chilenos realizaban en el viejo continente, además de la de mantener informado al Alto Mando acerca de los progresos de los ejércitos europeos.

El 31 de marzo de 1906 es nombrado Jefe del Estado Mayor General, y desde aquí se puede decir con toda justicia y exactitud que la preparación anterior que profesaba el brillante oficial y claridad de los beneficios que aportarían estos en el proceso de reorganización de Ejército, fueron trascendentales para el coronel Pinto.

No fueron pocas ni menores las luchas que Arístides Pinto debió sortear y presentar para darle forma al Estado Mayor General de aquellos días, pues aún imperaban resabios de la entonces algo obsoleta escuela militar francesa, de escasa doctrina, en donde sus integrantes desconocían su verdadero valor y finalidad. Dentro de las ideas realizadas que mayor impacto tuvieron desde aquellos días, fue el establecimiento del Memorial del Estado Mayor del Ejército, órgano fundamental en la preparación cultural y técnica del oficial moderno de aquellos días.

Meses más tarde, el 30 de julio de 1907 será nombrado Jefe del Departamento de Justicia y Recompensas del Ejército realizando grandes y modernos aportes para la reglamentación de la institución.

Desde el 25 de mayo de 1908 al 7 de enero de 1909, es nombrado alumno del curso de Oficiales Superiores, sin perjuicio del puesto que desempeñaba.

El 19 de marzo de 1909, Pinto es nombrado Inspector de Establecimientos de Instrucción del Ejército. Entre sus fructíferas y visionarias tareas de normalización y modernización desarrolladas desde este puesto, estará el encargo que les hará al Adicto Militar de Inglaterra, Teniente Coronel Enrique Phillips Hunneus y al de Francia, Teniente coronel Mariano Navarrete Ciris, de un informe sobre los progresos que la aeronáutica estaba alcanzando en maniobras y ejercicios militares.

El sábado un globo del ejército salió
Aldershot en dirección a Londres; este
globo de guerra es uno de los más peque-
ños construidos por War Balloon Factory.
El trayecto lo recorrió sin ninguna no-
vedad. La distancia desde Aldershot
hasta la Catedral de San Pablo que

era el objetivo, era de 30 millas que
el globo recorrió en 2 horas 15 minutos
a pesar de un fuerte viento en contra.
En Londres nadie vio el globo porque pa-
só por San Pablo mas o menos a las
2 de la mañana.
Se dice que en las próximas maniobras
se usarán varios de estos dirigibles y
que se esperan magníficos resulta-
dos.
El dirigible que se elevó el sábado
se llama Beta y es el que se ve en el
dibujo del frente.

Detalle de uno de los registros que hiciera el Comandante Phillips como Adicto Militar en Londres por esos días con referencia al vuelo de globos dirigibles en maniobras militares de junio de 1910.

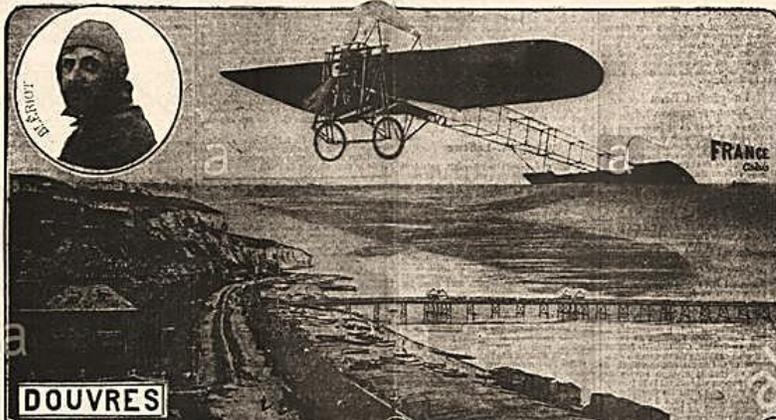
ABONNEMENTS ANNUELS... SEINE & SEINE-ET-OISE... ÉTRANGER... Siphane LAUZANNE, Rédacteur en chef

Le Matin

AGENCES A L'ÉTRANGER... JULES MADLINE, Président

LE FRANÇAIS BLÉRIOT VIENT DE TRAVERSER LA MANCHE EN AÉROPLANE

C'EST L'ENVOYÉ SPÉCIAL du "MATIN" qui l'a accueilli SUR LA TERRE ANGLAISE et qui EN ÉLEVANT LE DRAPEAU FRANÇAIS lui a fait le signal de l'atterrissage



DOUVRES. Un des montants de l'appareil a légèrement cédé quand l'aéroplane a touché le sol. L'arrivée de Blériot était si imprévue que pas un spectateur n'était là pour assister à son atterrissage.

Cela finit, 2 heures du matin... Hier soir, le courageux aviateur avait annoncé au commandant de l'équipage son intention formelle de tenter au lever du jour la traversée du détroit.

IL PART

A quatre heures et quart, le monoplane sortit de son modeste hangar... Les centaines de curieux accoururent et bientôt les quais se couvrirent de spectateurs.

VICTOIRE!

Nous accourons vers lui. Nous l'embrassons. Blériot se peut parler tant l'émotion l'écrasait... Quelques minutes encore et le monoplane, à l'aube, quitte la terre ferme.

LE VOLA!

DOUVRES, 25 juillet, à deux heures matin... L'atterrissage a été parfait.

DÉCLARATIONS de M. Millerand

pose pour un avenir très proche, il fallait à la tête de l'administration des postes un ministre qui ne fût pas dominé en devenant secrétaire d'Etat d'un sous-secrétaire d'Etat.

VIVE LA FRANCE!

Blériot, ingénieur constructeur, co-président de la Chambre syndicale des industriels aéronautiques... C'est une joie et une émotion inouïes de retrouver pour ce croix, cet exploit inouï, ce vol au-dessus de la mer dominée et conquise.

LE VAINQUEUR

M. Louis Blériot est âgé de 37 ans. Élève de Louis Caillet, il débuta comme ingénieur dans l'automobilisme... Il fit choix sur cette, brève plus de deux appareils. Mais, nullement découragé, il poursuivit ses travaux.

LE PRIE DU "DAILY MAIL"

Blériot signe, par sa splendide victoire, le plus grand succès offert par le Daily Mail à un aviateur qui traverserait la Manche sur un appareil plus lourd que l'air.

LE CABINET BRIAND

Le cabinet Briand a été rétabli... Les travaux publics... Jusqu'à quel point sera-t-il possible de développer les travaux publics.

PROPOS D'UN PARISIEN

Un tunnel pour avions vient d'être proposé aux Champs-Élysées... C'est l'ancien projet de la Vie moderne. Voyez un étage de plus à la Vie moderne.

LES POSTIERS RÉVOQUÉS

— Et les postiers révoqués... La question des fonctionnaires des postes est intimement liée à celle des fonctionnaires en général.

LES TRAVAUX PUBLICS

— Jusqu'à quel point sera-t-il possible de développer les travaux publics... Les travaux publics ont été l'élément principal de la prospérité nationale.

LES TRAVAUX PUBLICS

— Jusqu'à quel point sera-t-il possible de développer les travaux publics... Les travaux publics ont été l'élément principal de la prospérité nationale.

LES TRAVAUX PUBLICS

— Jusqu'à quel point sera-t-il possible de développer les travaux publics... Les travaux publics ont été l'élément principal de la prospérité nationale.

LES TRAVAUX PUBLICS

— Jusqu'à quel point sera-t-il possible de développer les travaux publics... Les travaux publics ont été l'élément principal de la prospérité nationale.

LES TRAVAUX PUBLICS

— Jusqu'à quel point sera-t-il possible de développer les travaux publics... Les travaux publics ont été l'élément principal de la prospérité nationale.

LES TRAVAUX PUBLICS

— Jusqu'à quel point sera-t-il possible de développer les travaux publics... Les travaux publics ont été l'élément principal de la prospérité nationale.

LES TRAVAUX PUBLICS

— Jusqu'à quel point sera-t-il possible de développer les travaux publics... Les travaux publics ont été l'élément principal de la prospérité nationale.

Voici les conditions que le grand journal anglais avait imposées aux concurrents... Le vainqueur devra fournir la preuve qu'il a déjà réussi à traverser le détroit sans à aucun moment se voir obligé de se poser.

Le vainqueur devra fournir la preuve qu'il a déjà réussi à traverser le détroit sans à aucun moment se voir obligé de se poser.



Le vainqueur devra fournir la preuve qu'il a déjà réussi à traverser le détroit sans à aucun moment se voir obligé de se poser.

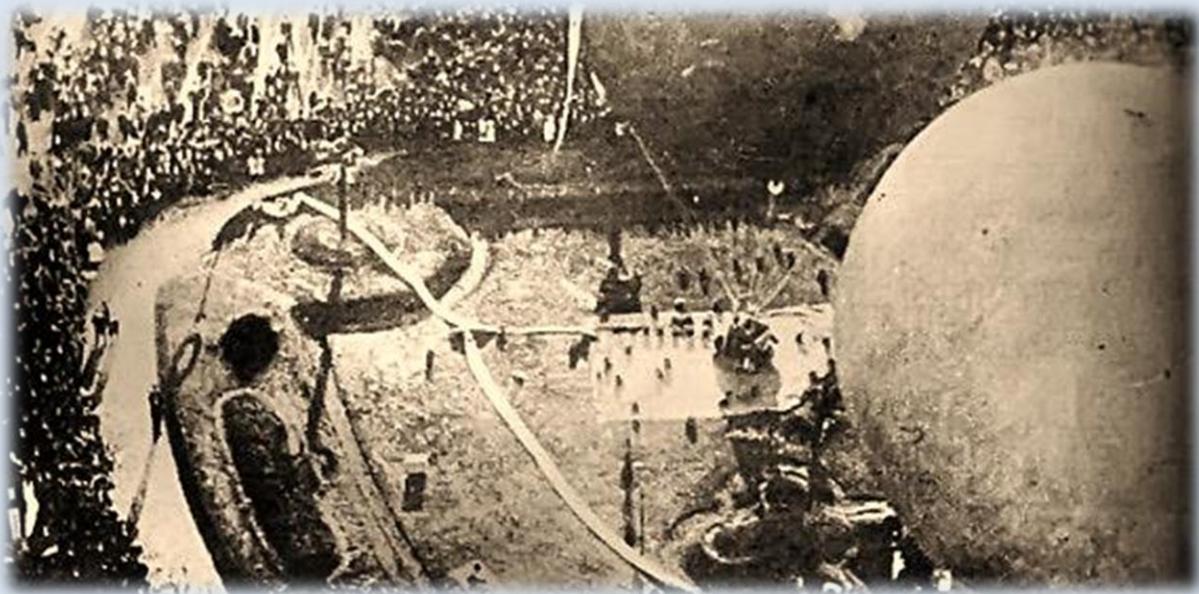
Portada del diario "Le Matin", del domingo 25 de julio de 1909, en donde se anunciaba el inicio promisorio que la aviación francesa prometía por aquellos días.

Causa en especial atención, el revuelo que producirá en el mundo, las noticias del éxito alcanzado por Louis Blériot en el hoy mítico cruce del canal de la Mancha, de la utilización de globos, dirigibles y

aviones por igual por parte de los ejércitos más avanzados y en Chile, las otras nuevas como lo serán las tempranas aventuras aéreas de Sánchez Besa y Emilio Edwards.

La más relevante de las respuestas obtenidas ante esta solicitud, fueron las del teniente coronel Mariano Navarrete, entonces Adicto Militar en París, quien remitió cinco informes hasta mediados de 1910, en los cuales adelantó y propuso ideas y conceptos sobre el futuro del avión en el ejército, llegando en esa época, a proponer la creación de un servicio autónomo de aeronáutica. Con sus conclusiones a mano, el coronel Pinto Concha encargó al teniente coronel Pedro Pablo Dartnell, quien se encontraba en Europa, perfeccionando sus conocimientos sobre Fortificaciones Militares en la Escuela Superior de Guerra de París, circunstancia que aprovechó Pinto, para encomendarle la confección un nuevo y más concienzudo estudio³. Es así que Dartnell, otra brillante y relevante figura vinculada en el futuro próximo a la aviación nacional, va a tener ante sí, la tarea de observar y cotizar los adelantos que presentaba la aviación francesa; con el fin específico de evaluar la aplicación de ésta en Chile.

El 4 de mayo de 1910, Arístides Pinto asciende al grado de General de Brigada, e integra la comitiva que acompañó al Presidente de Chile a las fiestas de celebración del Centenario de la Independencia de la República Argentina. Aquí será testigo presencial del concurso de destacados argonautas argentinos y de aviadores europeos que habían llegado al vecino país para participar en los festejos de 1910.



Audaces aeronautas en el cielo porteño ante la multitud asombrada. La aviación daba entonces sus primeros pasos.

³ Revisados los antecedentes y vistos los documentos respectivos, se reitera que fue el Coronel Pinto Concha quien encomendó los estudios y posiblemente también lo haya hecho el General Roberto Silva Renard, cuando se encontraba en Berlín.

El 17 de junio de 1910 es comisionado para que represente al Ministerio de Guerra ante el de Relaciones Exteriores en las Fiestas de conmemoración del Centenario de la Independencia de Chile y el 4 de agosto de 1910 es nombrado Jefe del Departamento General de Guerra, desde donde será parte integrante de la Comitiva encargada del programa militar, acordado para solemnizar estas fiestas nacionales.

El 15 de diciembre de 1910 es comisionado para redactar un proyecto de Código Penal y de Procedimiento para el Ejército. A los pocos días será nombrado Ministro de Estado en los Departamentos de Guerra y Marina, siendo en ese instante cuando prestará su mayor y más eficaz colaboración al desarrollo de la aviación en Chile.

Pinto por estos días recibía un extenso documento escrito por parte del comandante Dartnell, en este informe, el oficial relataba: *"para el desempeño de mi cometido, he debido visitar los talleres donde se fabrican las máquinas voladoras como así mismo los campos de aviación en que tienen lugar los vuelos.*

En efecto, en los primeros días de la semana pasada, traslademe a Étampes, pequeña ciudad que dista poco más de 50 kilómetros de París y en cuyos alrededores se encuentra, entre otros la escuela de aviación de Blériot, creador del tipo de aeroplano que lleva su nombre, monoplano Blériot".



Coronel Pedro Pablo Dartnell Encina

Con respecto al valor militar de la aviación, agregaba una profética opinión: *"Me explico el papel tan importante que corresponderá a los aeroplanos en las guerras futuras, en donde los encuentros de caballería que hoy señalan los preliminares de una batalla, serán reemplazados por ataques de aeroplanos contra aeroplanos. Y si el progreso de estas máquinas voladoras continuara y se lograra, agregarles algún dispositivo que permitiera lanzar proyectiles desde lo alto, me imagino el peligro que será para los puentes, fortificaciones y todo aquello que fuera visible desde la altura".* Finalmente acotaba en su informe, sobre los tipos de aeroplanos militares existentes: Los de observación, de comunicación y los de combate, habiéndose efectuado la tarde anterior a la redacción del informe, (19 de diciembre de 1910), el exitoso experimento de enviar un mensaje desde un Farman, a una estación receptora situada a diez kilómetros de distancia, por medio de la telegrafía sin hilos.

Con un inusitado entusiasmo y de acuerdo a lo conversado con diferentes aviadores, civiles y militares, concluía que *"el gran desarrollo que ha tomado el servicio de aviación en estos últimos tiempos, sus resultados tan positivos, y el hecho de que las naciones más pequeñas lo hayan incorporado a sus ejércitos, son razones más que suficientes para que nuestro Gobierno, sin pérdida de tiempo, se ocupe de su implantación en Chile, disponiendo el envío de algunos oficiales a Europa para efectuar el aprendizaje de vuelo y adquirir el número de aeroplanos que sea menester, tan pronto estén en situación de manejarlos"*. Recomendaba además, que el primer grupo que se enviase a Francia, fuese reducido a no más de dos oficiales, gente de tropa y un par de jóvenes egresados de la Escuela de Artes y Oficios de Santiago, por sus conocimientos de mecánica, y que la selección debía hacerse de entre aquellos candidatos que demostrasen poseer el temperamento adecuado ya que *"para dedicarse a la aviación es menester que el profano goce de bastante buena salud, a fin de poder soportar las inclemencias del tiempo en distintas alturas, como asimismo las fatigas del trabajo que es pesado; y también mucha sangre fría, de manera de no atolondrarse en los múltiples accidentes que se presentan en la aviación"*.

En enero de 1911, Pinto será nombrado Presidente de la Comisión Militar de Chile en Europa, donde será el Asesor Técnico Militar del cuerpo de embajadores chilenos en ese continente, cargo de enorme responsabilidad que aprovechará para visitar los principales centros aeronáuticos europeos.

Asistió luego a la Exposición Internacional Aeronáutica de París, realizada a fines de 1911 en el Grand Palais des Champs-Élysées, y no conforme con lo realizado, se matriculó en la escuela Blériot de Étampes donde cuando iniciaba su instrucción, fue requerida su vuelta a Chile el 2 de septiembre de 1912, para integrarse al Ejército como Jefe del Departamento General de Guerra y luego a los pocos días como Jefe del Estado Mayor General, puesto el cual asumirá durante los próximos seis años.



Vista general de la nave central de la Tercera Exposición Internacional de Locomoción Aérea en París, inaugurada el 16 de diciembre de 1911.

Como parte de sus tareas militares estuvo el asesorar al Gobierno del presidente Ramón Barros Luco, el cual con fecha 8 de enero de 1913, promulgó la Ley N° 2771 la cual indicaba:

“Artículo 1.º Autorízase al Presidente de la República para invertir hasta la suma de setecientos mil pesos (\$ 700,000), oro de dieciocho peniques, en iniciar la organización del servicio de aeronáutica i la fundación de una escuela para el personal destinado a este servicio.

Artículo 2.º El personal dedicado a este servicio gozará la gratificación establecida en el artículo 29 de la lei número 2,644.

Art. 3.º Los jefes, oficiales e individuos de tropa pertenecientes al servicio de aeronáutica que se inutilicen en acto determinado del mismo, tendrán derecho a los siguientes beneficios:

a) La pensión que correspondiere según los años de servicios i las reglas jenerales al que se inutilice parcialmente, será aumentada en un cincuenta por ciento.

Se entenderá por inutilidad parcial la que imposibilita para continuar en servicio en el Ejército.

b) El que se inhabilite por inutilidad absoluta gozará como pensión el sueldo íntegro que gozaba en servicio activo.

Se entiende por inutilidad absoluta la que, además de imposibilitarlo para el servicio del Ejército, lo incapacita para ganar el sustento en ocupaciones privadas propias de la condición u oficio del individuo.

c) El oficial que tenga menos de seis años de servicios, será considerado, para los efectos de su retiro, como si lo hubiera cumplido.

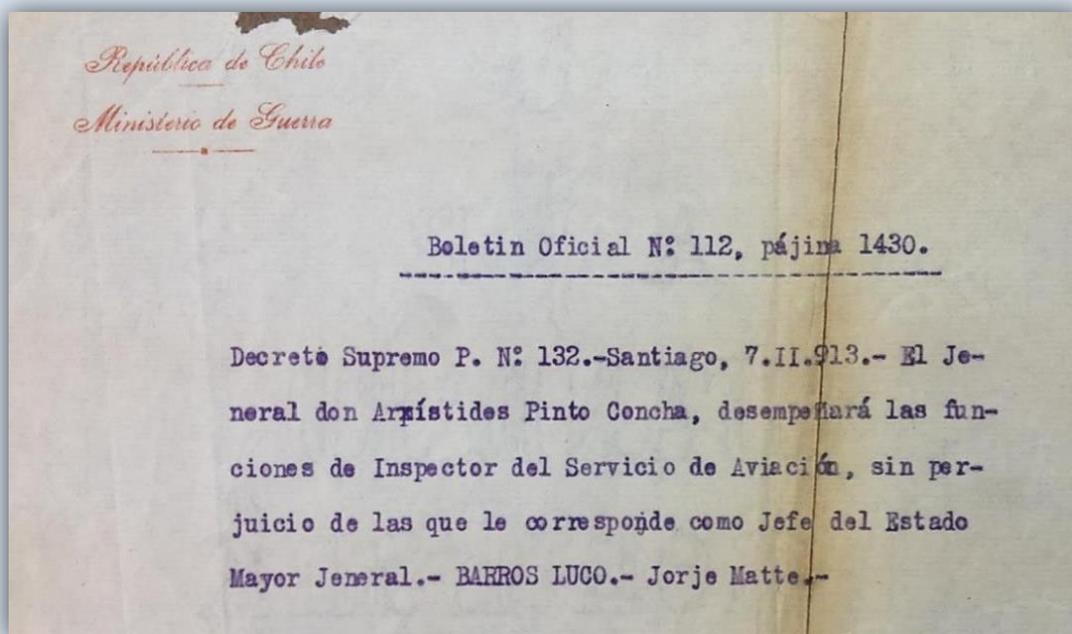
d) La familia de los que fallecieron en acto del servicio o a consecuencia directa del mismo, tendrá derecho a una pensión de montepío equivalente al cincuenta por ciento del sueldo de que gozaba el individuo a la fecha de su fallecimiento i de la cual gozará con arreglo a las leyes jenerales.

Art. 4.º Estas disposiciones se aplicarán también a los jefes, oficiales e individuos de tropa que por razón de sus funciones se encuentren en alguno de los casos previstos anteriormente.

I por cuanto, oído el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, promúlguese i llévese a efecto como lei de la República.

Santiago, siete de febrero de mil novecientos trece.- Ramon Barros Luco.- Jorje Matte.”

La fructífera trayectoria cumplida a la cabeza del Estado Mayor General, se ve coronada con su ascenso a General de División el 15 de enero de 1913. Al mes siguiente de ese año, tras haberse ya constituido la especialidad aeronáutica del Ejército se le designa el 7 de febrero como el primer Inspector del Servicio de Aviación sin perjuicio del puesto que desempeña, cargo desde el cual apoyará los esfuerzos realizados por su sobrino, el Capitán Manuel Ávalos Prado, quien tras haber realizado en Francia su respectiva instrucción como piloto militar, será nombrado Director Técnico de la Escuela de Aeronáutica Militar que el decreto Supremo N° 187 del 11 de febrero de 1913, había dado vida.

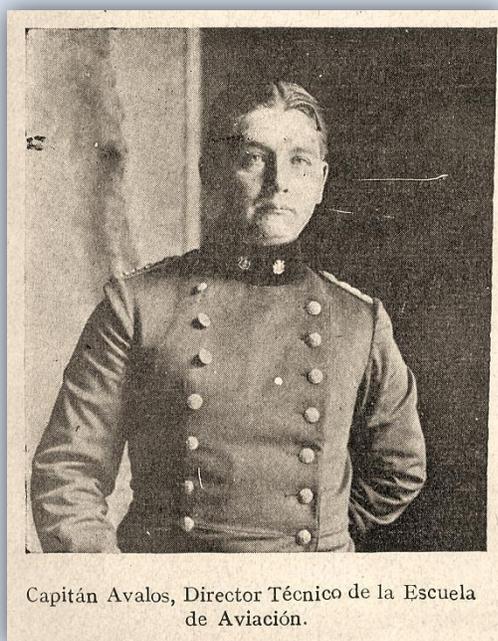


República de Chile
Ministerio de Guerra

Boletín Oficial N° 112, página 1430.

Decreto Supremo P. N° 132.-Santiago, 7.II.1913.- El Jeneral don Aristides Pinto Concha, desempeñará las funciones de Inspector del Servicio de Aviación, sin perjuicio de las que le corresponde como Jefe del Estado Mayor Jeneral.- BARROS LUCO.- Jorge Matte.-

Copia del primer nombramiento como Inspector del entonces "Servicio de Aviación" (Col. del autor)



Capitán Avalos, Director Técnico de la Escuela de Aviación.



General D. Aristides Pinto Concha, Director de la Escuela de Aviación.

Recortes tomados de la Revista Sucesos de marzo de 1913

El nombramiento del General Pinto, no podía ser más acertado, ya que era él quien había iniciado la tenaz campaña realizada en pro de la aeronáutica, la que contó desde sus inicios tempranos con la

colaboración y apoyo de los Ministros de Guerra señores Claudio Vicuña Subercaseaux y Jorge Matte Gormaz.

También era él, quien poseía un real entusiasmo por la aviación, y conocía de cerca la experiencia europea. No en vano había supervisado el entrenamiento de los tenientes Manuel Ávalos y Eduardo Molina Lavín en Étampes, como también la adquisición de los aeroplanos adquiridos para la naciente aviación militar.

En julio de 1914, tras encomendársele la tarea de redactar un proyecto de Código del Ejército y de la Armada, entregará la responsabilidad de la Inspectoría General de Aeronáutica a su amigo y entusiasta subordinado, el coronel Pedro Pablo Dartnell Encina. El trabajo iniciado por Pinto será sin duda determinante en toda la trayectoria que seguirá con el afianzamiento aeronáutico militar del país, hasta su transformación en 1919⁴ como la primera arma aérea independiente en la América Latina y segunda en el mundo.

El papel del general Arístides Pinto tanto en el Ejército como en el gobierno, con una trayectoria fructífera y variada que incluyó su designación en agosto de 1914 como parte de la comisión que estudiara la manera de arbitrar recursos para la fundación del Hospital Militar. Luego, en noviembre de 1918 integrará una nueva comisión especial a las órdenes de la Legación de Chile en el Japón.

En julio de 1920 volverá a integrar el Ministerio de Guerra, en agosto será nombrado para reemplazar en sus funciones al Inspector General del Ejército mientras el titular se desempeñaba en una comisión en el exterior. Al mes siguiente será nombrado Jefe del Departamento del Personal y el 26 de abril de 1921, siendo General de Armas de Santiago, será nombrado Inspector General del Ejército.

Condecoraciones recibidas

- Por ley del 1º de septiembre de 1880, se le concede el uso de la condecoración de oro por la campaña del Perú y Bolivia con una barra por la batalla de Tacna.
- El 16 de septiembre de 1907, se le concede la Estrella de Plata por 20 años de servicios en el Ejército.
- El 28 de enero de 1911, se le concede permiso para usar la Medalla de oro por el Centenario de Chile acordada por el Presidente de la Argentina.
- El 22 de mayo de 1911 se le concede permiso para usar la Orden del Águila Roja en el grado de Estrella de primera clase, concedida por S.M. el Emperador de Alemania.
- El 11 de diciembre de 1912, se le concede el uso de la Orden de la Legión de Honor en el grado de Oficial concedida por Presidente de Francia;

⁴ Se crea por Decreto C.1 N°654 la Fuerza Aérea Nacional el 18 de marzo de 1919, sujeta a la autoridad del Ministro de Guerra y Marina, independiente del Ejército y de la Armada.

- Con igual fecha que la anterior, se le autoriza el uso de la Cruz y Estrella de 2da. Clase de la Orden de la Corona de Prusia concedida por S.M. el Emperador de Alemania;
- De igual fecha que las dos distinciones anteriores, se le autoriza el uso de la Orden de la Corona de Italia en el grado de Gran Oficial otorgada por S.M. el rey de Italia.
- El 26 de julio de 1913, se le concede permiso para usar la Orden de Francisco José en el grado de Gran Cruz otorgada por S.M. el Emperador de Austro Hungría.
- El 18 de febrero de 1915, recibe permiso para llevar la medalla de oro, concedida por la Ilustre Municipalidad de Talca a sus hijos sobrevivientes de la Guerra del Pacífico.
- El 26 de septiembre de 1917 se le concede la condecoración Estrella de oro por 30 años de servicios en el Ejército de Chile.
- El 2 de marzo de 1920, se le concede permiso para usar la Orden del Tesoro Sagrado en el grado de Gran Cruz otorgada por S.M. el Emperador de Japón.

Antecedentes personales

Hijo de don Joaquín Pinto Benavente y doña Joaquina Concha Antúnez, don Arístides Pinto Concha nace en Talca el 7 de febrero de 1859. Era pariente directo de los Presidentes de la República don Francisco Pinto Díaz y don Aníbal Pinto Garmendia.

Estudio en el Colegio de los Padres Franceses de Santiago y luego Leyes, carrera que abandonó para incorporarse al Ejército con motivo de la Guerra del Pacífico, en 1879.

Ingresa como voluntario a la 5ª Compañía de Bomberos el 21 de Mayo de 1876, destacándose entre los Voluntarios. En 1879 cuando se organizaba el Cuerpo de Bomberos Armados, el Capitán de la Quinta, don Gustavo Ried le ofrece el cargo de Teniente, a lo que le contesta: "No puedo aceptar el puesto, pues he cambiado de casaca, dejo la verde de la 5ª por la honrosa de nuestro Ejército; me voy al norte". Entonces cumple con tu deber le dijo a lo que le contesto: "No tenga cuidado mi Capitán".

El 20 de abril de 1892, se casa en Santiago con Carmela Prado Puelma.

Fallece en Arica, el 5 de junio de 1924 donde le fue brindado un sentido homenaje. A continuación sus restos fueron trasladados a Valparaíso bordo del vapor "Palena" donde se le rindió un segundo homenaje encabezado por su hermano, el Intendente de la Provincia, acompañado por el Cuerpo Consular y distinguidas personalidades porteñas y de ahí transportarlas a Santiago al día siguiente. En la capital se instaló una capilla ardiente en el Hall del Estado Mayor General del Ejército, donde fue visitado por autoridades civiles y militares, agregados militares y representantes de distintos círculos sociales.



Medalla conmemorativa al retiro del General de División, don Arístides Pinto Concha el 13 de febrero de 1922.
(col. del autor)

A las nueve de la mañana del martes 17 de junio, y en cumplimiento de lo dispuesto por la Comandancia General de Armas, se encontraban formadas en los alrededores del edificio del Estado Mayor General, las tropas que le rendirían los merecidos honores dispuestos. Ahí estaban con uniforme de parada, una Compañía del Regimiento Buin, otra del Regimiento Pudeto, un Escuadrón del Regimiento Cazadores y una Batería del Tacna y una Compañía de la Escuela Militar; todos ellos formados con sus respectivos estandartes y bandas de músicos.

El Ministro de Guerra junto a algunos deudos de la familia, transportaron el ataúd desde la capilla ardiente hasta la cureña que lo llevaría al Cementerio General de esta ciudad. Acompañaron sus restos además de las unidades del Ejército indicadas, una delegación de la 5ta. Compañía de Bomberos, de la cual el extinto había sido un apreciado miembro, y algunas delegaciones de Scouts.

En el camposanto, tras numerosos discursos en los que se recordó su fructífera vida, la aviación militar se hizo presente realizando el sobrevuelo y evoluciones de una bandada de aviones, en los momentos que se efectuaba su entierro, como último y especial reconocimiento a la personal consagración que este distinguido oficial tuviera hacia el correcto desarrollo y progreso de la institución aérea.

Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

Ejército de Chile. *Memorial del Ejército de Chile*. Año XVI. Primer semestre. Febrero de 1922

Víctor Contreras Guzmán. Historia de la Aeronáutica Militar de Chile. Imprenta Universitaria. 1916.

Fuerza Aérea de Chile. *Historia de la Fuerza Aérea de Chile*. Tomo I. 1999

Fuerza Aérea de Chile. *Revista Fuerza Aérea*. 10 de julio de 1992

Diario La Nación. Santiago, lunes 16, martes 17 y miércoles 18 de junio de 1924

El Mercurio, Santiago martes 17 de junio de 1924

Aristides Pinto Concha. https://www.ejercito.cl/?cje&id_comandante=41

Patricia Rodón@patriciarodn. *Iguales y diferentes: el Centenario y el Bicentenario en fotos*.

<https://www.mdzol.com/nota/212541-iguales-y-diferentes-el-centenario-y-el-bicentenario-en-fotos/>

Hemeroteca Municipal

http://www.memoriademadrid.es/buscador.php?accion=VerFicha&id=121241&num_id=&num_total=53

Aristides Pinto Concha.

http://www.firmelaquinta.cl/historia/ilustrado/quintino_n19_galeria_aristides_pinto.pdf

VI. AVIONES CON HISTORIA



Helicóptero MBB-Kawasaki BK-117 de la Dirección General de Aeronáutica Civil
Magnífica ilustración manual realizada por nuestro socio don Samuel Matamala Fuentes

Helicóptero MBB-Kawasaki BK-117

El helicóptero MBB-BK-117, fue desarrollado en conjunto por MBB de Alemania, hoy Airbus Helicopters y Kawasaki Heavy Industries de Japón. Es un transporte utilitario mediano que ha sido usado por distintos usuarios a nivel mundial y en diversos roles, como transporte, rescates, evacuación Aeromédicas entre otros.

Su primer vuelo fue el 13 de junio del año 1979, y fueron construidas 443 unidades en distintas versiones.

En nuestro país, lo ha operado la Fuerza Aérea de Chile, la Dirección General de Aeronáutica Civil y Carabineros de Chile, además de la empresa particular llamada Helitec.

El modelo de la ilustración corresponde al MBB-BK-117 B-1 matriculado CC-DAE, C/N 7197, adquirido por la Dirección General de Aeronáutica Civil, a la empresa American Eurocopter Co. de Estados Unidos mediante contrato del 10 de mayo del año 1993, para realizar labores de instalación de radio ayudas remotas y transporte VIP.

Esta aeronave llegó a Chile, pintada con el esquema de los demostradores de la fábrica.

Posteriormente el helicóptero, fue transferido a la Fuerza Aérea de Chile, donde se utilizó para transporte de autoridades y enlace, recibiendo la matrícula militar H-33 y un esquema VIP.



En septiembre del año 2010, fue transferido a la Prefectura Aeropolicial de Carabineros de Chile, Institución que a la fecha aún lo utiliza, con la matrícula H-02, y la tradicional pintura de las aeronaves policiales.



Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía.

Alberto Fernández Donoso. *“Ese singular Sentido de proteger el Vuelo”*, Tomo 2. DGAC 2001
Iván Siminic Ossio. Blogspot.com. MBB-BK-117 en Chile
Archivos del autor.

VIII. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA

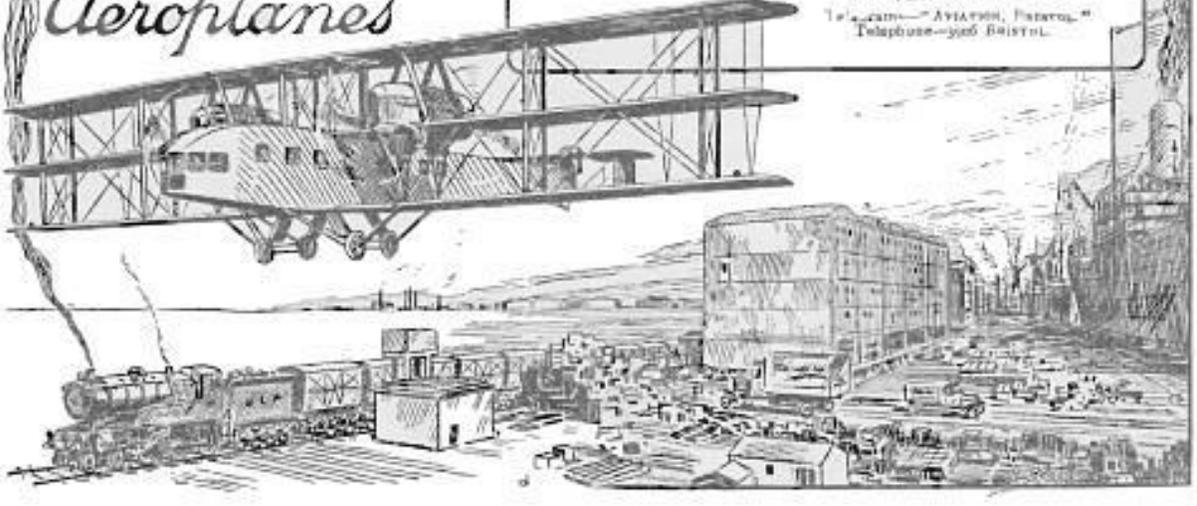
The
"Bristol"
Aeroplanes

THE FIRST AEROPLANE—

To cross the ANDES—
To attain an altitude of 25,000 feet—
To cross the PYRENEES from Great Britain—
To climb to 10,000 ft. in 8 min. 25 secs. and to
20,000 ft. in 16 min. 15 secs.—

—WAS A "BRISTOL."

For particulars of aircraft for all purposes apply to:
**THE BRITISH & COLONIAL
AEROPLANE CO., LTD.,**
Filton—Bristol.
Telegrams—"AVIATOR, Bristol."
Telephone—3265 BRISTOL.



Bristol Aeroplane Co. Interesante aviso de esta compañía británica publicado en 1919, y en donde hacen referencia a sus aviones como los primeros en cruzar la Cordillera de los Andes y los Pirineos.

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



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

CORREO RECIBIDO

Estimado Sr. Presidente:

Por su intermedio, quiero expresar a la Fuerza Aérea de Chile, mis sentidas condolencias, por el fallecimiento de los Capitanes de Bandada (A) señores Rodrigo Valenzuela Ramírez y Rubén Aguilera Guzmán.

Ello significa una importante pérdida, para la formación de futuros oficiales de la FACH.

*Saluda atentamente,
Mario Pinto Valenzuela*



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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg

Alberto Fernández Donoso

Oscar Avendaño Godoy

Claudio Cáceres Godoy

Rino Poletti Barrios

Sandrino Vergara Paredes

Rodrigo Jiménez Schmidt

Presidente

Vicepresidente

Director - Secretario

Director - Tesorero

Director

Director

Director

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

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



REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Declaración de responsabilidad:

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

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

ISSN 0719-9635

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg

Director

Alberto Fernández Donoso

Alfredo Mellado Yañez

Oscar Avendaño Godoy

Sergio Barriga Kreft

Colaboradores

Carlos Saldivia Rojas

Claudio Cáceres Godoy



▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE