



AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN



**Capitán Juan Manuel Boiso Lanza,
un gran amigo de Chile**

**Accidente del helicóptero Alouette III,
Naval 68**

**Cnl. Av. Amalia Villa de la Tapia
a 125 años de su nacimiento**



Abriendo nuevas rutas

Soluciones Aeronáuticas Ingeniería de Sistemas



Vía56

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



▶ REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

AMOR POR LA AVIACIÓN y SU HISTORIA

“a quienes les guste conocer de sus raíces, entenderán mejor qué es el amor por la aviación, y sabrán que también a través de ello, podremos siempre descubrir algo más que nos ayude para comprendernos mejor”

Sin lugar a equivocación, la conectividad aérea dentro de una nación, es una de las obras más macizas que alguien puede legar a su país. Por ello, la oportunidad de realizar un reconocimiento sincero y justo hacia quienes realizan y afianzan esta obra, se convierte cada año en un deber sagrado que cumplimos con orgullo.

Por este motivo, cuando este mes nos invitaron a participar de la celebración del Día de la Aviadora, una fecha justa y alentadora, nos llenó de emoción, porque ello torna la tarea del constante hacer e investigar con un reconocimiento a la persistencia de las mujeres pilotos más allá de la definición de deseo por volar y del deber, incorporando esta actividad a las necesidades del mundo actual.

En referencia a los otros pilotos, hombres y peligros, el Instituto de investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile entrega esta edición el relato de un lamentable accidente que costó dos jóvenes vidas, incorporando la triste realidad al recuerdo y reflexión de lo valioso y arriesgado que es esta actividad que siempre nos entrega tanta seguridad, beneficio y crecimiento.

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



REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS.....	4
<i>74° Aniversario del Museo Nacional de Aeronáutica y del Espacio</i>	4
<i>Interesante conferencia de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía</i>	8
<i>Se recuerda a distinguido Socio en Reunión de Directorio</i>	9
<i>Tres distinguidos miembros del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, incorporados como Miembros Correspondientes del Instituto Balear de la Historia</i>	11
<i>Interesante conferencia dictada por el historiador don Rafael Varela Eissmann</i>	12
<i>Cuarta Temporada de conciertos 2018- Música que nos une</i>	13
<i>Reconocido historiador de Puerto Montt, miembro del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, dicta importante conferencia.....</i>	14
<i>Asamblea General Ordinaria del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y elección de nuevo Directorio 2018-2019.....</i>	16
<i>Conmemoración del 77° Aniversario de la Fuerza Aérea del Perú.....</i>	18
<i>Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile presente en la celebración del Día de la Aviadora.....</i>	19
OBITUARIO.....	23
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS.....	27
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	30
EFEMÉRIDES DEL MES DE AGOSTO.....	39
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS.....	54
<i>Capitán Juan Manuel Boiso Lanza, un gran amigo de Chile</i>	54
<i>Accidente del helicóptero Alouette III, Naval 68</i>	73
<i>Cnl. Av. Amalia Villa de la Tapia, a 125 años de su nacimiento</i>	87
<i>Nuevos helicópteros S-70i (MH-60M) Black Hawk llegan a Santiago</i>	89
AVIONES CON HISTORIA.....	93
<i>Breve reseña del Republic RC-3C "Seabee" en Chile.....</i>	93
SABÍA USTED ?.....	97
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA.....	100
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	101

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ *74° Aniversario del Museo nacional Aeronáutico y del Espacio*

El viernes 6 de julio, el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio (MNAE), de la Dirección General de Aeronáutica Civil, celebró su septuagésimo cuarto aniversario.

El Director de MNAE, don Ricardo Gutiérrez Alfaro, dio la bienvenida a las autoridades civiles y militares, entre ellas, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Jorge Robles Mella y el General de Aviación, señor Víctor Villalobos Collao, Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile; el Alcalde de la Ilustre Municipalidad de Cerrillos, don Arturo Aguirre Gacitúa, además de diversas personalidades del mundo aeronáutico y cultural del país e invitados especiales.



Plano cenital general de algunos de los numerosos asistentes al importante acto

En su discurso, el Director del Museo anunció que el edificio que lo acoge, pasó a denominarse Coronel de Aviación (A) Enrique Flores Álvarez. Con ello realizó una reseña histórica del merecido homenaje que se brindaba a este gran oficial aviador, historiador y eximio artista, quien además fue el primer director del Museo Aeronáutico y presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Luego dio a conocer las actividades en las que ha participado este último tiempo la organización, acercando a la ciudadanía la aeronáutica nacional.



Coronel de Aviación Enrique Flores Álvarez, primer Director del Museo de Aviación, actual Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.

Propone en 1944 al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, don Manuel Tovarías Arroyo la creación del Museo de Aviación, hecho materializado en el Decreto Supremo N° 486 del 13 de Julio de ese año, firmado por el Presidente de la República don Juan Antonio Ríos.

Nos legó su obra "Historia Aeronáutica de Chile," reconocida como "texto oficial de la aviación nacional" bajo el gobierno del presidente Gabriel González Videla.

Santiago, 06 de Julio de 2018

Tras el discurso, se dio paso al descubrimiento de una placa alusiva al Coronel Flores Álvarez¹, con motivo de dar su nombre al edificio del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, acto en donde participaron sus hijos María Teresa y Enrique Flores, quienes emocionados, acompañaron al General Robles y al Director de Aeronáutica a descubrir la placa. *“Como familia es un honor y una tremenda emoción porque sabemos que nuestro padre fue una persona que dedicó su vida a la aviación,*

¹ El coronel Enrique Flores tuvo una destacada participación en actividades aeronáuticas desde niño. Contando con apenas 15 años, era ganador del primer concurso de aeromodelos realizado en la antigua Escuela de Aviación, que en ese tiempo pertenecía al Ejército (1924). El año 1928 ingresa al Ejército y dos años más tarde integra el primer curso de la Escuela de Aviación.

Conoció a casi todos los aviadores pioneros, tanto civiles como militares, con los que compartió interesantes conversaciones y experiencias, lo que le llevó a publicar en los años 1933 y 1934 los dos tomos de su “Historia de la Aviación en Chile”, trabajo que le sirvió para preparar su “Historia Aeronáutica de Chile” -1950-, obra de gran trascendencia, apoyada por una base fotográfica de la aviación pionera, obtenida gracias a sus pertinentes investigaciones, la que ha servido no sólo para sacar del anonimato a los pioneros que tenían tanto que contar a las nuevas generaciones de chilenos, sino que lo llevó a pensar en la creación de un museo que tanto aporta en la actualidad a muchos historiadores para trabajos vinculados al tema aéreo.

En 1940 efectuó un vuelo a Mendoza en un viejo avión Spad de la Primera Guerra Mundial, de propiedad del aviador civil Clodomiro Figueroa. Al año siguiente aterrizó en un avión Piper de 65 HP en la Avenida Bulnes frente a La Moneda, con motivo de la campaña “Alas Para Chile”, que contó con el apoyo del Presidente Pedro Aguirre Cerda, cuyos fondos permitieron la creación de clubes aéreos a lo largo de nuestro país.

Durante su carrera en la Fuerza Aérea de Chile fue comisionado a Estados Unidos, Perú e Italia. Ya retirado de la Fuerza Aérea, junto a don Sergio Barriga, don Alfonso Cuadrado y don Cyril Halley Harris, fue uno de los pilares de la fundación del “Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile”, entidad histórica que fue oficialmente constituida el 26 de agosto de 1983, la que designó como su primer presidente, cargo en el que fue reelegido durante varios años. Escribió trabajos para diarios y revistas; en la revista Fuerza Aérea donde publicó parte del segundo tomo de su Historia Aeronáutica, obra que por razones de tiempo no pudo ver impresa.

Para ver más en: <http://chilecronicas.com/2018/07/museo-aeronautico-reconoce-trayectoria-del-historiador-enrique-flores-alvarez.html>

tremendamente apasionado y comprometido con el tema”, dijo su hija, junto con destacar que “su padre en sí es un patrimonio de Chile y de todo el mundo de la aviación”.

Premiación al interior del MNAE

Luego, se realizó un reconocimiento al personal más destacado y de mayor trayectoria en el museo, entre los que se cuentan nuestro distinguido amigo Carlos González Sasso, Jefe del Taller de Diseño Gráfico por “Trayectoria Funcionaria” y a las muy apreciadas colaboradoras Viviana Pérez Poxzo, Flora Piñol Gómez, quienes se acogieron a retiro de la Institución. Asimismo, distintas personalidades de la aeronáutica fueron reconocidos con un diploma por su importante aporte al museo a través de donaciones que servirán de referencia a la historia de la aeronáutica nacional.



A ello, como ya es costumbre, sacó aplausos la presentación las aeronaves restauradas como lo son un Beechcraft Baron, un F-5 E Tigre III y un Casa A-36 Halcón, además de un carro de combate autopropulsado M-136 y una pieza de artillería Vulcan M-167.



De izquierda a derecha: Los señores Julio César Arrospeide Rivera; Sergio Molina Correa; Alberto Fernández Donoso, vicepresidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y Hugo Camus Palacios, Director del Comité de Estudios de Fenómenos Aéreos Anómalos (CEFAA)

Tras la presentación del material aéreo se dio término a la ceremonia, donde los presentes efectuaron un recorrido por las instalaciones, y conocieron las aeronaves incorporadas a la muestra, además de las exposiciones estáticas y los diversos rincones llenos de historia que ofrece el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio. En la ocasión nuestro Instituto estuvo representado por su Presidente, miembros del Directorio y algunos socios, quienes compartieron en camaradería con las autoridades e invitados presentes.



De izquierda a derecha: Los señores Norberto Traub Gainsborg, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; Dra. María Teresa Flores Barrett y su hermano el Dr. Enrique Flores Barrett, hijos del insigne Coronel de Aviación don Enrique Flores Álvarez (Q.E.P.D.), primer director del ahora Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio que a partir de ahora ostenta su ya legendario nombre.

❖ *Interesante conferencia de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía*

Don Cristóbal García-Huidobro Becerra, profesor de Historia del Derecho en la Pontificia Universidad Católica de Chile y miembro del directorio de la SCHHG, presentó en 9 de julio pasado, la conferencia *“Representación política y mandatos imperativos: un mecanismo de intervención y resguardo de intereses provinciales frente al gobierno central en Chile, 1822-1833”*.

Señala que, la evolución de la representación política en Chile estuvo marcada por el conflicto entre dos formas de concebirla: por un lado, los mandatos imperativos, y por otro los representativos. En el caso del primero tipo de mandato, el diputado obraba solo como un depositario provisional cuyos poderes eran esencialmente revocables por parte de los detentores primarios y originarios de la soberanía, forma, por lo demás, en que se había concebido la representación en Chile desde la creación del primer Congreso Nacional en 1811, y que había continuado luego de la declaración de la

independencia. Los cabildos elegían a los diputados para luego otorgarles poderes de representación e instrucciones, a veces pormenorizadas y otras veces más generales. Esta noción implicaba que los pueblos, entendidos como fuente de la soberanía, no habían hecho cesión de su poder en forma ilimitada e irrestricta, ya que su representante seguía estando ligado a sus electores y respondía materialmente ante ellos o ante la corporación que los representaba localmente, por el cumplimiento de sus instrucciones.

En el caso del mandato representativo, El representante puede tomar acciones y votar o comprometerse, aplicando su propio criterio y según su saber y entender, sin mayor relación u obediencia para con sus mandantes, siendo este mandato absolutamente general y libre. Su origen estaría imbricado en las revoluciones atlánticas, más específicamente las revoluciones inglesas, como también la norteamericana y francesa, que sirvieron de inspiración a muchos de los padres fundadores de las repúblicas americanas. En esta presentación, se puso en relieve dicho conflicto, centrándolo en el caso chileno, y como este fue evolucionando, desde un modelo de Antiguo Régimen, a otro de carácter moderno.



Vista panorámica de la actividad

A la muy interesante actividad asistió en nombre de nuestra corporación, don Norberto Traub Gainsborg, quien felicitó al distinguido conferencista y departió con los muchos asistentes.

❖ *Se recuerda a distinguido Socio en Reunión de Directorio*

Como parte de las actividades internas del Directorio, en Sesión efectuada el pasado martes 10 de julio, se recordó el 30 aniversario del lamentable fallecimiento de nuestro apreciado socio Sr. Germán Picó Cañas², sucedido en Santiago el 12 de julio de 1988.

² Germán Picó Cañas (Santiago, 25 de mayo de 1905- 12 de julio de 1988) fue un distinguido abogado, empresario, político chileno y piloto civil. Miembro del Partido Radical hasta 1969, y entre los cargos que ocupó destaca el de Ministro de Hacienda, bajo la



Germán Picó Cañas (25 de mayo de 1905- 12 de julio de 1988)

presidencia de Gabriel González Videla. También fue el fundador del Diario La Tercera de la empresa periodística Copesa. Estudió en el Instituto Nacional de Santiago y luego se tituló de abogado en la Universidad de Chile (1931).

Casado con la destacada aviadora civil Dora Domínguez, con quien tuvo tres hijos, dos de ellos pilotos civiles. Fue asimismo vicepresidente ejecutivo de la Corporación de Fomento de la Producción, Corfo, entre 1942 y 1946. En 1969 estuvo, con Julio Durán, entre los que dividieron al Partido Radical para formar la Democracia Radical y apoyar la candidatura de Jorge Alessandri en las elecciones presidenciales de 1970.

En septiembre de 1977 fundó Transportes Aéreos Norte-Sur "AERONOR", comenzando a operar en marzo de 1978, dentro del mercado aeronáutico dominado por aquellos días por LAN Chile y LADECO. Su flota estaba compuesta por 3 aviones modelo Fairchild F-27 y cumplía funciones de distribución de los diarios de la capital en las ciudades del Norte del país. Su hijo, Germán Picó Domínguez, fue el CEO de Aeronor en 1981.

En 1985, ingresó como activo Socio de nuestra corporación junto a su distinguida señora (quien además de ser una de las primeras pilotos chilenas en cruzar la cordillera de los Andes en avión, fue presidente del Club Aéreo de Chile entre 1964 y 1965). Este mismo año se convirtió, con Sergio Onofre Jarpa, en uno de los fundadores del Frente Nacional del Trabajo y dos años después estuvo entre los fundadores de Renovación Nacional, partido del cual fue miembro de su Comisión Política.

❖ ***Tres distinguidos miembros del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, incorporados como Miembros Correspondientes del Instituto Balear de la Historia***

El viernes 13 de julio, en una sencilla ceremonia interna, se hizo entrega de las designaciones y respectivos diplomas de “**Miembros Correspondientes**”, que hiciera llegar el Instituto Balear de la Historia a tres distinguidos integrantes de nuestra corporación, los señores Oscar Avendaño Godoy, Norberto Traub Gainsborg y Sandrino Vergara Paredes.

El organismo español en referencia, ha firmado recientemente en abril de este año un Convenio de Colaboración con nuestra corporación, el que se procederá a ratificar y enviar a España en plazo próximo, cuyo objeto principal es el acercamiento, mutua colaboración y estrechamiento de lazos de amistad y entendimiento entre las entidades enunciadas, en todos aquellos temas relacionados con la Investigación, Docencia, Historia y Cultura que puedan ser de interés para las partes, fortaleciendo lazos de unión entre Instituciones y remarcando que el estudio, investigación, en la propia Historia es la mejor manera de conocer el origen de un pueblo, sus logros, gestas y posicionamiento en la Historia.



De izquierda a derecha: Los señores Oscar Avendaño Godoy, Director Secretario; Sandrino Vergara Paredes, Director y don Norberto Traub Gainsborg, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aero náuticas de Chile



Los directores, señores Oscar Avendaño Godoy y Sandrino Vergara Paredes con sus respectivos diplomas de Miembros Correspondientes del Instituto Balear de la Historia

❖ *Interesante conferencia dictada por el historiador don Rafael Videla Eissmann*



En el Círculo de Oficiales en Retiro de las Fuerzas Armadas, se realizó el jueves 19 de julio, a las 18:30 horas, la conferencia “Historia de la Nación Gótico-Araucana”, dictada por el historiador Sr. Rafael Videla Eissmann, quien se refirió en su base, al trabajo del médico Nicolás Palacios que fuera

presentada en su obra “Raza Chilena”, publicada en 1904. Autor profundamente influenciado por el evolucionismo de Darwin y Spencer, el Dr. Palacios planteaba que el pueblo chileno pertenecía a una raza formada por la mezcla de conquistadores (Godos) y los araucanos (pueblo originario de la zona central y sur de Chile). Sus estudios probaron una diferencia antropomorfa sustancial –muchas veces desconocida– entre los araucanos y el pueblo Mapuche, nativos originarios de la Argentina, mismos que años después fueron retomadas por el historiador Francisco Antonio Encina en su voluminosa Historia de Chile, estudios e hipótesis que tuvieron gran impacto en la explicación histórica y antropológica de la nación chilena.

A esta interesante ponencia, asistió en representación de nuestra corporación, don Norberto Traub Gainsborg, quien presentó los saludos y felicitaciones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile al conferencista Sr. Rafael Videla.

❖ *Cuarta Temporada de conciertos 2018- Música que nos une*

En alianza con la I. Municipalidad de Santiago, Fundación Chiloé Concertante, Museo Histórico Militar, Teatro Municipal de Santiago, la Dirección de Desarrollo Comunitario del Sistema de Biblioteca de Providencia y la Universidad Tecnológica Metropolitana se realizó a las 19.30 horas del jueves 19 de julio pasado, la segunda fecha de música docta, popular y danzas que componen las siete actividades culturales previstas de la Cuarta Temporada de Conciertos 2018.



Al interior del Museo Histórico Militar, se realizó un notable concierto de piano, que fuera interpretado por el destacado y virtuoso joven pianista chileno radicado en Viena, Sr. Matías Alzola, quien brindó un programa dedicado a Franz Liszt, recorriendo distintos estilos y épocas, desde las románticas Pavana opus 50 y la Balada N°2, a las transcripciones que hizo de la música popular polaca de Frédéric Chopin, culminando con los Funerales, que resume todo el dramatismo que caracterizó su extraordinaria obra.



Algunos de los asistentes al concierto junto al virtuoso artista.

De izquierda a derecha: Norberto Traub, Matías Alzola, Gabriel Lira, Macarena Lira y el GDD. José Cichero Santos

❖ Reconocido historiador de Puerto Montt, miembro del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, dicta importante conferencia

“Orígenes del Grupo de Aviación N° 5 e implementación de la ruta aérea de los canales” se tituló la exposición que realizó el reconocido historiador Sergio Millar Soto - autor de libros de referencia como *El Espíritu Chamizano* y *Caballeros del Aire Austral* - a los integrantes del Grupo de Aviación N° 5, en el marco de las actividades del 89° aniversario.

La actividad se realizó el jueves 19 de julio en la Base Aérea “El Tepual” de la IIIª Brigada Aérea, instancia en la cual Millar explicó los orígenes de la aviación militar en el sur austral y la forma en cómo algunos de los pioneros de la aviación militar lograron abrir los caminos del aire, rememorando el cúmulo de dificultades administrativas, técnicas y climáticas que debieron sortear para cumplir con la tarea encomendada.

Una mirada en retrospectiva que permitió a los presentes, especialmente a las nuevas generaciones de aviadores militares, contar con mayor información sobre el increíble trabajo que realizaron sus camaradas de armas de antaño.



Al finalizar, Sergio Millar recordó que fue en el sur del país, donde la Fuerza Aérea comenzó su incipiente desafío, en ese entonces, por conectar al país a través del aire, transformándolo en una empresa de alta complejidad, debido a las características geográficas y a la nula infraestructura aeronáutica existente. En este sentido, el Grupo de Aviación N° 5, a través de sus pilotos y especialistas, cumplió un rol protagónico que no se puede olvidar jamás.



Don Sergio Millar Soto recibe una réplica en miniatura del ya emblemático avión Twin Otter, que ofrece diariamente un reconocido y laborioso perfil en los cielos de la zona sur.

❖ *Asamblea General Ordinaria del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y elección de nuevo Directorio 2018-2019*

En lo que fue una fría mañana del pasado sábado 21 de julio de 2018, se llevó a cabo la celebración en el salón de reuniones del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, ubicado en calle Almirante Barroso N°67, Santiago, la Asamblea General Ordinaria en la cual se rindió la cuenta pública de la corporación para el período 2017.



El presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, realiza la cuenta anual de las actividades, logros y acuerdos efectuados durante el período del año 2017

Siendo las 11:10 horas, su Presidente don Norberto Traub dio inicio a esta importante reunión: *"En el nombre de Dios y de quienes nos precedieron en la investigación de la historia de la aeronáutica nacional, procedo a dar abierta la Asamblea"* tras lo cual se leyó la cuenta del período anterior y luego rindió la cuenta pública de las actividades realizadas durante el año 2017.

Al igual que el año anterior, la Asamblea se realizó al interior de la Sala para Conferencias que fuera habilitada a comienzos de año 2016 y que a la fecha ya ha sido alhajada y equipada para recibir cómodamente a unas 40 personas.

A continuación de la rendición dada por el señor presidente, le tocó el turno al Director Tesorero señor Claudio Cáceres Godoy quien rindió un detallado balance económico del período 2017 y entregó la cuenta sobre la situación financiera de la corporación, misma que fue aprobada por la Asamblea.

Luego se procedió a elegir los miembros de las comisiones que apoyarán al nuevo Directorio elegido para este período, de los que resultaron electos los siguientes y distinguidos señores:

Sr. Norberto Traub Gainsborg
Sr. Oscar Avendaño Godoy Sr.
Sr. Alberto Fernández Donoso
Sr. Aníbal Jiménez Lazón

Presidente
Vicepresidente
Director Secretario
Director Tesorero

Directores

Sr. José Esteban Guzmán Moreno
Sr. Mario Magliocchetti Oleaga
Sr. Sandrino Vergara Paredes

Comisión Disciplina y Calificadora de Socios

1. Hosmán Pérez Sepúlveda
2. Erwin Cubillos Salazar
3. Anselmo Aguilar Urra

Comisión Revisora de Cuentas

1. Claudio Cáceres Godoy
2. Pedro Torres Ojeda
3. Cristián Carvallo Ureta



Don Claudio Cáceres Godoy, Director Tesorero da cuenta de los “números” utilizados en el presupuesto del año 2017. Tras ello hace hincapié en lo que significa estar al día, sobre todo cuando las nuevas instalaciones generan costos fijos que demandan sostener e incrementar nuevos gastos para un óptimo funcionamiento de las actividades y compromisos adquiridos hacia la investigación, conmemoración y difusión de nuestra rica historia aeronáutica.

Luego el presidente agradeció la presencia de todos los asistentes destacando la importancia de conmemorar algunos hechos y recordar a aquellos valiosos hombres que entregaron lo mejor de su trabajo para engrandecer nuestra Patria, ya que con ello, perduran y se perpetúan los ejemplos de vida.

“En esta casa no sobra nadie y los invitamos a incorporarse a nuestras actividades de investigación, extensión y conmemoración histórica, recordándoles que toda ayuda, por muy modesta que sea, rescata un hecho del olvido y visibiliza en la memoria a quienes lo protagonizaron”.

Junto a esta invitación, instó a todos nuestros socios, a los amigos de este Instituto y a quienes reciben esta Revista, a sumarse para ayudar y perseverar, con la ayuda de Dios, con su entusiasmo y dedicación para con nuestra historia aeronáutica.

❖ *Conmemoración del 77° Aniversario de la Fuerza Aérea del Perú*

El 23 de julio, en la Embajada de Perú en Chile, se realizó la ceremonia de conmemoración del 77° aniversario de la Fuerza Aérea de esta hermana nación. La actividad estuvo encabezada por el Sr. Embajador del vecino país en Chile, don Jorge Luis Valdez Carrillo y el Agregado Aeronáutico del Perú, Coronel FAP, Sr Martín Leoncio Cangahuala Allain.



El Coronel FAP Sr. Martín Cangahuala se dirige a los asistentes

Asistió en representación del Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, el General de Aviación Manuel Sainz Salas, Comandante del Comando del Personal; el GBA. Eduardo Sacre Catalán y el Comodoro (A) Sr. Raúl Jorquera Conrads, Director de Relaciones Internacionales de la Fuerza Aérea de Chile; altos oficiales de la Fuerza Aérea; autoridades de los Ministerios de Defensa y Relaciones Exteriores peruanos; Agregados de países amigos, diplomáticos e invitados especiales.

En la solemne ocasión en la cual se recordó el camino conjunto que ambas Fuerzas Aéreas realizan tanto en los ejercicios coordinados de la defensa del Hemisferio Sur Americano como el apoyo mutuo ante las calamidades y desastres que nuestras naciones sufren constantemente, también se condecoró al Coronel de Aviación (A) Sr. Eduardo Mosqueira Cruz, con la distinción “Cruz Peruana al

Mérito Aeronáutico”, en la Clase de “Comendador”, en reconocimiento a su fructífera labor realizada como Agregado Aéreo en el Perú.



De izquierda a derecha: Sr. Erick Espinoza B., Presidente del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”; Sra. Marita de Cangahuala; Norberto Traub Gainsborg, Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; Sra. Andrea de Jorquera; Comodoro (A) Raúl Jorquera Conrads, Director de Relaciones Internacionales de la Fuerza Aérea de Chile; CDA (A) Eduardo Mosqueira Cruz y señora; Óscar Avendaño Godoy, Vicepresidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y el CDA (DA) Fernando Atala Cifuentes, Oficial de Enlace para las Agregadurías de la Fuerza Aérea de Chile.

❖ Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile presente en la celebración del Día de la Aviadora



Orietta Rodríguez nos brinda un brillante inicio en la celebración del Día de la Aviadora

Con la presencia de altas autoridades civiles y militares, se llevó a efecto el día jueves 26 de julio en el auditorio del Club Aéreo de Santiago, la celebración del Día de la Aviadora.

La actividad se inició con la alocución de la señora Orietta Rodríguez G., Presidente de la Agrupación de mujeres Pilotos de Chile “Alas Andinas”. En su presentación, Orietta se refirió a la génesis fundacional de esta agrupación, sus actividades y la destacada labor que cumplió la recordada aviadora Margot Duhalde Sotomayor.

Entre los invitados se encontraba el Alcalde de la comuna de la Reina, señor José Manuel Palacios Parra ; en representación del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, el General de Brigada José Miguel Aguirre Gamboa; el Secretario General de la Dirección General de Aeronáutica Civil Ricardo Gutierrez Recabarren; el Presidente del Club Aéreo de Santiago Hans Gesche Walker; el ex Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Ricardo Ortega Perrier; el Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile Norberto Traub Gainsborg, representantes de la Brigada de Aviación de Ejército; Federación Aérea de Chile; altos oficiales de la Fuerza Aérea de Chile, representantes de Clubes Aéreos y socias de la Agrupación de mujeres Pilotos de Chile “Alas Andinas”.

Posterior al discurso de bienvenida, la presidente de la Agrupación Alas Andinas, invitó al Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, señor Norberto Traub Gainsborg a compartir con el público una reseña histórica denominada “Precursoras con sentido”, completa cronología de la participación femenina en los albores de la aeronáutica mundial y nacional.



 **YouTube**
Click para ver actividad

Norberto Traub recordando los inicios de la aviación femenina en Chile

Al finalizar la actividad, se entregaron reconocimientos a la comandante de aeronaves señora Constanza Riderelli Rousseau y al presidente del Club Aéreo de Santiago Hans Gesche Walker.



Náyade Muñoz Rivera, directora de Alas Andinas junto al Jefe de la División de Educación de la Fuerza Aérea, GDB (A) José Miguel Aguirre Gamboa, le entregan un reconocimiento a la Piloto Comandante de Aeronave Constanza Riderelli Rousseau.

Finalizando esta sencilla pero importante ceremonia, los presentes pasaron a compartir un café en las dependencias del Club Aéreo, y disfrutar de una muestra alusiva itinerante denominada “*Mujeres en la Aeronáutica Nacional*”, la cual ilustra la efectiva y valiente participación de la mujer chilena en el progreso de nuestra aeronáutica, desde sus inicios hasta nuestros días, donde su aporte es cotidiano e indispensable.





Vistas generales de los asistentes disfrutando de la exposición de paneles alusivos que facilitara el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio para la especial ocasión en que se celebró el “Día de la Aviadora”

II. OBITUARIO



Marringje Stek Akker (Q.E.P.D.)

Marringje Stek Akker

1929 - 2018

"Gipsy"

Nacida el 1° de diciembre de 1929 en Kedichen, Holanda, de niña le tocó presenciar la invasión de su patria por las tropas de Hitler y sufrir posteriormente los rigores de la Segunda Guerra Mundial.

Siendo ya mayor, como guía turística recorrió varias naciones europeas que comenzaban a renacer de las ruinas de la contienda.

Fue entonces que unos turistas le hablaron de un país hermoso y distante llamado Chile, al que más por curiosidad llegó en 1962, tal vez sin pensar que aquí echaría raíces.

Año en que ingresó a Lan-Chile como auxiliar de vuelo, ganándose pronto las simpatías de pilotos y tripulantes.

"Alegre y divertida", la recuerdan algunas compañeras de aquella época, quien, al hacer escala los aviones en Iquique, no perdía ocasión de correr hasta la cercana playa de Cavanca para darse un agradable baño en sus templadas aguas.

Por su parte, más de alguna broma le jugaron viejos comandantes, los que aprovechándose de su precario dominio del castellano, le enseñaban *"frases de cortesía"* con que debía recibir a los pasajeros a bordo de los aviones.

Con vergüenza se enteraría posteriormente que aquellas frases distaban mucho de ser corteses.

Sin perjuicio de su trabajo en la empresa bandera, el entusiasmo que en ella despertara la aviación la llevó a incorporarse al Club Aéreo de Melipilla, donde efectuó el curso de piloto, sintiéndose plenamente realizada al coger en sus manos los mandos de un avión.

Al enterarse en 1966 que la Escuela Técnica Aeronáutica abría las postulaciones para el Curso de Controladores de Tránsito Aéreo, renunció a Lan-Chile, postuló al mismo y salió aceptada, no obstante que en principio su condición de mujer le trajo más de una dificultad.

Terminados sus estudios y con el título de controladora en la mano, en 1967 fue contratada en la Dirección General de Aeronáutica Civil, dando inicio a una dilatada carrera en la especialidad, prestando servicios en Pudahuel, Los Cerrillos, Las Condes y Tobalaba.

De una personalidad exuberante, "*Gipsy*", como cariñosamente era conocida, competía en belleza con las auxiliares de vuelo y las ground hostess de las compañías aéreas, especialmente en Los Cerrillos, aeropuerto donde todos quienes en él laboraban, sin excepción constituían una sola familia aérea.

Cuando las condiciones meteorológicas se tornaban marginales, además del empleo del lenguaje netamente profesional, ella siempre lo acompañaba del consejo oportuno y de la palabra afectuosa. Gestos que los pilotos sabían valorar, llevándolos en más de una ocasión, tras una azarosa aproximación, a subir a la torre a manifestarle personalmente sus agradecimientos.

De su paso por Tobalaba como Jefe de Operaciones, se guardan hermosos recuerdos, tanto por la atención que brindaba a los usuarios, como por la formación que impartía al personal a su mando, quienes a ella se referían como "*La Jefa*".

Dado lo precario que en ese entonces eran las instalaciones de Aeronáutica en Tobalaba, personalmente con femenina delicadeza, se preocupó de mejorar la presentación y ornato de las mismas no obstante los sacrificios que ello le demandó.

De personalidad franca y sincera, sabía exponer sus puntos de vista, representándolos ante quien correspondía, pero con una lealtad a toda prueba.

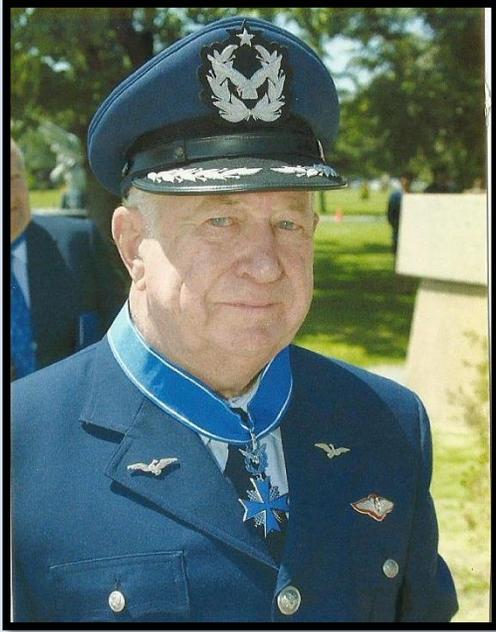
Su última destinación la cumplió en la Regional Central de la DGAC, acogéndose a retiro a mediados de los noventa, radicándose en un balneario costero frente a ese mar que tanto la atraía.

Pero no en vano los años habían ido pasando y las huellas de los mismos ya se hacían notar en su físico, manteniendo no obstante en su mirada aquella dulzura que le nacía del fondo del alma, hasta presentarse ante el Supremo Creador en la madrugada del 4 de julio pasado.

Recuerdos todos que afloran a la mente en una tarde invernal, preñada de nubes amenazantes, que al sacar del templo la urna conteniendo sus restos, dejan caer sus primeras lágrimas, mientras el cortejo inicia su marcha doliente hacia el camposanto.

Sergio Barriga Kreft





Iván Cabrera Cassanello (Q.E.P.D.)

Iván Cabrera Cassanello

"Caballero de las alas rancagüinas"

Desde niño sintió una atracción especial por los aviones, por lo que contando con los requisitos exigidos no dudó en orientar sus pasos a la Escuela de Aviación, decidido a convertirse en oficial de la Fuerza Aérea de Chile.

Sin embargo, la repentina muerte de su padre echó por tierra aquellos anhelos largamente acariciados y a edad temprana debió entrar a trabajar para ayudar al sustento familiar y a costear sus estudios, manteniendo eso si sus anhelos de ser aviador. Tal vez en ese momento, llevando la amargura de ver frustradas sus esperanzas, no imaginaba que en un futuro el destino lo llevaría a ingresar a la Fuerza Aérea, pero por otro camino.

Fue en 1950 que el club aéreo de su natal Rancagua le dio facilidades para ingresar a la entidad y realizar el curso de piloto. Curso que culminó con éxito el 27 de mayo de ese año, al rendir un brillante examen ante la Dirección de Aeronáutica, entidad que le otorgó la licencia de piloto aviador de turismo. Se daba comienzo con ello, a la que sería una dilatada trayectoria en los cielos de la patria. Habiendo ganado en experiencia, el 9 de agosto de 1956 recibió su habilitación de instructor de vuelo iniciando una fecunda actividad como tal en los clubes aéreos de Rancagua, San Fernando y Santa Cruz, llegando a formar más de una centena nuevos pilotos, siendo el número cien su hijo Claudio, quien llegaría a ser un avezado piloto de trabajos aéreos. Alegría que se vería incrementada con el ingreso a la Escuela de Aviación en 1971 de su hijo Iván, hoy en día distinguido coronel de la Fuerza Aérea.

Consciente que el volar no se reducía solo a una satisfacción personal, cuando aún en Chile el Servicio de Búsqueda y Salvamento no alcanzaba el estatus que hoy en día todos le conocemos, organizó a los clubes aéreos zonales y personalmente encabezó innumerables búsquedas de aeronaves y gente extraviada, especialmente en los sectores cordilleranos. Gesto que mereció el reconocimiento de la Fuerza Aérea.

Por otra parte, convencido de la necesidad que Rancagua contara con un aeródromo acorde a su importancia, aunó voluntades y tras grandes esfuerzos, a fines de los cincuenta los vio materializados al autorizarse el funcionamiento de "La Independencia", poniéndose con ello fin a las actividades en la precaria canchita de "Centenario", al norte de la ciudad. Tiempo después, con sus propios medios construyó el primer hangar del club aéreo y obtuvo los recursos para extender la pista en más de mil metros. Dotado de un férreo espíritu solidario, producido el terremoto del 21 de mayo de 1960 que azoló la zona de Concepción, fue de los primeros en poner ruedas en "Hualpencillo", transportando ayuda para los damnificados.

Benemérita acción, que tras el violento sismo y posterior maremoto del día 22, que dejó el sur de Chile convertido en ruinas, por especial encargo de la intendencia provincial, viajó hasta Chiloé llevando la ayuda solidaria a las víctimas de la tragedia, permaneciendo en la isla como integrante del puente aéreo durante un mes. Fue a su paso por la región de Los Lagos que desde el aire pudo apreciar lo acaecido en el Riñihue, siendo el primero en alertar a las autoridades del peligro que se ceñía sobre Valdivia.

Tan meritoria actuación durante la tragedia, llevó a la Fuerza Aérea de Chile el 7 de junio de 1960, a integrarlo a su reserva aérea con el grado de subteniente en la rama del aire. Institución en la cual fue ascendiendo de grado en grado, cumpliendo con los períodos reglamentario de llamado al servicio activo, hasta alcanzar el de comandante de grupo. El más alto al que puede aspirar un oficial de reserva. Su última actuación como tal, sería para los sucesos de 1978, derivados de la grave situación vecinal que se vivió con Argentina.

Hablar de la vida de don Iván Cabrera Cassanello, es referirse a la historia del Club Aéreo de Rancagua, entidad de la cual fue socio activo por más de cincuenta años, de ellos treinta en calidad de director y catorce como su presidente. Como tal, decidida participación le cupo en la renovación del material de vuelo del club, correspondiéndole en tres oportunidades traer desde los Estados Unidos nuevos aviones. Memorable fue la traída en 1971 de un Piper Cherokee 140, en que en Buenaventura, Colombia, estuvo a punto de perder la vida al verse cogido por una violenta tormenta tropical, debido a una errada información meteorológica que se le proporcionara. Oportunidad en que como último recurso para salvar la aeronave que se había confiado a sus manos, con visibilidad casi nula, optó por aterrizar en la cuesta de un camino montañoso que sorpresivamente apareció entre las nubes. Si difícil fue aterrizar ahí, más lo fue el posterior despegue.

Una trayectoria tan destacada en los cielos de la patria, en vida lo hizo acreedor a innumerables testimonios de reconocimiento, tanto a nivel nacional como internacional. Estando cierto que por su innata modestia no le habría gustado que ello se trajera al recuerdo, solo mencionaremos que fue distinguido con el “Premio Paul Tissandier”, que le otorgara la Federación Aeronáutica Internacional y que la Fuerza Aérea de Chile puso en su pecho la “Condecoración Cruz al Mérito Aeronáutico”.

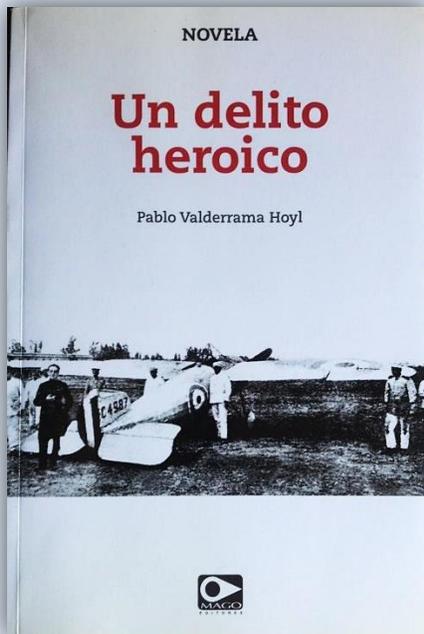
“De una cosa sí debemos estar seguros en esta vida”, dijo un orador al despedir sus restos en la catedral; *“El que un día nacimos y otro hemos de morir”* y para él, ya anciano, llegó la hora en que como lo señalara el poeta, a su puerta la Viajera sutilmente llamó...

Cuando la noche ha caído, se deja oír el lento tañir de la campana del cementerio, dando la bienvenida al que en su suelo encontrará el reposo eterno. En la quietud profunda que reina, el oficiante ante su tumba recién abierta, reza las últimas preces encomendando su alma a la misericordia del Padre Eterno.

Instante en que las lágrimas se enjugan y sin nada más que decir, en silencio nos alejamos del camposanto, llevando en nuestros corazones la pena honda por el camarada al que hemos venido a despedir.

Sergio Barriga Kreft

III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS

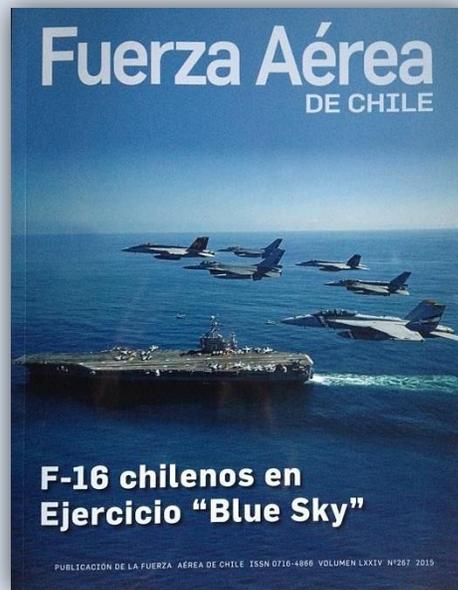
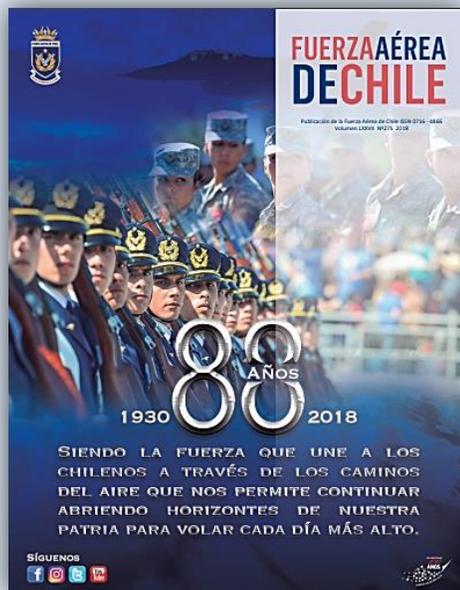


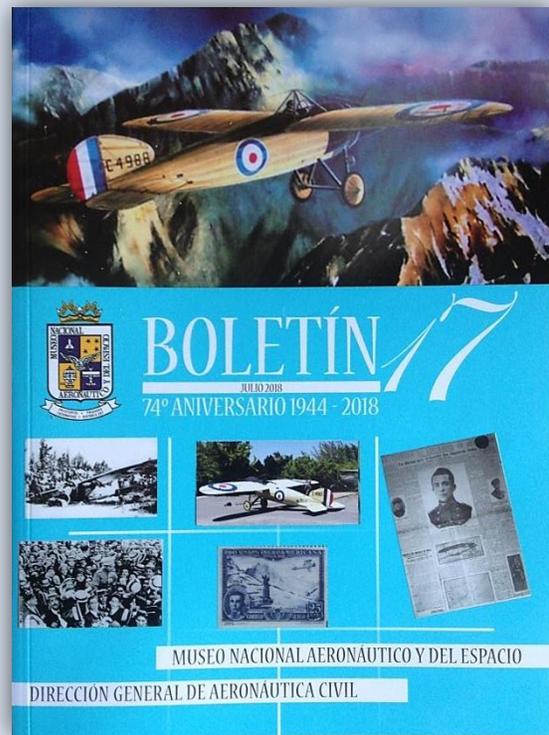
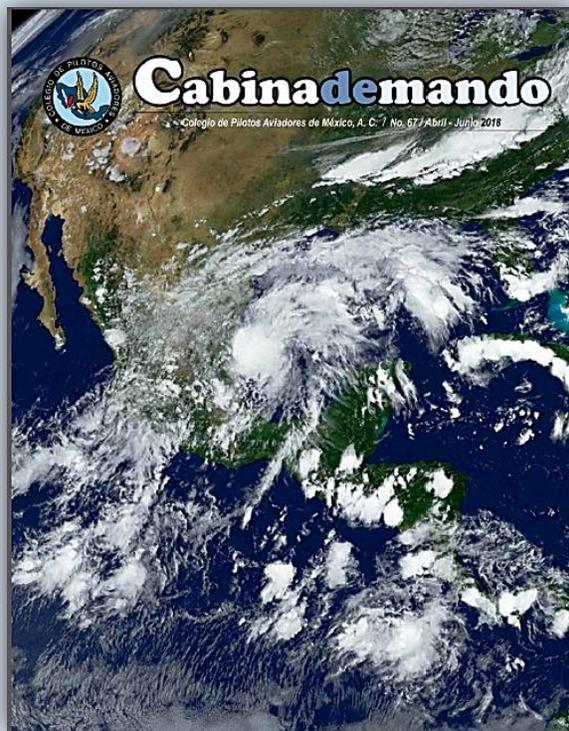
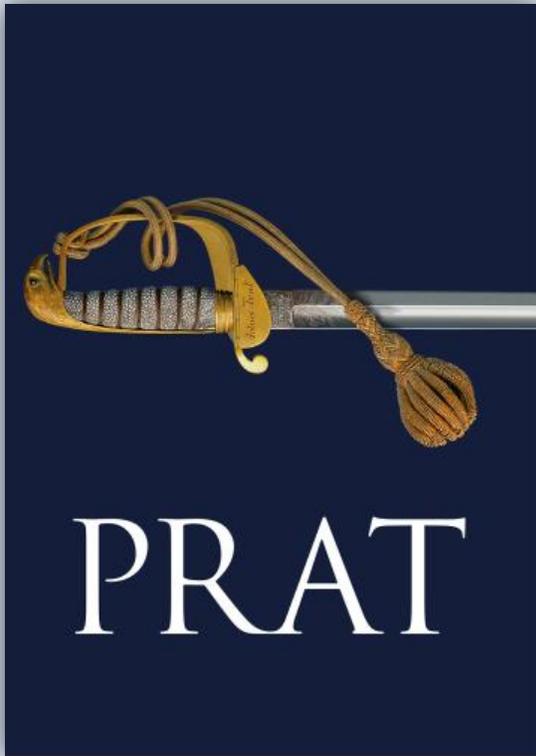
- ❖ *En julio, además de recibir para nuestra biblioteca algunas interesantes publicaciones que ya están disponibles para su consulta, agradecemos los entusiastas y excelentes comentarios recibidos en referencia a nuestros dos últimos números especiales, y a quienes han hecho posible su impresión.*

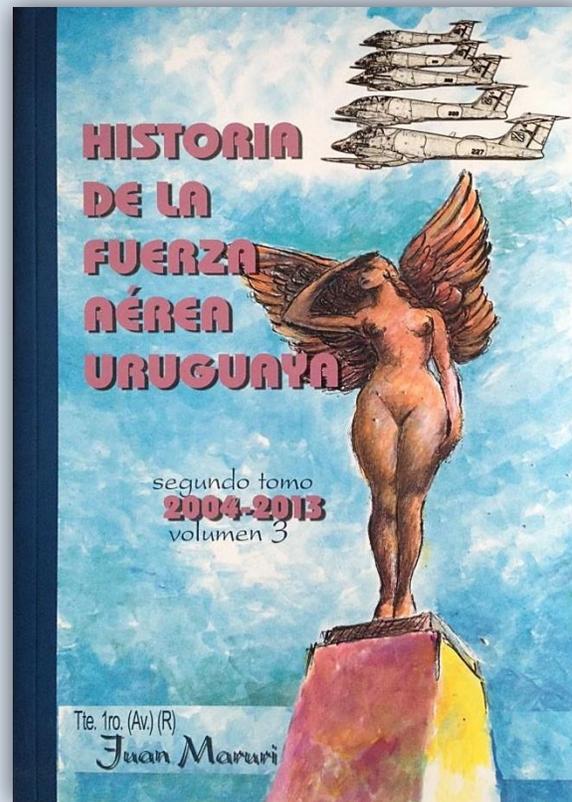
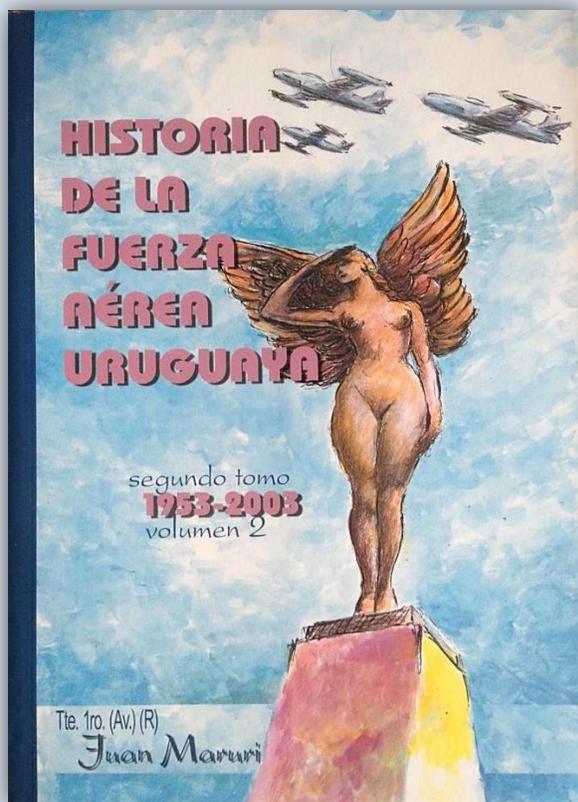
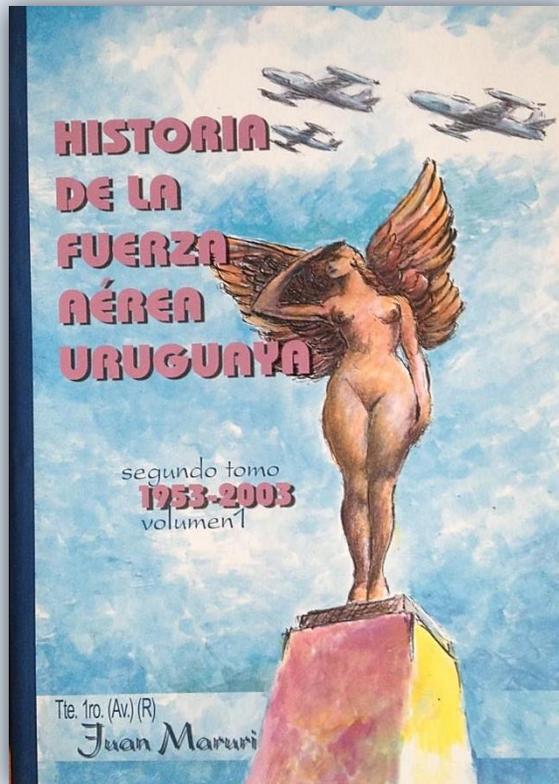
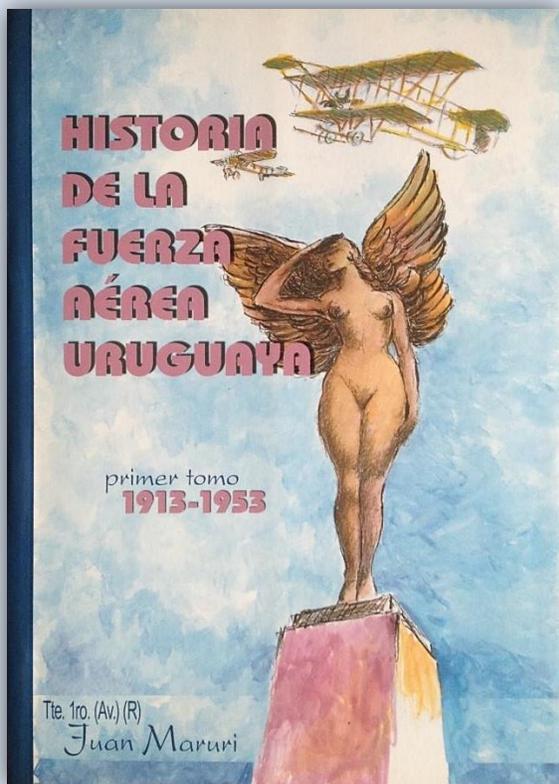
Portadas de las valiosas publicaciones que recibíamos de regalo por parte del Museo Nacional Aeronáutico y Espacial; al Miembro Correspondiente en México, don Víctor Hugo Gutiérrez; al Departamento Comunicacional de la Fuerza Aérea, Sociedad Chilena de Historia y Geografía a don Camilo Labbe Cortínez y al Agregado Aeronáutico del Uruguay en Chile, Crl. Alejandro H. Arocena.

*Interesante novela que además de relevar el histórico papel de don Armando Cortínez Mujica en la conquista del macizo andino por avión, añade algo de picardía y emoción en su relato de vida.
(Obra e investigación de Pablo Valderrama Hoyl)*

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.

Nos enorgullece dar a conocer este mes de agosto, la organización de nuestro Primer Taller Formativo, "Elaborando reportes científicos", el cual será dictado por el Dr. Lucio Cañete Arratia, reconocido académico de la Facultad Tecnológica de la Universidad de Santiago de Chile, y está dirigido especialmente dirigido todos aquellos entusiastas integrantes del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, miembros de Academias e Instituto congéneres y otros interesados que quieran perfeccionar sus competencias y calidad de sus publicaciones y/o trabajos de investigación histórica científica.

Taller 2018

Elaborando reportes científicos: "impactando al mundo"

El quehacer de todo científico es comunicar sus aportes al mundo y esta irrenunciable actividad reviste una gran relevancia hacia la sociedad cuyas áreas del conocimiento aún no están satisfactoriamente posicionadas.

En tal contexto, aceptando que las ciencias dedicadas al estudio de entes antiguos en Chile todavía no logran alcanzar el sitial que se merecen, el presente taller pretende contribuir a mejorar tal situación.

En efecto, puesto que el artículo científico es la culminación de proceso científico, las herramientas entregadas para conseguir dicho producto necesariamente aportarán a la cadena de eslabones previos.

Objetivo del Taller

Entregar los conceptos vitales para todo el proceso productivo de reportes científicos exitosos en asuntos históricos en general y en histórico-aeronáuticos en particular.

Requisito de aprobación

Para obtener la constancia oficial de aprobación del taller por parte de la Facultad Tecnológica de la Universidad de Santiago de Chile, cada participante deberá entregar una primera versión de un artículo científico histórico transcurridas tres semanas de la última sesión.

Fecha y lugar

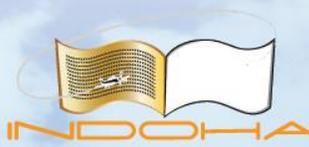
Las clases presenciales consideran dos sesiones presenciales de cuatro horas pedagógicas cada una (8 horas pedagógicas en total), separadas por una pausa. Éstas se realizarán en la sede del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile en fechas próxima a acordar.

CUPOS LIMITADOS

Consultas e Inscripciones durante agosto al 982885844 o a: taller@historiaaeronauticadechile.cl



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



**INSTITUTO DOMINICANO
DE HISTORIA AERONÁUTICA**

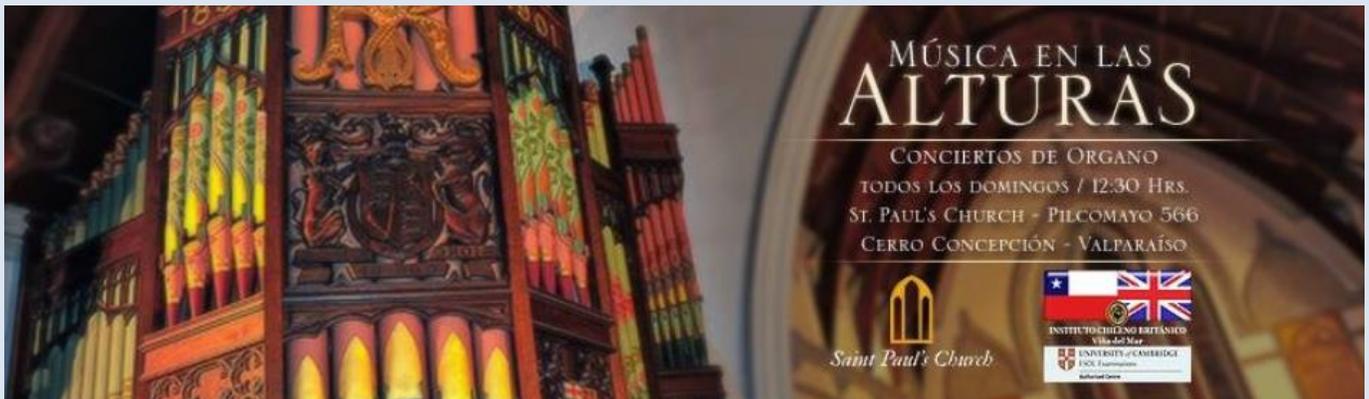


**12 - 17
Noviembre 2018**
Santo Domingo, República Dominicana



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

❖ 160 Aniversario de la Catedral Anglicana de Saint Paul en la ciudad de Valparaíso



Bienvenidos a la Catedral Anglicana de Saint Paul, que este año, 2018, cumple 160 años de existencia. Construido en el año 1858 en el Cerro Concepción de Valparaíso, el primero de su tipo en Chile, nació de la Comunidad Anglicana instalada en este tradicional y antiguo puerto de Chile. Patrimonio de la Humanidad, junto con el Cerro Concepción sobre el cual está construida, fue declarado Monumento Nacional en 1979 y Catedral en el año 2016.

Visite la Catedral (su historia, arquitectura, vitrales, órgano y trabajo de restauración), las diversas actividades que realizan y sus horarios, entre ellos recitales de órgano en vivo, visitas históricas guiadas, etc.

La Catedral Anglicana de Saint Paul posee interesantísimos registros familiares, lo que ha permitido indagar a esta corporación sobre muchos relevantes aviadores británico chilenos y sus orígenes. Lo invitamos a contactarlos al correo: saintpaulchurchvalpo@gmail.com

❖ Archivo Histórico de Concepción presenta nuevas ediciones

Ya suman 14 los títulos publicados, más tres reediciones. Después de 20 años de su aparición original, se entrega al público *“El Mercado Regional de Concepción y su articulación al mercado virreinal y mundial. Silgo XVII”*, versión ampliada y actualizada del clásico libro *“Historia de Concepción: organización colonial y economía agraria, 1600-1650”*, de Iván Inostroza Córdova, Doctor en Historia y profesor en la Universidad de la Frontera. La presentación se realizó en la Biblioteca Municipal de Concepción, el martes 17 de julio pasado.

“El libro pretende entregar una fotografía del pasado, del siglo XVII; se trata de ofrecer una idea de las relaciones interétnicas, para entender el conflicto que se da en estos momentos entre la población indígena y la sociedad chilena; aquí se demuestra que hubo guerras más violentas, pero que se llegó a un consenso y a una paz, eso podría ayudarnos a buscar los caminos para un mejor entendimiento actual”, señaló el autor del libro, al finalizar la actividad.

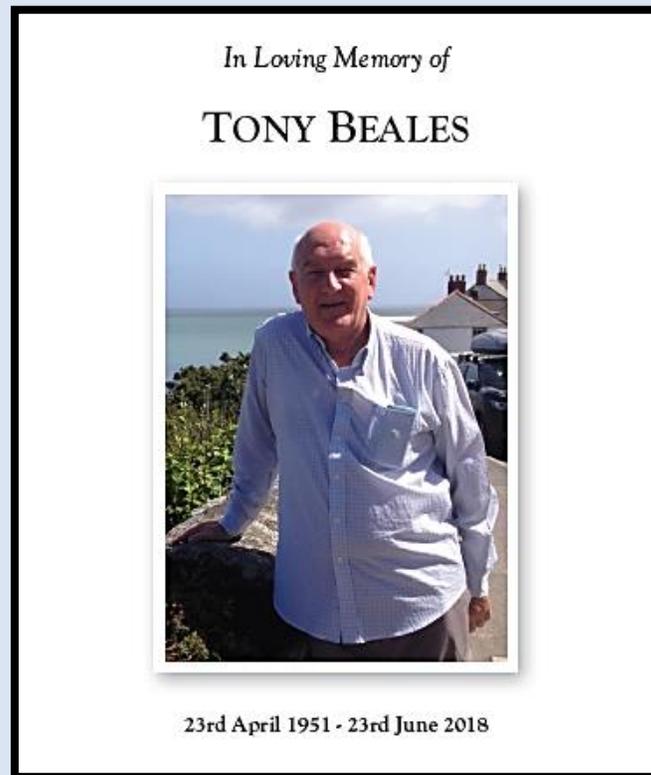
En contexto de *“La semana de la Identidad Penquista”* se presentaron además tres nuevas publicaciones de las Ediciones del Archivo Histórico, que corresponden a sendos libros ya agotados. Se trata de *“Cerámica en Penco: industria y sociedad 188 -1962”*, del historiador Boris Márquez Ochoa, obra que muestra la importancia de la industria de la cerámica y el desarrollo de la ciudad asociado a ella; *“Guía Patrimonial del Cementerio General de Concepción”*, escrito por la periodista Verona Loyola Orias, que da cuenta de las figuras más relevantes, en el circuito del Cementerio; *“Estudios sobre la Capital del Sur: Ciudad y sociedad en Concepción 1835-1930”*, trabajo realizado por Marco Antonio León León, relativo al proceso de modernización y el control social de la población urbano-popular en la ciudad.

“La gente demanda conocimiento histórico; hay que responder a estos requerimientos conservando archivos, con actividades abiertas a la comunidad y difundiendo el saber a través de publicaciones, por eso la importancia de la edición de libros físicos y digitales, como los que hoy presentamos; en nuestro Portal existen muchos más” comentó Armando Cartes Montory, Director del Archivo Histórico Concepción. Los que se presentaron en esta ocasión y todos los que el Archivo ha editado pueden descargarse, de forma gratuita y a texto completo, en la siguiente dirección:

http://www.archivohistoricoconcepcion.cl/ed_publicaciones.php



- ❖ *De los funerales de nuestro apreciado amigo Norman Anthony Beales, los que tuvieron lugar en Easthampstead Park Crematorium, el pasado 12 de julio, donde nuestro representante en Inglaterra Dacre Watson, estuvo presente.*



Here he met many wonderful colleagues who would become life long friends. He was so highly thought of that if anyone needed to know anything, they would be told 'Ask Tony Beales – he'll know!' Even after his retirement, he was called back as a consultant as he was the only person who understood the new computer system!

Working at Heathrow was the ideal place for Tony, *a lover of all things aeronautical*. **He was the co-author of 'The Complete Civil Aircraft Registers of Peru' with his friend John Davis. They were about to complete the same for Chile. It was on Tony's recent visit to Chile that he felt unwell, ultimately leading to his diagnosis and sad passing.**

I would like to read a tribute on behalf of Tony's friend *Captain Dacre Watson* who is representing the Chilean Aviation Historical Institute.

"Tony really has made a name for himself in Chile and Peru where his diligence, incredible tenacity and interpersonal skills in dealing with others has now ensured that a large part of the aviation history of these two countries is now on record. An incredible feat."

Norma has been told that Tony's friends in Peru and Chile will be holding a small ceremony today in remembrance and honour of him.

❖ *Nuevo presidente asume mando de la Academia Colombiana de Historia Aérea*

A las cuatro de la tarde del 30 de julio de 2018, en el Casino Central de Oficiales de la Fuerza Aérea Colombiana, el señor General Carlos Eduardo Bueno Vargas, Comandante de la Institución, presidió la ceremonia de nombramiento y posesión del nuevo Presidente de la Academia Colombiana de Historia Aérea. Su nuevo titular el señor Brigadier General Henry Quintero Barrios, quien también se desempeña como Jefe de Tecnologías de la Información y Comunicaciones, tendrá a su cargo, durante los próximos dos años, la responsabilidad de dirigir la Academia, que se constituye en pilar para la consolidación del legado aeronáutico nacional.



El señor General Carlos Eduardo Bueno Vargas, Comandante de la Fuerza Aérea de Colombia presidió la ceremonia de nombramiento y posesión del nuevo Presidente de la Academia Colombiana de Historia Aérea, el señor Brigadier General don Henry Quintero Barrios.

La Academia Colombiana de Historia Aérea depende directamente del Comando de la Institución, se constituyó el 23 de noviembre de 1993, gracias al decidido apoyo del entonces Comandante de la Fuerza Aérea Colombiana señor Mayor General Alfonso Antonio Abondano Alzamora y del señor Mayor (r) Óscar Forero Racines, quien fue en vida su mayor gestor e impulsor.

Denominada “*José Vicente Concha*”, en homenaje al Presidente de la República de Colombia, ya que durante su gobierno se expidió la Ley 15 del 7 de septiembre de 1916, que dispuso la creación de la primera Escuela de Aviación Militar en Colombia y las correspondientes apropiaciones

presupuestales, dando paso al nacimiento de la Academia a partir de la Oficina de Registro Histórico de la Fuerza, que a su vez fue creada por Disposición del Comando de la Fuerza Aérea Colombiana N°007 del 12 de octubre de 1990.

El Comando de la Fuerza Aérea designó al señor Mayor Óscar Forero Racines, como Presidente Fundador de la Academia, y a sus demás integrantes. Su investidura se llevó a cabo en aquellos días en el Salón Banderas del Comando de la Fuerza Aérea, y quedó registrada en el acta N° 001 de la Academia.

Desde su creación, la Academia se ha caracterizado por ser una corporación cultural defensora del patrimonio de la aviación nacional, con la tarea de recolectar, organizar, exaltar, promover y difundir la historia de la aviación nacional en todas sus expresiones: civil, militar, comercial, deportiva, entre otras, a través de la investigación, el estudio y la reestructuración del medio aeronáutico, contribuyendo en la formación y preservación de archivos, textos, documentos, fotos, gráficos y mapas históricos aeronáuticos, como también es el velar por la conmemoración de efemérides especiales, exaltando y honrando a la aviación nacional y a sus instituciones. Así mismo, es un organismo asesor en materia aeronáutica para entidades homólogas o similares que requieren de este tipo de información.



El señor Mayor General Juan Carlos Ramírez Mejía, dirigiéndose a los asistentes

Aprovechamos la ocasión de esta breve nota, para agradecer al General Juan Carlos Ramírez Mejía, quien hasta este mes de julio de 2018 encabezara la Academia Colombiana, todo su trabajo efectuado en el rescate y difusión de la historia aeronáutica americana y el apoyo prestado a las actividades de esta corporación, como al que a todas las organizaciones que componen la Federación Internacional de Entidades Histórico Aeronáuticas y Espaciales (FIDEHAE).

Por la misma vía, desearle al nuevo presidente, Brigadier General Henry Quintero Barrios, toda suerte de éxitos en su futura gestión, como también enviar por su intermedio un caluroso saludo a todos nuestros grandes amigos miembros de esa noble institución hermana.



De izquierda a derecha: Técnico Jefe y Capitán Mario Sarmiento; Ingeniero Luis Darío Munera Posada, profesor de la Universidad Militar y el Dr. Álvaro Sequera Duarte, Miembro Correspondiente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile en Colombia.



De izquierda a derecha: Ingeniero Javier Segura, Director General de la Revista ABC Aeronáutico, el señor General Carlos Eduardo Bueno Vargas, Comandante de la Fuerza Aérea Colombiana; Ingeniero Dr. Gustavo Arias De Greiff, Vicepresidente saliente de la Academia Colombiana de Historia Aérea y el cardiólogo Dr. Jorge Reynolds Pombo, miembro de la Academia Colombiana de Historia Aérea.

SU COOPERATIVA EN TODAS LAS REGIONES DEL PAIS



OFICINAS EN REGIONES

Arica:	(58) 2258 845
Iquique:	(57) 2410 166
Calama:	(55) 2538 065
Antofagasta:	(55) 2284 781
Copiapó:	(52) 2212 848
La Serena:	(51) 2216 730
Isla de Pascua:	(32) 2551 976
Quillota:	(33) 2318 873
Quintero:	(32) 2934 885
Viña del Mar:	(32) 2697 026
Valparaíso:	(32) 2259 742
Quilpue:	(32) 2956 589
Los Andes:	(34) 2408 286
Rancagua:	(72) 2226 574
Curicó:	(75) 2321 579
Talca:	(71) 2224 824
Chillán:	(42) 2222 682
Concepción:	(41) 2794 290
Los Ángeles:	(43) 2324 925
Talcahuano:	(41) 2557 695
Temuco:	(45) 2231 626
Valdivia:	(63) 2343 804
Osorno:	(64) 2315 007
Puerto Montt:	(65) 2313 750
Castro	(65) 2532 436
Coyhaique:	(67) 2252 007
Punta Arenas:	(61) 2248 992

OFICINAS EN SANTIAGO

República:	(2) 2692 4000
El Bosque:	(2) 2692 4000
Cerrillos:	(2) 2557 4109
La Florida:	(2) 2580 7716
Las Condes:	(2) 2342 8300



HORARIO DE ATENCIÓN

Lunes a Jueves: 09:00 a 14:00 hrs.
y de 15:00 a 18:30 hrs.
Viernes: 09:00 a 14:00 hrs.
y de 15:00 a 17:30 hrs.



ATENCIÓN TELEFÓNICA (+562) 2692 4000

Lunes a Jueves: 09:00 a 19:00 hrs.
viernes: 09:00 a 17:30 hrs.
Si desea comunicarse a un Anexo en particular, marque Opción 5 y el Anexo.



ATENCIÓN EN LINEA

Si desea realizar consultas, contacte a nuestras ejecutivas de Contact Center al mail contactos@capual.cl.

Si requiere confirmar pago mediante Transferencia Electrónica, escribanos a pago@capual.cl.

IV. EFEMÉRIDES DEL MES DE AGOSTO

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



Aeródromo “El Morro”

1/08/1920: Luego de una manifestación popular en el Parque Cousiño de la ciudad de Santiago, la entonces “1ra. Escuadrilla de Aviación” se embarca en el Vapor Pisagua rumbo a Arica, desde donde volará a Tacna, permaneciendo en la zona norte hasta abril de 1921.

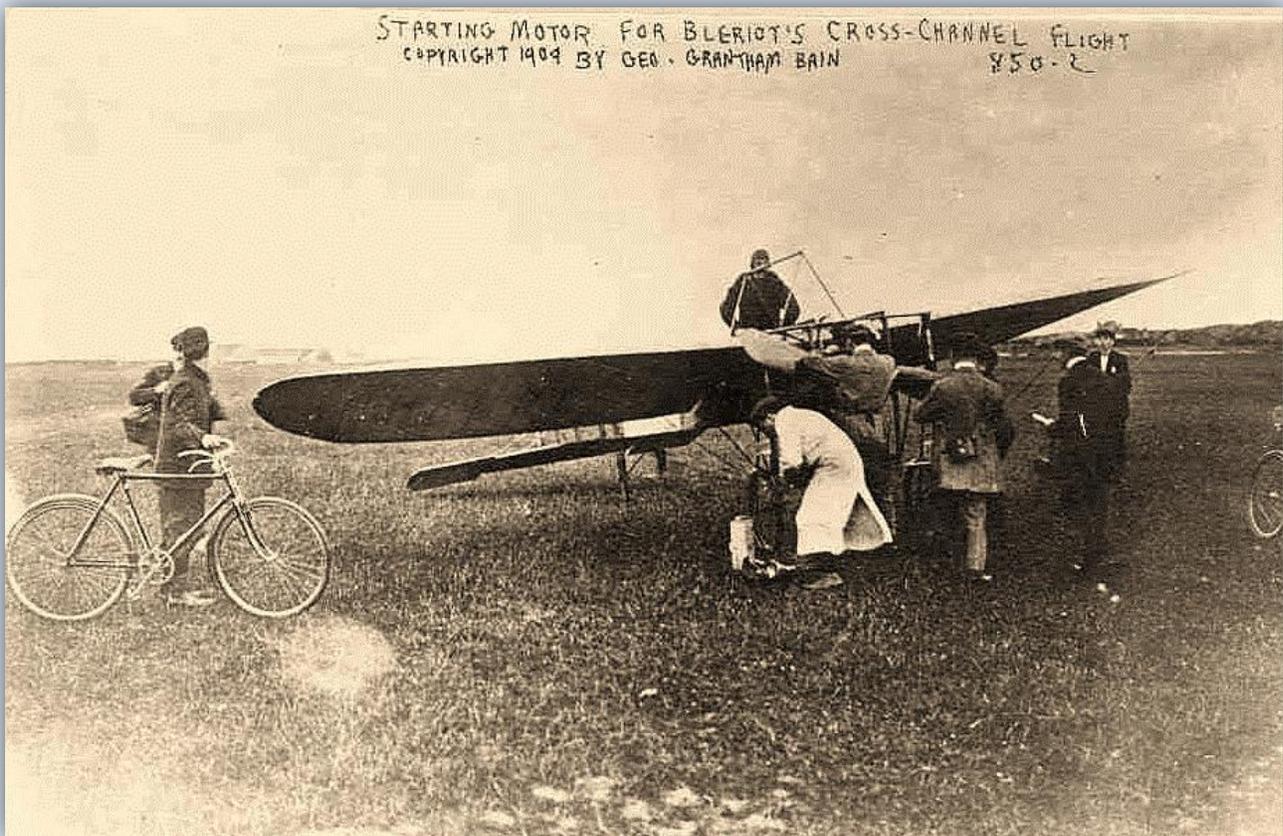
1/08/1924: El Teniente 1º de Marina, señor Manuel Francke Mariotti junto al Comandante Abel Campos y los cuatro tripulantes: mecánico 1º Guillermo Gómez; maquinista 1º Juan Constanzo; telegrafista 1º Emilio Cifuentes y el mariner 1º Hipólito Zambrano, realizan en el bote volador Guardiamarina Zañartu, el primer raid Valparaíso – Coquimbo – Huasco – Caldera – Mejillones - Iquique y Arica donde tras recorrer cerca de novecientas millas en 11,25 horas, arriban el día 4 de agosto a las 11.45 horas. Dos días después se inicia el retorno a Valparaíso utilizando la misma ruta.



1/08/1924: Dos Escuadrillas de aviones navales argentinos (3 VICKERS "VIKING" y 3 AVRO 552) vuelan desde la Estación Aeronaval Puerto Belgrano a Buenos Aires, para participar en la recepción de la División Naval Italiana, que conduce en visita oficial al heredero de la Corona de Italia, Príncipe Humberto de SABOYA. El viaje de ida se efectuó en 5 horas 45 minutos y el de regreso 5 horas 30 minutos, significando para la época, un vuelo record en escuadrilla.

1/08/1932: El primer avión del Arma Aérea Paraguaya parte para el Chaco. Se trató del avión Potez 25 A.2 N°6, tripulado por el Tte.1°PAM, señor Trifón Benítez Vera como piloto, transportando al Capitán de Infantería, señor Ramón Avalos Sánchez, oficial de enlace del Estado Mayor, quien viajaba al Chaco en cumplimiento de una misión.

1/08/1936: Como a las 10 de la noche, fallece en su residencia parisina del Boulevard Saint Germain, el célebre pionero de la aviación, Louis Charles Joseph Blériot. Sus logros, hazañas y al igual que sus aviones, fueron conocidos e imitados por el mundo entero. Basta recordar que en Chile, fue un avión Blériot, el primer aparato militar que voló una mañana del 6 de marzo de 1913.



Curiosa Postal que ilustra momentos anteriores al célebre cruce en avión del Canal de la Mancha por Louis Blériot

01/08/1988: Aniversario de la Dirección de Defensa Antiaérea y Fuerzas Especiales. Originalmente Dirección de Defensa Antiaérea y Telecomunicaciones, su primer Director fue el General de Brigada Aérea (DA) Antonio Braghetto Vergara.

2/08/1984: Se crea el Regimiento de Aviación Nº 1 "La Independencia" del Ejército de Chile con asiento en la ciudad de Rancagua. Esta Unidad de Armas Combinadas coopera en actividades de acercamiento con la comunidad, como lo son el traslado de enfermos graves, rescate en situaciones de catástrofe natural y otras múltiples actividades de apoyo. A partir del 2 de enero de 1995, los medios del Comando de Aviación del Ejército pasan a conformar la Brigada de Aviación en la ciudad de Rancagua.

3/08/1928: Creación del Grupo de Aviación Nº3, que funcionará en la Base Aérea de Maquehue, con asiento en la ciudad de Temuco, Chile. Una de las más antiguas unidades de la Fuerza Aérea. El Grupo de Aviación Nº3 tuvo inicialmente como base El Bosque y luego la ciudad de Temuco, en el aeródromo de Maquehue. Su primer comandante fue el Capitán de Ejército Andrés Soza Fuentes. Posteriormente, será desactivado en varias ocasiones. Ha operado también como Grupo de Helicópteros y como Grupo de Ataque con material A-36. Hoy en día tiene su asiento en Iquique, en la Base Aérea "los Cóndores" y está dotado del más moderno material de combate de que dispone la Fuerza Aérea de Chile

4/08/1970: LAN Chile inicia vuelos a Europa con material Boeing 707.

4/08/2009: Fruto del trabajo en conjunto de la Dirección General de Aeronáutica Civil y LAN, se publica el primer procedimiento de aproximación satelital sin ayuda terrestre para el Aeródromo "La Florida" de La Serena. Mediante esta tecnología, que por primera vez se aplicó en Latinoamérica, se puede realizar aproximaciones con segmentos curvos, por entre las montañas, siguiendo la sinuosidad de los valles.

5/08/1920: Se crea la entonces Maestranza Central de Aviación, la que más tarde en 1930, cambiaría su denominación a Ala de Mantenimiento. En esta Unidad, en el año 1946, se organiza la Escuela de Ingenieros de Aviación, y más tarde en enero de 1963 se creará la actual Academia Politécnica Aeronáutica, encargada de impartir enseñanza superior con la finalidad de formar, especializar, perfeccionar y capacitar los recursos humanos profesionales y académicos que requiere la Fuerza Aérea de Chile.

6/08/2000: Un moderno bimotor CASA 212-300 del Ejército de Chile, despegado desde la base de la Brigada de Aviación en Rancagua en un viaje hacia Coyhaique trasladaba civiles mayormente parientes de oficiales y personal de esa fuerza armada; luego de dejar atrás Puerto Montt, el piloto reportó excesiva acumulación de hielo en los bordes de ataque de las alas y emprendió regreso hacia el continente, adentrándose hacia el frío interior cordillerano, donde su problema se agravó, terminando estrellado en una profunda quebrada. Sólo después de varios días de dramática y concurrida búsqueda los restos mortales de 14 personas fueron penosamente recuperados.

07/08/1886: Nace en Hijuelas (Región Valparaíso) el futuro piloto, señor Clodomiro Figueroa Ponce. Fue mecánico y campeón de ciclismo, como sentía una gran pasión por la aviación se dirigió a Francia, donde realizó su aprendizaje en la escuela de Blériot, obteniendo el brevet Nº1153 de la Federación Aeronáutica Internacional, el que le fuera concedido el 22 de noviembre de 1912. Falleció en el Hospital Militar de Santiago de Chile, a las 7:30 horas del 6 de agosto de 1958.

Con el fallecimiento de “don Cloro” como llamaban sus amigos, la aviación chilena al más popular de sus pioneros, y quizás uno de los más vinculados con el desarrollo de la aeronáutica. Su labor fue múltiple, tanto como piloto, constructor de aeroplanos, Director de una Escuela de Aviación propia, piloto de pruebas y de correo, protagonista de espectaculares accidentes y grandes hazañas. Quizás de él se pueda decir sin error a equivocarse, que desde sus primeras conquistas hasta el momento en que vivió su apacible retiro, el zumbido de los motores constituyó su música predilecta. Figueroa nos dejó una máxima, y que hoy aún repiten quienes conducen las alas chilenas: **“Porque la Aviación revolucionará a los hombres y a los pueblos, TENGAMOS AVIACIÓN”**



El segundo transporte de correspondencia por avión registrado, fue iniciativa privada del AERO CLUB DE CHILE y llevado a efecto el 1° de enero de 1919 por el aviador señor Clodomiro Figueroa Ponce, quien para costear en parte los gastos, cobró \$ 5 por cada envío, valor señalado en una viñeta particular confeccionada al efecto. Transportó en este vuelo desde el Club Hípico de Santiago hasta el parque de Playa Ancha de Valparaíso 539 cartas, regresando la misma tarde a Santiago. Las cartas transportadas en su primer vuelo en ambas direcciones fueron entregadas personalmente y aquéllas en que la dirección era lejana, las depositó en el correo tradicional, pagando y adhiriendo un sello de 10 cts, que correspondía a la tarifa vigente en aquellos días. Más tarde, el 20 de agosto de 1921, realizó otro Correo Aéreo esta vez de carácter internacional, entre Santiago y Mendoza usando las mismas viñetas en aproximadamente 60 cartas.

(Fuente referencial consultada: <http://www.chilecollector.com/archwebfila03/archwebstamp0100/stampset0149.html>)

07/08/1953: Primer vuelo del bimotor argentino multipropósito IA-35 HUANQUERO, diseñado y construido por la FMA, y equipado con motores nacionales IA-19 R-El Indio, de 750 hp. Su primer Piloto fue el Teniente 1º, señor Jorge Connan Doyle. El diseño de la aeronave, se debe al famoso Ingeniero aeronáutico alemán, Dr. Kurt Tank y su asesor Paul Klages. El avión fue bautizado como IA 35 “Justicialista del Aire”, nombre revocado luego de la Revolución de 1955.

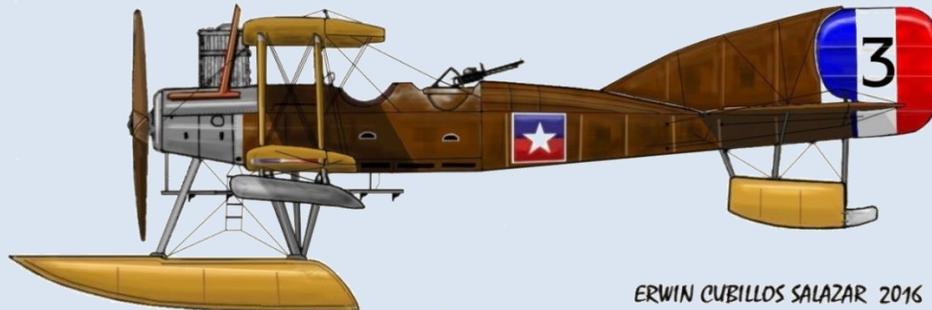
8/08/1914: El Primer Raid Nocturno sudamericano con pasajeros fue realizado en Chile por el Aviador Chileno David Fuentes. Este fue entre las ciudades de Talcahuano y Concepción.

8/08/1919: El Sargento Aviador chileno, señor José del Carmen Ojeda, volando un Bristol M1-C, bate el récord sudamericano de altura, alcanzando una altitud certificada de 7.188 m., verdadera proeza en la época.

8/08/1920: El italiano Elia Antonio Luit, realiza un vuelo sobre Guayaquil, Ecuador a bordo de un avión Macchi Hanriot HD1, bautizado como "el Telégrafo 1". Este avión había sido adquirido en Europa por el dueño del periódico nacional "El Telégrafo". Será tanto el impacto de este vuelo, que el Presidente del Ecuador, señor José Luis Tamayo, conseguirá con fecha 27 el octubre de 1920, que

el Congreso emita el decreto para la fundación de dos Escuelas de Aviación para Quito y Guayaquil respectivamente, dando así inicio oficial a la Aviación Militar Ecuatoriana.

08/08/1921: Primer Raid de la Aviación Naval de 3 aviones Short realizado en Chile entre las Torpederas y “Quintero”. Esta fue una de las primeras operaciones de adaptación efectuadas por la Aviación Naval, reconociendo su entorno operativo natural. El raid fue liderado por el Comandante británico asimilado a la Armada de Chile, señor James Travers. Otros Tripulantes fueron los Teniente 1° Manuel Francke Mariotti, Ingeniero 3°, Alfonso Lizasoán Henríquez, Guardiamarina Alfredo Caces, Piloto 3° Agustín Alcayaga y los Mecánicos Guillermo Gómez y Carlos Cerda.



Aspecto original del Short 184 al momento de ser probado en Las Torpederas.

8/08/1963: Se aprueba el Decreto Ley 19 publicado en la Gaceta oficial 14.987, por el cual se reglamenta la Aviación Nacional de Panamá.

9/08/1931: El capitán Hondureño, señor Lisandro Garay efectúa un recorrido aéreo entre Estados Unidos y Honduras, en el avión bautizado “Lempira”, pero al arribar al Cabo Hatteras jurisdicción del estado de Carolina del Norte, USA, una fuerte tormenta le impidió continuar y descendió en el mar, permaneciendo aproximados 36 horas a la deriva, hasta ser rescatado por un barco de nacionalidad brasileña que navegaba en esas aguas. Garay está registrado como el primer piloto de la historia latinoamericana en ser rescatado de la mar.

10/08/1912: No obstante que la Fuerza Aérea Argentina como rama independiente fuera creada el 4 de enero de 1945, se conmemora cada aniversario de esta fecha su origen, recordando cuando a través de un decreto del entonces Presidente de la Nación, señor Roque Sáenz Peña, se creó la Escuela de Aviación Militar en terrenos de El Palomar, provincia de Buenos Aires.



10/08/1918: Cae en campos de Pau (Francia) el señor Capitán don Juan Manuel Boiso Lanza, pionero y primer mártir de la aviación militar uruguaya. En su memoria, la fecha fue establecida con la anuencia del Poder Ejecutivo, para evocar el Día de los Mártires de la Aviación Militar del Uruguay.

El aviador Boizo Lanza.



10/08/1938: Por Resolución de la entonces Aeronáutica Militar dependiente del Ejército Nacional del Uruguay, se dispuso homenajear cada 10 de agosto, a los camaradas caídos en el cumplimiento del deber. Tras la creación en el año 1953, la Fuerza Aérea Uruguaya mantuvo dicha efeméride.

11/08/1919: Primer vuelo en Bogotá y segundo realizado en territorio colombiano. El avión Curtiss JN-4 Standard bautizado "Bolivar" llegó de Honda, a donde había sido transportado en cajas desde Barranquilla, y después de aterrizar en el campo Muzú fue recibido por el presidente Marco Fidel Suárez y su gabinete. Su piloto fue el joven poeta y pintor estadounidense, William Knox-Martin.



William Knox Martin con su Curtiss JN-4 bautizado como "Bolivar" recién llegado a la sabana de Bogotá.

11/08/1932: Enrique Malek (quien fundó la primera aerolínea nacional Panameña en 1933) llega a Paitilla, Panamá procedente de David en los Estados Unidos, en un aeroplano de la Crawford Airplane Distribution Co., que construyó él mismo en su mayor parte. Convirtiéndose en el primer panameño que confeccionaba un aeroplano, dándole nacimiento a la aviación privada y deportiva nacional.

12/08/1955: Se inauguran obras edilicias tanto en la Base Aérea Paraguaya de Ñu-Guazú, como en las instalaciones del Transporte Aéreo Militar (TAM) y de Líneas Aéreas de Transporte Nacional (LATN) en el Aeropuerto Internacional de Asunción, Paraguay.

14/08/1943: Son distribuidos entre diversos Clubes Aéreos, los diez primeros aviones “Aeronca”, recibidos desde los Estados Unidos, que fueran adquiridos con el producto de la colecta pública “Alas para Chile”.

▪ Club Aéreo de Chile (Santiago)	2 aviones
▪ Club Aéreo Universitario	2 aviones
▪ Club Aéreo de Valparaíso	1 avión
▪ Club Aéreo de San Felipe	1 avión
▪ Club Aéreo de Los Andes	1 avión
▪ Club Aéreo de Chillán	1 avión
▪ Club Aéreo de Temuco	1 avión
▪ Club Aéreo de Puerto Montt	1 avión

14/08/1944: Si bien los antecedentes primarios de la Aviación Naval se originan en Colombia a partir de la incorporación del buque MC Cucuta, entre 1934 y 1938, su creación oficial como Aviación Naval de Colombia se realiza mediante decreto N° 1950 del año 1944.

14/08/1965: Creación del Club Aéreo de Alto Palena, ubicado a unos 360 kilómetros de Puerto Montt.

14/08/2010: Se reciben para la Aviación Naval Ecuatoriana, los primeros dos helicópteros Bell 430.

15/08/1919: El piloto italiano, señor Antonio Locatelli, realiza un vuelo de regreso entre Santiago (Chile) y Buenos Aires (Argentina), llevando al igual que lo hiciera en su viaje realizado en julio, los primeros sacos de correspondencia aérea desde estas ciudades. Correo que debidamente certificado por la autoridad postal nacional, constituyó el primer correo aéreo oficial entre ambos países

15/08/1962: El gobierno de la República Argentina dona una aeronave De Havilland DH.104 “Dove” para uso exclusivo del Presidente de la República del Paraguay. Dicha aeronave fue matriculada como T-39 en la FAP y llegó a ser el primer avión presidencial de uso exclusivo.

15/08/1964: Oficiales y Sub-Oficiales de la Aeronáutica Militar Paraguaya, lucen por primera vez el uniforme de color azul durante el desfile militar de la fecha. El mismo había sido autorizado por el Decreto N° 4.659 del 14 de mayo del mismo año.

16/08/1917: Obtiene en Chile, su brevet de piloto militar el Teniente ecuatoriano, señor Pedro Traversari Infante, quien realizó sus estudios superiores en la Escuela Militar de Chile. Luego en 1915 ingresará a la Escuela Aeronáutica Militar de Chile.

16/08/1948: Es creada la Aerolínea “Cuba Aeropostal”, la que volaría desde 1949 rutas domésticas y dentro del área del Caribe hasta fusionarse con Cubana de Aviación en mayo de 1959.

16/08/1951: Primer vuelo nocturno desde Santiago de Cuba a La Habana con un avión Douglas DC-3.

17/08/1914: Fallece el Sargento 1º Aviador chileno, señor Adolfo Menadier Rojas, mientras pilotaba el avión Breguet “Soldado Cortés” de 80 Hp., tratando de cubrir la distancia entre Lo Espejo - Puente Alto - Río Maipo - Lo Pinto - La Estrella - Macul - Los Leones -Santiago, Las Rejas - Maipú - Lo Espejo. Su nombre hoy lo recuerda la Escuela de Especialidades “Sargento Adolfo Menadier Rojas” de la Fuerza Aérea de Chile.

17/08/1929: Es creada la Aviación Naval Paraguaya, por Decreto del Poder Ejecutivo Nº 34.300 como “La Estación Aeronaval”, ante la necesidad de dotar a la Armada Nacional del poder aéreo apta para intervenir en operaciones integradas con las demás fuerzas navales.

18/08/1920: Se nombra Teniente 2º de Reserva al piloto militar don David Fuentes Soza, y destinándosele a la Escuela de Aeronáutica Militar, para que hiciera un curso de Instrucción.

18/08/1954: Se crea el Museo Aeronáutico del Uruguay, el que lleva el nombre del que fuera su creador y primer director, "Coronel (Aviador) Jaime Meregalli", actualmente dependiente del Comando General de la Fuerza Aérea. Sus orígenes se remontan a varias vitrinas exhibidas desde inicios de los años cuarenta en el Aeródromo Militar Capitán Boiso Lanza.



20/08/1921: El primer correo aéreo internacional realizado por un piloto civil chileno, lo hizo el señor Clodomiro Figueroa Ponce, al unir Santiago de Chile y la ciudad de Mendoza en Argentina en su avión Morane Saulnier de 120 hp bautizado “Valparaíso”.

20/08/1945: A las 11.30 horas de este día, se efectuó en la Base Aérea de El Bosque, la ceremonia de bendición y entrega a la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado” del avión DL-DL.22 y del facsímil de la Espada de San Martín, que el Gobierno de la hermana nación Argentina obsequiara recientemente.

El avión traído en vuelo por el Comandante de Escuadrilla Felipe Latorre Jáuregui, había arribado al país, el pasado 21 de julio, junto a la escuadrilla de nueve aviones T-6 chilenos que viajaran en representación de Chile, a las Fiestas Julias de la vecina República.



DL-DL.22 luciendo los colores argentino-chilenos, con los que fue obsequiado.

21/08/1910: Con el fin de realizar vuelos en Chile, coincidiendo con el Centenario de la Independencia Nacional, los señores David Echeverría y Miguel Covarrubias, adquirieron en Francia un biplano Voisin con motor de 50 Hp., el cual, tripulado por el ciudadano francés residente en el país, don César Copetta Brosio con ayuda de su hermano Félix, se elevó desde la Chacra Valparaíso, en Ñuñoa, Santiago.

En honor a esta fecha, la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile, celebra en este día su aniversario.



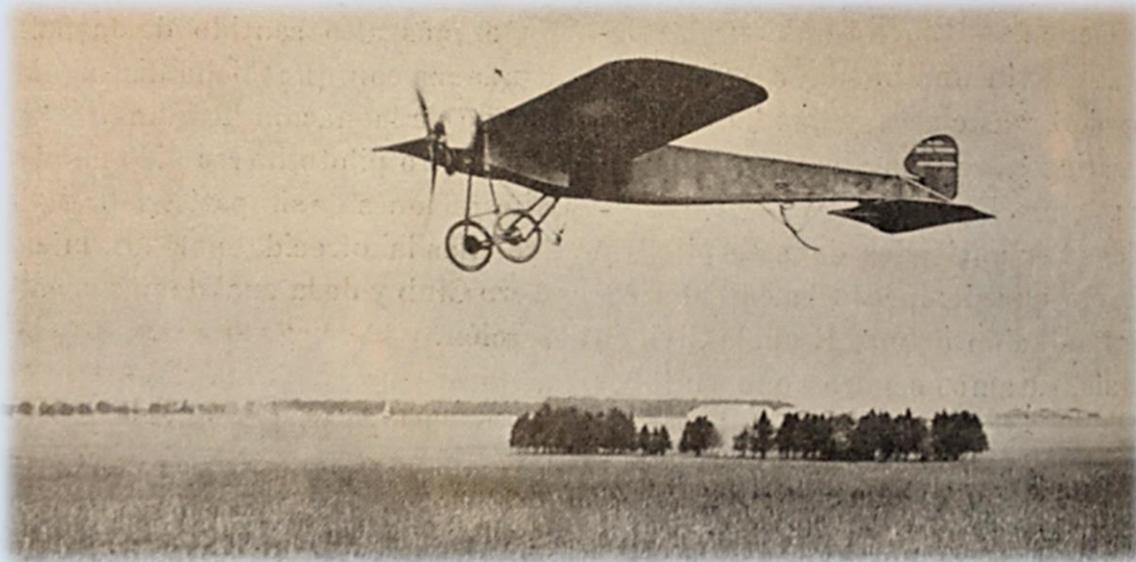
21/08/1941: Fundación del Club Aéreo de Rancagua, ubicado en la capital de la Provincia de Cachapoal, Chile y en la denominada “Región del Libertador General Bernardo O’Higgins”, en recuerdo al Padre de la Patria.

21/08/2008: Primer "vuelo verde" en Chile y segundo a escala mundial. Recibió esta denominación por ser un vuelo comercial efectuado tras una planificación que optimiza la trayectoria y procedimientos a emplear, reduciendo el consumo de combustible y por ende las emisiones contaminantes, que contribuyen al efecto invernadero. En este caso, la DGAC, la autoridad de aviación civil de Nueva Zelanda y la empresa LAN unieron esfuerzos para que una aeronave Airbus 340 – 400 de LAN, hiciera la ruta Santiago – Auckland (vuelo LAN 801) y Auckland – Santiago (vuelo LAN 800) bajo esta modalidad.

22/08/1909: Entre los días 22 y 28 tiene lugar en Reims, Francia, la primera reunión aeronáutica de la historia. En el curso de esa celebración, Henry Farman llevó a cabo el primer vuelo de más de 100 millas (161 Km.) del mundo, convirtiéndose en el primer hombre en volar en un aeroplano con dos pasajeros a bordo. Otro hito adicional, lo cumplen los chilenos José Luis Sánchez Besa y Emilio Edwards Bello, siendo los primeros Sudamericanos que participan en este Gran Meeting de Aviación.

23/08/1912: El gobierno del Paraguay decidió mediante decreto, becar a Silvio Pettirossi para realizar estudios de pilotaje en Francia y convertirse así en el primer paraguayo en brevetarse como piloto.

23/08/1914: Primer vuelo sobre Magallanes. A las tres de la tarde del frío y amenazante domingo 23 de agosto de 1914 y ante una multitud que en número cercano a las tres mil personas colmaba las localidades del recinto hípico, se procedió a bautizar al pequeño monoplano Bathiat Sánchez con el nombre de "Punta Arenas". Luis Omar Page, llevando una boina y un grueso jersey de lana, guantes y antiparras, tomó colocación en el puesto de pilotaje. Luego de hacer partir el motor, el aeroplano corrió unos cuantos metros por la pista del hipódromo, para desprenderse del suelo y adentrarse tímidamente en el cielo patagónico.



Fotografía del Bathiat-Sánchez "Punta Arenas"

23/08/1916: Con la firma del decreto de creación de la Escuela de Aviación Naval (EAvN), por el entonces Presidente Wenceslau Braz, siendo ella la primera escuela de aviación militar de Brasil y, por lo tanto, cuna de su aviación militar.

23/08/1945: Creación del Club Aéreo de Curacautín, ubicado en la Región de la Araucanía, en la Provincia de Malleco, Chile.

24/08/1908: El piloto y constructor de aeronaves chileno, señor José Luis Sánchez Besa, gana la copa del Real Club Náutico en un hidroplano de su invención. El Concurso fue realizado en Saint Malo entre el 24 y el 31 de agosto.



Hidroavión Sánchez Besa

24/08/1917: El capitán Horacio Ruiz Gaviño vuela el primer avión de total manufactura mexicana: el biplano Serie A núm. 3 con hélice Anáhuac y motor Aztatl.

24/08/1920: A las 10.30 de la mañana, fallece el Guardiamarina señor Julio Villagrán Cádiz mientras efectuaba en la rada de Mejillones lo que sería su primer vuelo en hidroavión. El joven oficial naval que había recibido hace pocas semanas antes su brevet de piloto en la Escuela de Aeronáutica Militar de El Bosque, tuvo un violento choque de su aeronave con uno de los cañones del Crucero acorazado O'Higgins de la Armada. Su rescate tras caer se efectuó de inmediato pero la magnitud de las heridas sufridas no le permitió continuar con vida.

24/08/1941: Creación Club Aéreo de Ancud, situado en la Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos. Se encuentra a 1.132 km de Santiago, Chile.

24/08/1953: Récord sudamericano de permanencia en el aire en Planeador. En Huesca, España, el Teniente 2° de la Fuerza Aérea de Chile, René Arriagada Anento, establece un nuevo récord sudamericano de permanencia en el aire en planeador, con 13 horas 24 minutos. El récord fue establecido en circunstancias que el Teniente 2° Arriagada efectuaba un curso de vuelo sin motor en la Escuela de Montflorite, Huesca, Aragón.

24/08/1959: René Pairoa Epple liderando un grupo de empresarios, forma la primera empresa comercial de helicópteros en Chile, llamada "Helicopservices Chile Ltda.", empresa destinada al

arriendo de helicópteros a privados y con ella nace también AEROTECH, la que inicia actividades trayendo equipamiento y suministros para aeropuertos y aeródromos.

25/08/1958: Inauguración del Hospital Clínico de la Fuerza Aérea de Chile, “General Dr. Raúl Yazigi Jáuregui”. Creado para satisfacer una larga aspiración institucional, el hospital fue inaugurado contando con moderno equipamiento técnico obtenido en los Estados Unidos, en parte vía Pacto de Ayuda Militar. Lleva el nombre de su fundador y primer Director.

26/08/1916: En Bolivia, se establece la fundación de la primera Escuela Militar de Aviación, mediante Decreto Ley del 26 de agosto de 1916. Esta Ley planteaba la creación de una Escuela destinada a fomentar la aeronáutica en la República, de carácter militar y sujeta a la organización y régimen que estableciera el Estado Mayor General del Ejército.

26/08/1965: Se inaugura la Base Aérea “Coronel José María Argaña” en las cercanías de la ciudad de Capitán Meza (Itapúa, Paraguay). Ese mismo día, se inaugura también el Aeródromo “Coronel Adrián Jara” en la ciudad de San Juan Nepomuceno (Caazapá), Paraguay.

27/08/1916: El piloto chileno, don Eleodoro Rojas vuela en la nortina ciudad de Tocopilla por primera vez realizando la entonces novedosa maniobra acrobática conocida como “Looping”, demostrando de esta forma su gran dominio de la aeronave.

27/08/1920: Segunda gran Colecta Chilena Pro-Aviación. Por segunda vez desde 1912, se realiza en todo el país, una gran colecta pro-aviación Militar.

28/08/1915: El paraguayo Silvio Pettirossi realizó su primer vuelo nocturno sobre la ciudad de San Francisco, California, en el marco de la feria internacional que se realizaba en dicho año. El cielo iluminado con luces de bengala posibilitaba ver las maniobras de Pettirossi, quien realizó dos “loopings the loop” y otras tantas arriesgadas acrobacias antes de aterrizar. El hecho fue comentado en el “*San Francisco Chronicle*” al día siguiente.



28/08/1946: Creación del Club Aéreo de la Universidad de Concepción.

29/08/1922: Se efectúa el Primer Raid Internacional de Pilotos Militares Chilenos de largo alcance. (Santiago – Argentina – Uruguay - Brasil).

Con el propósito de llevar el saludo del Presidente de Chile al Pueblo de Brasil, celebrando el Centenario de la Independencia de ese país, emprenden vuelo dos aviones De Havilland DH-9 al mando de los Capitanes Diego Aracena Aguilar y Federico Baraona Walton, llevando como acompañantes al ingeniero inglés Arthur R. Seabrook y al Cabo 1º mecánico Manuel Barahona, respectivamente.

Tras innumerables percances, tales como la casi total destrucción de su avión a pocos kilómetros de Río de Janeiro, el Capitán Aracena junto a Seabrook, tuvieron que finalizar el Raid a bordo de un avión que les facilitara la Marina de Guerra del Brasil. Era ya el 25 de septiembre cuando, logrando una verdadera hazaña aérea para la época, entregaban la carta que el pueblo de Chile enviara al hermano pueblo del Brasil.



El texto de la carta enviada fue el siguiente:

Arturo Alessandri
Presidente de la República de Chile
a
Su Excelencia el Presidente de la República
De los Estados Unidos del Brasil

Grande y Buen Amigo

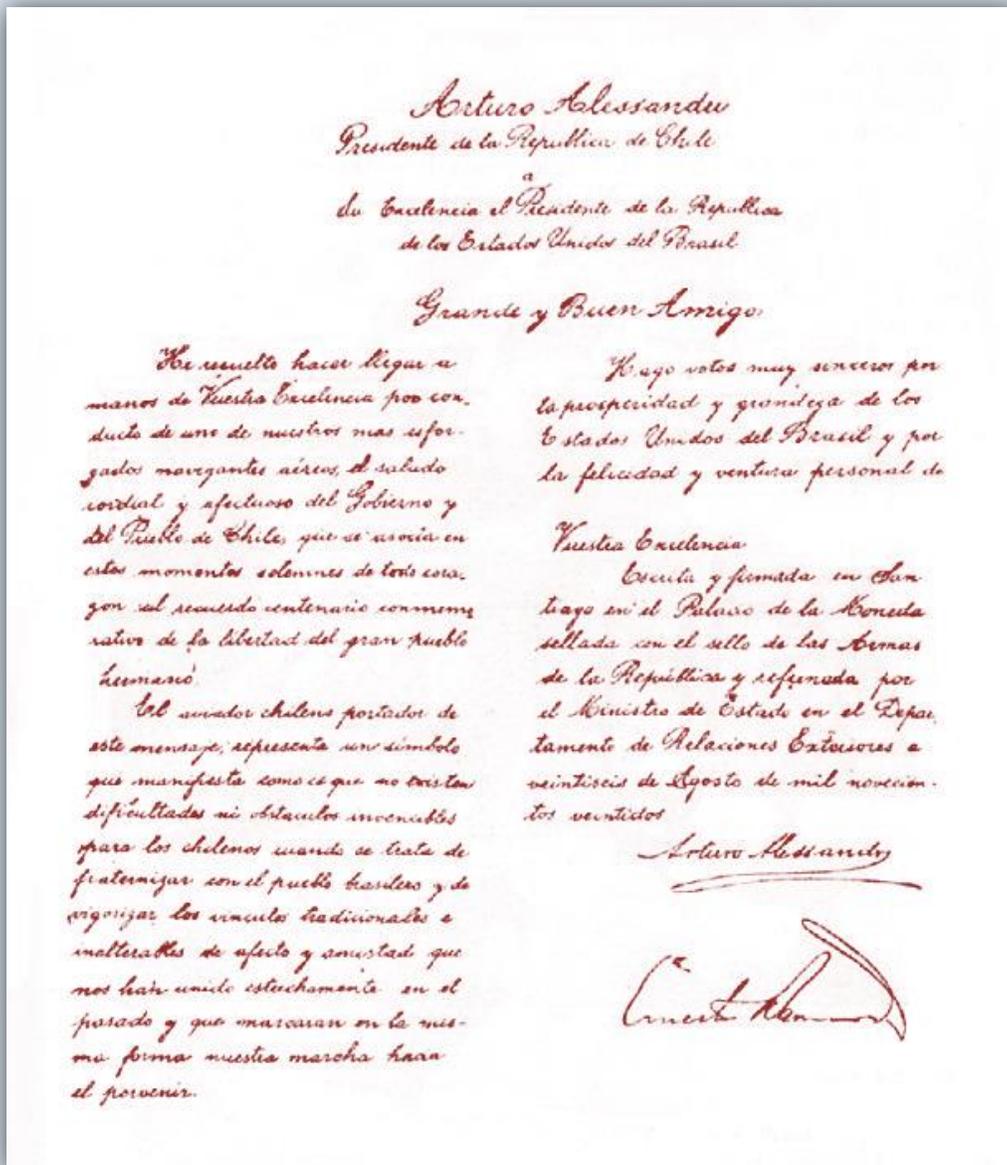
He resuelto hacer llegar a manos de Vuestra Excelencia por conducto de uno de nuestros más esforzados navegantes aéreos el saludo cordial y afectuoso del Gobierno del Pueblo de Chile que se asocia en estos momentos solemnes de todo corazón al recuerdo centenario conmemorativo de la libertad del gran pueblo hermano.

El aviador chileno portador de este mensaje representa un símbolo que manifiesta como es que no existen dificultades ni obstáculos invencibles para los chilenos cuando se trata de fraternizar con el pueblo brasilero y de vigorizar los vínculos

tradicionales e inalterables de afecto y amistad que nos han unido estrechamente en el pasado y que marcarán en la misma forma nuestra marcha hacia el porvenir.

Hago votos muy sinceros por la prosperidad y grandeza de los Estados Unidos del Brasil y por la felicidad y ventura personal de Vuestra Excelencia.

Escrita y firmada en Santiago en el Palacio de la Moneda, sellada con el sello de las Armas de la República y refrendada por el Ministro de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores a veintitrés de Agosto de mil novecientos veintidós.



Facsimil del mensaje del Presidente Arturo Alessandri, y ratificado por el Ministro de Relaciones Exteriores que fuera llevado por el Capitán don Diego Aracena al Brasil en 1922



Alejandro Velasco Astete

29/08/1925: El Teniente, señor Alejandro Velasco Astete, se convierte en el primer piloto peruano en volar sobre los Andes peruanos uniendo las ciudades de Lima con Cuzco.

29/08/1944: Creación del Club Aéreo de Linares, ubicado en la séptima región del Maule en Chile.

30/08/2000: Se firma el acta de constitución de la "Fundación Museo del Aire de Honduras" en las instalaciones de Fuerza Aérea Hondureña en el Aeropuerto Toncontín de Tegucigalpa.

31/08/1928: A través del Decreto N° 31.157 del Poder Ejecutivo, se recibe la primera promoción de Mecánicos de la Escuela de Aviación Militar del Paraguay. Egresaron en esta ocasión, los M.A.M. señores Federico Voitchach, Ernesto Guido, Lauro Keim, Basilio Acosta y Leopoldo Schoeder.

31/08/1995: Se realiza el lanzamiento del FASat-Alfa, primer satélite chileno lanzado al espacio bordo de un cohete Tsyclus-3, adosado al satélite ucraniano de órbita polar Sich-1 desde el cosmódromo de Plesetsk, en el norte de Rusia. El Jefe de este histórico proyecto, fue nuestro distinguido socio, don Fernando Mujica Fernández

La Segunda

Satélite chileno pasó sobre Santiago a las 8.50 horas

Con champagne se celebró en la FACH el lanzamiento esta madrugada desde Rusia

Fotos: 2 y 3

Alzan sus copas: el comandante Fernando Mujica, jefe del Proyecto; el Comandante en Jefe de la FACH, general Fernando Rojas; los comandantes Mario Anacleto y Marcelo Schoeber, y el ex Comandante en Jefe, general Ramón Vega.

CAPITÁN JUAN MANUEL BOISO LANZA, UN GRAN AMIGO DE CHILE

En este mes de agosto, cuando se cumple el 100º aniversario del sensible y trágico fallecimiento en Francia del capitán don Juan Manuel Boiso Lanza, pionero y mártir de la aviación uruguaya, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, se complace en poder publicar un trabajo realizado por el Coronel Aviador de la Fuerza Aérea del Uruguay, señor Alejandro H. Arocena, Agregado de Defensa a la Embajada del Uruguay en la República de Chile.

El autor, quien muy gentilmente ha destinado importante parte de su escaso tiempo para desarrollar el siguiente artículo: *RECORDANDO A UN PIONERO DE LA AVIACIÓN*, con el cual nos regala además de su pluma culta y sincera, una reseña sin ostentaciones en el cual se releva el papel pionero que cumpliera Boiso Lanza.

He aquí la historia de un brillante oficial uruguayo que obtuvo en Chile, no solamente esas alas que le acompañaran durante su pródiga vida de aviador, sino que la amistad de todo un pueblo que le recuerda y reconoce su temple.

“Capitán Juan Manuel Boiso Lanza” *Honra al primer Director de la Escuela Militar de Aviación y primer mártir de su Aviación Militar Uruguaya.*



Capitán Juan Manuel Boiso Lanza
(1887 – 1918)



**Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile**

RECORDANDO A UN PIONERO DE LA AVIACIÓN

El 10 de agosto de 1918 a las 0900 horas falleció en un accidente aeronáutico en la Escuela de Aviación de caza en PAU (FRANCIA) uno de los Pioneros de la aviación Latinoamericana, 100 años han pasado de ese desgraciado accidente que se llevó la vida de unas de las personas más destacadas tanto como Militar y Aviador, eran aquellos años en que la aviación comenzaba a remontar vuelo demostrando que había llegado para quedarse.

En el prólogo del libro *“Capitán Boiso Lanza Comandante de la Escuadrilla del Silencio”* el escritor y piloto aviador civil Juan Carlos Pedemonte hace la siguiente descripción: *“...el Capitán Juan Manuel Boiso Lanza es indiscutiblemente la más lúcida, caballeresca y sugestiva figura del Ejército en el medio siglo de paz consecuente a la guerra civil de 1904, surgido como floración de un instante cenital del género humano, cuando la concepción romántica de la vida se aprestaba a morir entre las llamas de la conflagración universal de 1914-1918; a la que siguió un proceso de vez en vez más crítico que creador, materialista que Quijotesco, descreído que esperanzado y triste que dichoso; a la que debemos la segunda magna hecatombe, con sus derivaciones inusitadas en lo social, político, estético, económico y, fundamentalmente, en lo moral”*.

Abstrayéndonos del concepto anteriormente brindado, tendríamos que preguntarnos qué es un PIONERO?, porqué llamamos a una persona de ese modo?

Pionero proviene de la lengua francesa “PIONNIER” y según la RAE significa: *“Persona que inicia la exploración de nuevas tierras. 2 m.y f. Persona que da los primeros pasos en alguna actividad humana.”*.

Literalmente sería imposible recordar a todos los Pioneros, ya que esta definición puede ser muy simple, escueta o muy abarcativa.

Por eso es que trataré de contar brevemente como vivió este personaje desde su ingreso a la vida militar, para poder comprender como llego a ese trágico 10 de agosto en Francia, en plena Primera Guerra Mundial, y porque hoy merece que lo recordemos como UN PIONERO GRAN AMIGO DE CHILE.

Juan Manuel Boiso Lanza nació en Montevideo el 28 de octubre de 1887 y a los 14 años ya quería ingresar a la Escuela Militar, siendo imposible debido a su edad, lo cual no impidió que al año siguiente falsificara su fecha de nacimiento para ingresar un año antes.

Su personalidad ya reflejaba su determinación y osadía, la imposibilidad de participar en las contiendas bélicas de 1904 por su estatus de Cadete y su juventud no impediría a este muchacho participar en la Revolución de 1904, al solicitarlo le fue negado, pero esto no lo amedrentó y por tal motivo se apersonó con el Teniente Coronel Atanasildo Suarez solicitando con insistencia su participación, lo cual le fue negado en un principio y luego aprobado, fue así que logró su cometido participando en la Batalla de Masoller en el Regimiento de Caballería de Guardias Nacionales de Colonia donde el Comandante Suarez era el Jefe, esa batalla puso fin a la Guerra Civil.

No salió ileso de esa aventura ya que contrajo Tifus, superado continuó con su carrera Militar egresando de la Academia Militar como Alférez en el arma de Artillería, graduándose el 24 de diciembre de 1907, destacándose como Cadete estudioso y muy dado a los deportes, según informe.

Su primer destino fue el Regimiento de Artillería a la postre el N°1, durante este período mostró una fuerte personalidad, su Coronel Domingo Ramasso recordaba era: *“un muchacho bien plantado..., con ideas modernas pero celoso de sus deberes y acendrado espíritu Militar”*, ya mostraba a esas alturas ambiciones mayores a lo que un oficial normal, era impetuoso y gustaba jugarse en actitudes hombrunas.

Estas características sin dudas lo hicieron diferente y también tener algunos problemas disciplinarios para la época, pero con un alto concepto del Honor y una característica intrínseca en él no se doblegaba.

Pasó a prestar servicios en Bélgica como Agregado Militar (con 21 años) a la Legación en Bélgica, pero esa vida era muy monótona para él, así que enseguida solicitó realizar diferentes cursos de su especialización durante tres años en la Escuela de Aplicación de Artillería e Ingeniería, todo por su solicitud e inquietud personal acrecentando sus conocimientos y capacitación, destacándose en sus calificaciones, finalizando su servicios en forma abrupta por tener un altercado con un instructor, que llevó los problemas personales fuera de lo Militar a lo institucional, retornando a Uruguay donde ejercería como Instructor en la Escuela Militar y Naval.

Es promovido a Teniente 2º el 19 de febrero de 1911. Su vuelta a Europa fue en 1912 ya sin estatus diplomático, sino como observador militar en unas maniobras de Montaña con el Ejército Suizo, destacándose por su juventud, su capacidad para la crítica profesional y estudios.

En diciembre de 1912 nuestro teniente Boiso Lanza, ya demostraba sus inquietudes escribiendo un artículo en la Revista del Centro Militar y Naval N°107, editada en marzo de 1913 que se titula *“AVIACIÓN MILITAR CAUSAS DE ACCIDENTES”*, habla de los diferentes tipos y causas de accidentes y porcentajes de los mismos, pero ya vierte en éste sus conceptos como si fuera piloto: *“es ridículo que la aviación no presenta peligros..... Pero no olvidemos que las cuatro primeras categorías, son todas imputables a la falta de preparación o a la poca habilidad del aviador... ; Lo temerario no es siempre inteligente..... Tener conciencia de sus fuerzas, conocer su motor, preparar un vuelo, y garantizarse un socorro pronto en caso de accidente...”*. Conceptos escuela hasta el día de hoy.

El año 1913 es para nuestro Pionero el año de su despegue metafóricamente hablando, integra el Comité Pro Aviación Militar como secretario, el Gobierno Uruguayo el 30 de enero signan el contrato con el aviador francés Marcel Paillette para la formación de una Escuela de Aviación Militar, y se pone manos a la obra a la creación de la Escuela, su puerta de entrada a la aviación Militar.

El 9 de febrero sale la Orden General N° 1133 del Estado Mayor del Ejército, donde se dispuso la apertura de un registro, para la inscripción de oficiales que desearan recibir enseñanza de la aviación.

De todos los anotados se seleccionaron diez, la mayoría de ellos vinculados de una manera u otra con la aviación de esa época, los cuales tuvieron un papel preponderante en la futura de la Fuerza Aérea

Uruguay, y es por tal motivo que serán nombrados: Capitán José San Martín, Teniente 1° Ramón Arambillete, los Tenientes 1° Graduados Gregorio Álvarez Lezama, Pedro Mazzone y Juan Manuel Boiso Lanza, los Tenientes 2° Braulio Duarte y Juan P. Vertiz; los Alféreces Cesáreo L. Berisso y Enrique Prado y el Alférez Graduado Santiago Guido.

La historia comenzaba; el 17 de marzo de 1913 frente al Hangar que se había construido con fin de resguardar el Farman y Blériot que se habían adquirido; el Jefe de Campo, Capitán de Fragata José Carrasco Galeano y el Director de la Escuela señor Marcel Paillette, vecinos y los 10 alumnos eran los presentes al darse lectura a la Orden General N° 1155, dando por inaugurada la Escuela de Aviación Militar de los Cerrillos.



La instrucción empezó inmediatamente, con los vuelos bautismo para continuar con la instrucción; las condiciones de vuelo en Uruguay, sumado a la precariedad de los aviones por su maniobrabilidad, etc. retrasaban los cursos, diferentes circunstancias imprevistas y accidentes menores provocaban por más tesón y sacrificio que realizaban muchos inconvenientes e iban advirtiendo como los inexorables tres meses de contrato que había firmado Paillette se esfumaban.

Así llegó la fecha, expiró el contrato y no lo renovaron, era el fin de un sueño de mucho trabajo y sacrificio. Los reunieron para avisarles de la decisión tomada y el Alférez Berisso dijo *"esto no va a quedar así"*, el Tte. Boiso Lanza lo escuchó y preguntó que iba a hacer? A lo que respondió: *"Mañana cuando salga el Sol me encontrará en el Aire"*, Boiso Lanza le dio un fuerte abrazo y le dijo que él lo acompañaría, esa fue su respuesta; realmente cinco estaban en condiciones de salir solos y querían demostrar que estaban capacitados y sobre todo no dejar morir el trabajo realizado, el futuro de la aeronáutica y sus sueños.

Al día siguiente antes de salir el sol con la ayuda de los mecánicos sacaron los aviones y el Alférez Berisso puso en marcha y decoló en el Farman, (*historia para otro artículo*) logró su objetivo aterrizando en la Playa Malvin después de 1:30 Horas; el Blériot de Boiso Lanza no arrancó quedándose en tierra, hay que considerar que este nunca había volado ese avión.



El objetivo se cumplió, llamó la atención de la prensa, Presidente y autoridades, el primer Militar Uruguayo salió solo, se podía continuar y todos los esfuerzos no fueron en vano.

Ese espíritu era el que había en esa época, de hombres íntegros con propósitos y objetivos que rompían las reglas en ese tiempo.

De todas maneras el 18 de julio los alumnos debieron regresar a sus respectivas unidades. De todas formas la semilla había germinado, la aviación avanzaba en el mundo y en la conciencia ciudadana, Boiso Lanza continuaba con sus clases, integrando el Comité Pro Aviación, tenía un contacto fluido con Silvio Pettrossi, un ás paraguayo de la acrobacia, se mantenía en ritmo.

La muerte de Ricardo Detomasi piloto civil de mucho prestigio en un accidente aéreo, el primer Uruguayo, conmueve a todo el mundo y uno de los oradores en su sepelio fue Boiso Lanza, extracto parte de su discurso para ver el concepto de la muerte en vuelo para él:... ***"Gloria a ti, valiente Detomasi; que la fatalidad de la muerte no te entristezca! La gloria te eligió por compañero y la gloria ansía sutilísimos espíritus, y los separa, por eso, de la pobre materia."*** ...

1915 trajo buenas noticias, Chile y Argentina concedieron dos becas cada uno de los países para formar pilotos Militares del Uruguay. Boiso Lanza y Berisso se inscribieron de inmediato, así comenzaba la revancha.

A Argentina fueron el Teniente Berisso y el Alférez Cristi; a Chile se dirigieron el Teniente Boiso Lanza y Teniente Sáenz Lacueva.

El Amigo de Chile ya estaba en su medio, aprobado el curso de admisión ya estaban prontos para iniciar el curso, la Escuela de Aeronáutica Militar en Lo Espejo, los esperaba.

El Capitán Manuel Ávalos fue el instructor de los extranjeros, piloto experimentado instruido en Francia y Director de la Escuela, enamorado de la aviación se hizo cargo de los Uruguayos. Ávalos puso todo de sí para equipararlos con los alumnos que ya habían comenzado y ellos respondieron con máxima dedicación y estudio.

Fue así que el Teniente Juan Manuel Boiso Lanza, fue el que registro las más altas notas por su preparación y estudios obteniendo la más alta calificación hasta ahora registrada, obtuvo en esa oportunidad la distinción de estar en el Cuadro de Honor.

	• Federico Garachona	7	7	7	-
" "	• César Corino	7	-	6	-
" "	• Darío Aguirre	7	9	9	7.66
" "	• Augusto Magñán	10	9	8.66	8.66
" "	• Juan Boiso	10	10	10	10
" "	• Adhemar Saenz	10	9	9	9
" 2°	• Rogoberto Godoy	9	8	7.66	7.33
" "	• Fernando Borting	5	7	5.	5.66
" "	• Emilio Brandenburg	10	8	8.66	8.66
Sargento 1°	• Andrés García	7	9	10.	9.66
" 2°	• Juan de D. Jancz	8	5	7	5.66
" "	• Juan Bta. Koppy	6	5	7	5
" "	• José Lagos	9	5	9	9
" "	• Facimo Alvarado	6	6	7	8.66
" "	• Abel Morales	5	5	8	7.33
" "	• Alejandro Borso	5	5	8	7
" "	• Silman Lizama	8	9	8	8
" "	• David Fuentes	-	7	6	6.33

Detalle del libro de notas en donde se puede apreciar el rendimiento de nuestros aviadores uruguayos

El 28 de diciembre de 1915 aprobado el curso lucía las alas chilenas en su pecho con el Brevet Militar N° 14, fue el primer extranjero en obtener sus alas en la Escuela Chilena.³

AERO CLUB DE CHILE
BREVET DE PILOTE AVIADOR N.º 23

<p>Nombre <i>Jacques Boyo-Lanza</i> Nacionalidad <i>Uruguayo</i> Nacido en <i>Montevideo</i> Año <i>1885</i> Profesión <i>Militar</i> Fecha del Brevet <i>8-11-1915</i> Avión <i>St. Breguet</i> Año <i>7 años</i> Aparato <i>Falco</i> Motor <i>Suzuki</i> Potencia <i>35 HP</i> Instructor <i>J. Gagglioli - J. Meléndez</i> Comisario <i>J. Gagglioli</i> Aprobado en sesión de la Junta de <i>...</i></p>																																							
<p><i>J. Gagglioli</i> SECRETARIO <i>J. Meléndez</i> PRESIDENTE</p>	<p>FINDA</p>																																						
<p>DETALLES DEL BREVET:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>1.º Serie de alas</td> <td>2.º</td> <td>3.º</td> <td>4.º</td> <td>5.º</td> <td>Total</td> <td>Altura 40 m</td> </tr> <tr> <td>2.º " " "</td> <td>1.º</td> <td>2.º</td> <td>3.º</td> <td>4.º</td> <td>Total</td> <td>Altura 60 m</td> </tr> <tr> <td colspan="6">Alargamiento: En serie</td> <td>m. del centro; En</td> <td>m. del centro.</td> </tr> <tr> <td colspan="6">Altera avanzada 100</td> <td>m. Velocidad del viento, m/s</td> <td>= altura</td> </tr> <tr> <td colspan="6">Estado Atmosférico <i>Despejado</i></td> <td colspan="2">Observaciones <i>Jacques Boyo-Lanza</i></td> </tr> </table> <p style="text-align: center;"><i>J. Gagglioli</i> COMISARIO <i>J. Meléndez</i> SECRETARIO</p>		1.º Serie de alas	2.º	3.º	4.º	5.º	Total	Altura 40 m	2.º " " "	1.º	2.º	3.º	4.º	Total	Altura 60 m	Alargamiento: En serie						m. del centro; En	m. del centro.	Altera avanzada 100						m. Velocidad del viento, m/s	= altura	Estado Atmosférico <i>Despejado</i>						Observaciones <i>Jacques Boyo-Lanza</i>	
1.º Serie de alas	2.º	3.º	4.º	5.º	Total	Altura 40 m																																	
2.º " " "	1.º	2.º	3.º	4.º	Total	Altura 60 m																																	
Alargamiento: En serie						m. del centro; En	m. del centro.																																
Altera avanzada 100						m. Velocidad del viento, m/s	= altura																																
Estado Atmosférico <i>Despejado</i>						Observaciones <i>Jacques Boyo-Lanza</i>																																	
<p>PERFORMANCES: <i>Volando en Francia</i></p>																																							

Histórica copia del libro de Registro de Brevets del Aero Club de Chile

Ya con su Brevet continuó en Chile junto a su compañero y fueron designados con el alto honor de representar a Uruguay en la primera Conferencia Aeronáutica Panamericana a la cual asistió Brasil, Bolivia, Ecuador, Estados Unidos, Perú, Paraguay y Uruguay, esa conferencia contó con la figura influyente de Alberto Santos Dumont.

³ El Aero Club de Chile le entregará el Brevet de Piloto Civil N°23 con fecha 8 de noviembre de 1915.

El respeto y confianza de Chile hacia el Teniente 1° Juan Manuel Boiso Lanza le permitió ser uno de los disertantes en la Conferencia. Aquí sus palabras:

“Señor Ministro, señor Presidente, señoras, señores:

Hace ya muchos años, un joven uruguayo, estudiante de derecho en este país, conoció una leyenda araucana, que él aclimató a nuestro medio, entretejiendo el poema Tabaré, el más clásico de los poemas uruguayos y uno de los más típicos de América.

Reunió así la raza araucana a la raza charrúa; y la perfumada leyenda que naciera entre los copihues, floreció entre los sarandes y los ceibos orientales.

Hoy, señores, a dos oficiales uruguayos que hemos hecho nuestros estudios en la Escuela Aeronáutica Militar de Chile nos corresponde representar a nuestra patria ante este honorable Congreso.

Nacidos en las costas del Atlántico, somos hijos de la aviación chilena, somos pilotos militares de esta nación; y así como en lo pasado una leyenda romántica sirviera de lazo de unión a los sentimientos de los herederos de dos razas de guerras, así hoy nuestra presencia une a los hombres del presente, a los sujetos de lucha, que se reúnen y se agrupan alrededor del medio de locomoción que sintetiza el esfuerzo científico más potente del siglo.

Si Chile fuera uno de nuestros países limítrofes, comprensible y lógica sería esa tendencia a aproximarse.

Y es más notable y más de tener en cuenta lo que expreso, ya que nuestras fronteras geográficas distan tanto de las chilenas. Cálidos deben ser los sentimientos que escalan la pendiente cordillerana y vuelan a través de la inmensa pampa argentina, para establecer una efectiva corriente sentimental y científica que acerque y enlace dos pueblos.

Gratísimo me es hacer esta declaración en un Congreso Aeronáutico Pan-Americano; la reunión de los hombres que luchan por el progreso de la ciencia aérea, es quizás un símbolo, por lo menos un indicio de una aproximación efectiva entre toda la raza americana. El día en que esas dilatadas regiones que nos separan hoy, contra las que lucha obstinadamente, pero sin resultado muy prácticos, los medios de locomoción que hasta ahora ha utilizado la industria, el comercio y hasta el turismo sean vencidas en definitiva por la ruta aérea infinita como el espacio y recorrida a velocidades prodigiosas por potentes máquinas de aviación.

Ese sensible aislamiento en que han vivido los diferentes países de América, como pagando tributo expiatorio a la inconsecuencia de los ideales de confederación del hombre más grande del continente, el libertador Bolívar, ha de cesar en el siglo que se inicia y en el que conquistará la América un lugar prominente siempre que el eventualísimo regionalismo y los exagerados recelos sean vencidos por un espíritu amplio, generoso, que anule los incomprensibles egoísmos y los sustituya por un sentimiento netamente continental!

Y es por eso, señores, que ya no es imposible vencer con el vapor, con la locomotora, los innumerables obstáculos naturales que son como los guardianes celosos de las riquezas de nuestro continente, presentimos en la aviación el medio ideal de comunicación entre los pueblos, y ya que el espíritu de los pensadores colombianos, los sonetos de los poetas nicaragüenses y las fórmulas científicas de un Edison o las magistrales frases de economía social de George, han recorrido toda la América y se han divulgado entre los más meridionales, así también veremos de cerca esos ciudadanos de los distintos pueblos, cuando los viajes no exijan tanto tiempo y nos convenceremos

de que la raza americana es una, como son uno el inmenso Atlántico y el majestuoso Pacífico que se buscan y se abrazan cuando la tierra americana no los incomoda.

El siglo que se inicia señores, ordenará los continentes. Así como murió el individualismo salvaje sofocado por el cooperatismo que daba nacimiento a las agrupaciones constituidas que se llamaron naciones; así como sucumbió la tendencia anárquica de los caudillos medioevales vencida por la voz poderosa del Estado, así será sintetizada en la figura clásica de Luis XI; así se tiende en la época actual a la acción conjunta de la masa continental, y mi afirmación no es aventurada ni antojadiza.

Llegamos a un siglo continental; y en este siglo la aviación jugará un papel preponderante. Y aunque yo respete como patriota y como soldado que soy, las fronteras que limitan a las patrias, me atrevo a imaginar que las máquinas de aviación surcarán con más facilidad el espacio que todo lo que se arrastra y que todo lo que corre por la superficie terrestre...!

Necesario es señores que nuestra reunión deje obra útil! Y ello, en mi entender es difícil, muy difícil. Si os presentara un trabajo, con cálculos detallados sobre la resistencia de un ala, sobre los esfuerzos de flexión y compresión que soporta el fuselaje, sobre el nacimiento y la vida del coeficiente K. difícil sería que en mis cálculos y en mis observaciones sobrepasara a las figuras geniales de Eiffel, de Renard, de Painlevé o de Duchesne. Incapaz de competir técnicamente con las figuras que el mundo de la aviación reverencia, me imagino podría tender a hacer obra útil en forma distinta.

¿No sería posible que de aquí surgiera una Federación Aeronáutica Americana guiada no por ideas de emancipación que en mi entender, no pueden realizarse y sí con la finalidad de proteger el desarrollo de la Aviación en nuestro continente?

Y esa Federación alentaría con premios americanos los récords americanos, ya que el espíritu nacional se ha mostrado incapaz de hacerlo en forma amplia y generosa, sin comprender que la falta de medios es el enemigo más pertinaz y más obcecado de la gloria!

Y si naciera esa Federación, y si se consiguiera despertar en cada nación americana entusiasmos que permanecen dormidos, nuestro Congreso sería útil y proficua nuestra obra!

Los esfuerzos aislados adicionándose, se transformarían en un esfuerzo colectivo de importancia.

Esos problemas que preocupan a los pueblos que cree fantástica su solución le encontrarían con facilidad, ya que más, muchos más que las corrientes de la cordillera, son los medios exigüos de que ha dispuesto la aviación americana, los que no han permitido atravesar la masa andina.

Yo de mí sé decir que tengo esperanzas, grandes esperanzas, en la organización progresista de la aviación. Y esas esperanzas mías son alentadas porque este Congreso se realiza en Chile y creo conocer el espíritu de este gran pueblo. No será estéril la semilla que se lanza en esta fértil tierra; la veremos germinar y desarrollarse para bien de la América y para bien de la humanidad.

Discúlpenme, señores, si llevado por mis sentimientos de hombre y de americano, me he olvidado de la aviación militar. No es porque mis ideales se pierdan en la nebulosa humanidad, no es porque olvide al Ejército, al que he dedicado mis entusiasmos todos. Es que la aviación militar, es una incógnita despejada; no hay problema, puesto que está solucionado.

El avión mientras más perfeccionado esté, más aumentará en utilidad como elemento militar. Pero su rol está bien definido y ha sido la aplicación del aeroplano en la guerra la más brillante de las conquistas obtenidas en la rapidísima marcha de la navegación aérea.

Y ha sido la preocupación principal de los Gobiernos ya que, por desgracia, las frases de amor, de confraternidad, que hace veinte siglos tuviera el más brillante apóstol en el sublime mártir

del Gólgota, han tenido como respuesta, que es sanción, períodos interminables de guerra, que se clausuran con la tristísima hecatombe europea.

Permítanme, pues, ya que soy soldado, no decir nada, ni hablaros del ensangrentado avión, que deja lejos, muy lejos, a los caballos de Atila. Y permítanme que sueñe, al verme entre estas distinguidísimas delegaciones americanas, en una era de paz y de trabajo.

Señor Presidente del Aero Club de Chile: en nombre de un Gobierno, cuya representación me ha tocado el honor de asumir, os agradezco la amabilísima invitación con que lo habéis honrado; en nombre de la nación uruguaya os manifiesto que el entusiasmo que por la aviación se tiene, se aumenta con las simpatías que le merece la República iniciadora de este Primer Congreso; y en nombre de mis íntimos sentimientos os declaro que me cuesta sentirme extranjero en un país que me ha hospedado usando de una generosidad y de un altruismo, que me han hecho creerme hijo de vuestra tierra, comulgando con vuestros nobles ideales”.

Este discurso, realizado hace más de 100 años es una lección de Americanismo, hombría de bien, agradecimiento a Chile, visión de futuro y claridad de que rumbo tomaría aviación tanto civil como Militar.

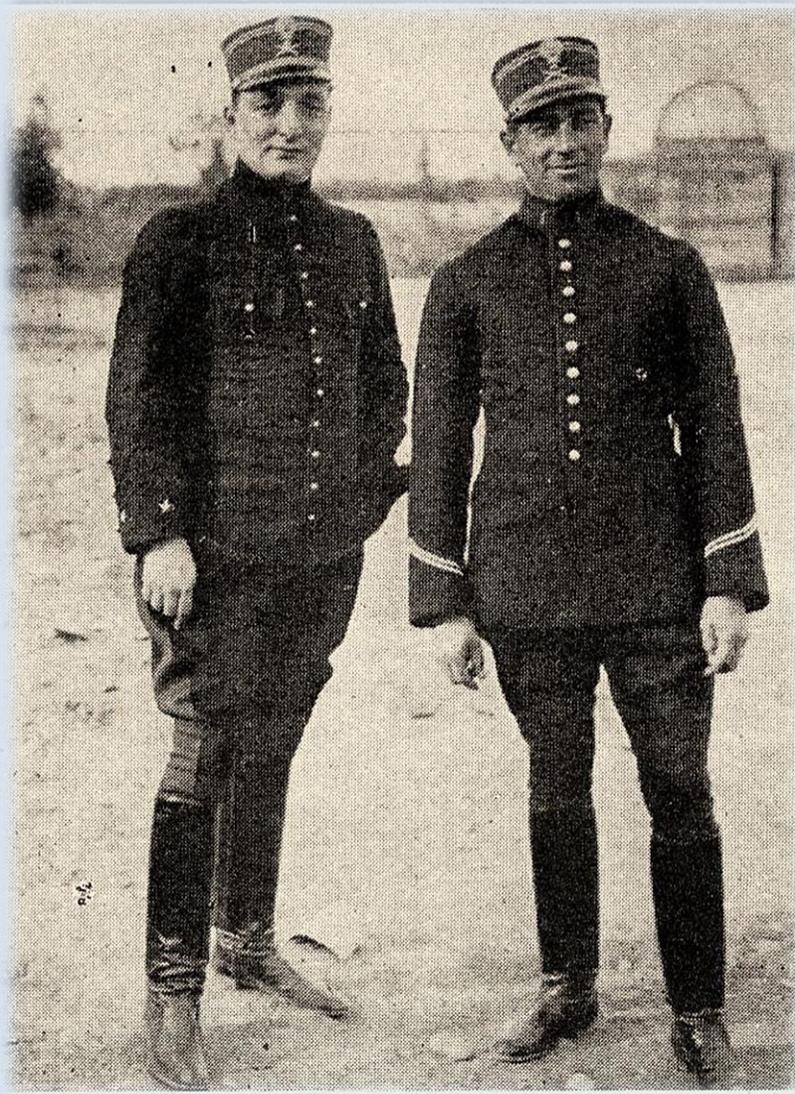
La Conferencia también tuvo competencias Aéreas en donde Boiso Lanza obtuvo 4 premios, una medalla de oro con diamantes y un cronógrafo muy fino.



Faltaría tiempo para llegar hasta su país, de Chile marcha a Buenos Aires donde ese junta con los que estaban realizando el Curso en la Argentina, Tte. Berisso y Alf Cristi, la actividad aeronáutica era muy intensa y atractiva, aprovechando este para realizar contactos con fabricantes de aviones, visto la inminente apertura de la Escuela de Aviación en Uruguay.

Es así que consigue un avión con Castaibert y se propone cruzar el Río de la Plata el 18 de julio, fecha Patria en Uruguay, fue así que ese día de 1916 ese hombre que cruzó la Cordillera, retorno volando exactamente tres años después de que se frustrara la Escuela de Cerrillos y los mandaran ese mismo día 18 de julio de 1913 a sus Unidades.

El 20 de noviembre de 1916 se aprueba por el poder Legislativo la creación de la Escuela militar de Aviación, ocho días después por Orden General N° 1897 es nombrado como primer Director el Tte.1° Juan Manuel Boiso Lanza y sus laderos Tte.1° Adhemar Sainz Lacueva, Tte.2° Cesáreo Berisso y Alf. Esteban Cristi, como instructores.



Los tenientes Juan Manuel Boiso Lanza y Adhemar Sáenz Lacueva

Les esperó un agobiante trabajo, que realizaron con un alto espíritu de cuerpo, compromiso y abnegación.

Boiso Lanza se distinguió como administrador y organizador, de la nada y con mucho esfuerzo el 18 de febrero de 1918 frente al Sr. Presidente de la República Feliciano Viera, Ministro de Guerra Galo Gaye y altas autoridades, se tomaron los exámenes de los pilotos Militares formados en Uruguay. El Sueño de Boiso Lanza y sus fieles laderos estaba cumplido.

Este no será su sillón de reposo, ya Capitán y casado se embarca a Europa en una Misión Militar como observador de la Guerra.

Es así que intercepta al vapor en el cual se trasladaba un submarino alemán, que le hizo prometer que no irían a Francia para que los dejara continuar, lo cual nuestro Capitán estuvo en desacuerdo con el Jefe de Misión, no concediendo un ápice, referente a prometer algo que no iba a cumplir.

En mayo de 1918 ya en Francia, la guerra estaba en un momento cruel, pero esto no impidió que Boiso Lanza visitara las líneas de trincheras, conociera las fábricas de Renault y Citroën, recorrió el Verdún, todo mientras esperaba su autorización para volar en Francia.

El Capitán fue autorizado a ingresar a la Escuela de Aviación D' AVORD, el 20 de julio a las cinco de la mañana el Capitán Boiso Lanza se presenta al Campo, el encargado de MONITORIAR al alumno fue Monsieur Jourdan.





Instalaciones interiores del Campo D'Avord, Francia (1918)

Boiso Lanza se enfrentó a un Nieuport, avión con mucha más potencia, acrobático que era muy superior a lo que había llegado a volar; a los 20 minutos de vuelo dice la crónica que el monitor dice *“no tengo nada que hacer con el Cap. Boiso Lanza”*, posterior a ese vuelo sale solo en su primer avión de Guerra; la alegría de ese día fue coartada por el fallecimiento de un comandante de escuadrilla que estaba dando instrucción.

Continuó con sus vuelos avanzados hasta que le avisaron que ya había finalizado su tiempo ahí, se trasladó a PAU, era una escuela de Caza dirigida por el Capitán Champagne.

El 9 de agosto Boiso escribía en su diario: *“Son las once de la noche, debo ir a reposar, porque mañana, al amanecer, tengo que estar listo para volar”*.

El Capitán Champagne al otro día del deceso le decía al General Dufrechou, que cada vez que sonaba la sirena de accidente, todos pensaban en el oficial Uruguayo. El oriental era temerario y el avión en esa época no consentía cosas que no se pagaran con la vida. Fue así que siendo el primero en aterrizar se precipita y fallece.

Lo entierran con Honores Militares.

El aviador Boizo Lanza.



Agosto 1918

El aviador militar uruguayo, Capitán D. Juan Boizo Lanza, que ha muerto en Francia. El Capitán Boizo Lanza estudió en nuestra Escuela de Aeronáutica, donde fué un alumno sobresaliente. En su país fundó la Escuela de Aeronáutica. Había sido enviado a Francia a perfeccionarse en la aviación.

Revista Sucesos, Chile, agosto 1918

TRADUCCION DEL DISCURSO PRONUNCIADO POR EL CAPITAN
CAMPAGNE, COMANDANTE DE LA ESCUELA DE AVIACION DE PAU

"Señores:

Parecía que habíamos hecho una tregua con la muerte, y de no volver más aquí, nacía en el corazón un profundo apaciguamiento y la esperanza maravillosa de no ver caer más sobre nuestros aires a los jóvenes pilotos, a quienes preparamos para la gloria de los futuros combates en pleno cielo de batalla.

Pero el destino no es sentimental, y uno tras otro, a un día de intervalo, dos accidentes mortales nos volvían a sumir en plena realidad.

El viernes de tarde, cuando el sol poniente anunciaba a todos el fin de una jornada de gran trabajo, el cabo Andrés Ferret, que había ejecutado con perfecta corrección sus ejercicios de alta escuela, descendía hacia los hangares de Astra, cuando por una causa aún inexplicable, se le vió perder el control de su aparato, y penetrar en un descenso demasiado rápido, con velocidad de catástrofe, en un montecillo de árboles.

El Cabo Ferret había nacido en Versailles el 4 de marzo de 1896. Aún niño, la guerra lo sorprendió con el llamado de su clase, y lo transformó en artillero, que durante catorce meses recorrió con sus baterías el frente de batalla. A menudo había apuntado su cañón sobre los aviones enemigos; más lleno de fe y coraje, soñó combatirlos más de cerca.

Llegó a Pau el 22 de julio pasado, precedido de las mejores notas sobre sus cualidades de soldado y piloto. En el curso de su entrenamiento las confirmó aún, y podía ya entrever como próxima la realidad de su sueño, cuando se produjo lo irreparable.

El sábado de mañana, la muerte estaba otra vez aquí, señalando ahora al Capitán Boiso Lanza. Eligió por víctima al militar más recto, al Oficial más preocupado de sus deberes, al más conciente de su noviciado de piloto de caza, al hombre de más elevado carácter que nos haya sido permitido recibir en la escuela.

El Capitán Boiso Lanza, había venido hasta nosotros, traído por el flujo de entusiasta simpatía y noble admiración, que invadió a las Repúblicas de la América del Sur, cuando fuimos brutalmente atacados por un enemigo fuerte y poderosamente organizado.

Desde ese entonces, nuestras hermanas latinas de ultramar, a quienes mil afinidades de raza, gusto y carácter aproximaban a Francia, la habían sostenido con su simpatía al través de sus rudas pruebas; habían glorificado nuestra magnífica resistencia; habían aplaudido nuestra victoria. Valientemente, se pusieron de nuestro lado, luchando por nosotros desde sus lares.

Finalmente, como Lafayette y sus compañeros de armas, que llevaron su espada a Washington, varios Oficiales del Uruguay franquearon el océano para servir a Francia.

Es así que hace apenas unos días llegaba a la escuela de Pau el Capitán Boiso Lanza, brevetado sobre Morane-Saulnier en noviembre de 1914, en su patria (1). Traía al país que deseaba servir, la competencia y habilidad de un piloto ya hecho al oficio, y a quien sólo faltaba la práctica de las maniobras especiales de la aviación de caza.

En las diferentes clases, fué pronto distinguido por una hermosa prestación, la más perfecta corrección militar y las más completas cualidades de conciencia y alto valor moral.

Pero el hecho de pertenecer a una élite, no protege contra el destino; y es quizá por exceso de confianza en sí mismo, que al efectuar una maniobra muy cerca del suelo, a la vuelta de un vuelo de patrulla se estrelló contra este.

Señora: A usted que por encima de los mares siguió a su valiente esposo hasta esta tumba donde dormirá su último sueño, en esta tierra que su corazón generoso llamó a defender, no hallo para ofreceros otro consuelo que la exaltación de la grandeza del carácter y la magnitud del sacrificio de quien os era lo más querido.

Mientras que este Cementerio conserve el cuerpo de nuestro camarada muerto gloriosamente por su país y por Francia, los que se sucedan en la escuela de Pau, no pasarán nunca ante la tumba del Capitán Boiso Lanza, sin tener un emocionado pensamiento para él y para su país.

Pueda nuestra profunda simpatía, en esta dura prueba, endulzar vuestra pena.

A ustedes Señores, que a toda prisa acudieron angustiados hacia vuestro bravo muchacho, y no tuvieron el supremo consuelo de recibir su último suspiro, dirijo mis respetuosas condolencias, y la expresión de nuestros sentimientos, profundamente emocionados.

Nosotros, fortalezcamos nuestros corazones en estas pruebas demasiado penosas, tendiendo nuestra voluntad hacia la victoria que han soñado nuestros camaradas, que duermen alrededor de nosotros, y en cuya persecución murieron.

Capitán Boiso Lanza, Cabo Ferret: nos inclinamos con reverencia ante vuestros féretro, y os decimos respetuosamente un último adiós".

1) Fecha y lugar equivocados: es año 1915 en Chile.

*Sentidas palabras que reflejan el espíritu del Cap. Juan Manuel Boiso Lanza.
Resaltando aún más su personalidad, inteligencia y convicciones.*

ACTE DE DÉCÈS DU CAPITAINE BOIZO-LANZA

1918
REGISTRE DE
DÉCÈS DE
LESCAR
Bses. Pées.

Le dix août mil neuf dix huit à huit heure trente du matin, JUAN BOIZO - LANZA, Capitaine pilote aviateur de l'armée Uruguayenne, né en la République de l'Uruguay (Amérique) le seize Octobre mil huit cent quatre vingt huit fils de Henri Boizo, décédé et de Manuela Lanza, domicilié en Uruguay, époux de Magdaleina Belin-gon, est décédé mort pour la France en service commandé sur la lande du Port-Long.

Dressé le dix août mil huit cent dix huit à dix heures du matin sur la déclaration de Batilliat Marcel, capitaine à l'Ecole d'Aviacion, chevalier de la Légion d'Honneur, quarante six ans et de Vincent Georges, capitaine à l'Ecole d'Aviation, chevalier de la Légion d'Honneur, domiciliés à Lescar (B.P.), qui lecture faite ont signé avec nous Augustin d'Ariste maire de Lescar.

MARCEL BATILLIAT - G. VINCENT - D'ARISTE

Facsimil del acta de deceso.

En América a muchos le llegó con profunda congoja la noticia del fallecimiento de este personaje, de este hombre que vivió por sus ideales, por sus convicciones y murió con sus condiciones.

Al año llegan sus restos a su País Natal honrado con el más amplio protocolo y lo recibieron las más altas autoridades; hoy después de un largo peregrinar descansa en el Salón de Honor de la Escuela Militar de Aeronáutica al cumplirse 100 años de su creación, algo por lo que luchó y creó.



Al cumplirse un año del fallecimiento, la Dirección de la Escuela de Pau envió una placa recordatoria para ser colocada en la tumba del infortunado piloto.

El PIONERO, EL AMIGO, espero que ahora si al saber cómo vivió entiendan el prólogo de Juan Carlos Pedemonte y lo que quería decir cambiando algunas palabras:el Capitán Juan Manuel Boiso Lanza es indiscutiblemente la más lúcida, caballeresca y sugestiva figura del Ejército en el medio siglo de paz consecuente a la guerra civil de 1904, surgido como floración de un instante cenital del género humano, cuando la concepción romántica de la vida se aprestaba a morir entre las llamas de la

conflagración universal de 1914-1918; a la que siguió un proceso de vez en vez no fue crítico fue creador , no fue materialista fue Quijotesco, no fue descreído fue esperanzado y no fue triste fue dichoso; y sobre todo con una gran Moral.

GRACIAS MI CAPITAN, **SUS DISCIPULOS LO SALUDAN.**

Cnel. (AV) Alejandro H. Arocena

Agregado de Defensa
a la Embajada de Uruguay
en la República de Chile

Bibliografía:

- ❖ Capitán Juan Manuel Boiso Lanza Comandante de la Escuadrilla del Silencio, Biblioteca Gral. Artigas Vol.N° 30 Autor: Juan Carlos Pedemonte.
- ❖ Aportes para la Fuerza Aérea Uruguaya Autor: Coronel (PAM) Jaime Mergalli.
- ❖ Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya Primer tomo 1913-1953 Autor Tte.1°(Av.)(R) Juan Maruri.
- ❖ República Oriental del Uruguay FUERZA AÉREA setenta y cinco aniversario 1913-1988
- ❖ Archivo Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

ACCIDENTE DEL HELICÓPTERO ALOUETTE III, NAVAL 68.

Los helicópteros Alouette III, llegaron a la Aviación Naval de la Armada de Chile en dos partidas, la primera en agosto de 1977, y la segunda en noviembre del mismo año. Fueron armados en Pudahuel, Santiago, y desde aquí en vuelo a la Base Aeronaval "El Belloto".

Posteriormente, en El Belloto se realizó la "navalización" de estos helicópteros, principalmente la incorporación del sistema de flotación de emergencia, radar meteorológico, sistema de armas, entre otros.

Al término de la modificación a su versión naval, cada helicóptero era sometido a una rigurosa inspección y vuelos de prueba para verificar que se cumplieran las "Especificaciones Técnicas" del Contrato, para recién ser aceptados por parte del "Fisco - Armada".

La fecha que dispuso el Alto Mando Naval para que los helicópteros Alouette, operacionales, debieran estar listos y con sus tripulaciones entrenadas era el 1 de julio de 1978, considerando la situación vecinal. El primer helicóptero SH-9 (Helicóptero Antisubmarino) entregado a la Armada en su versión naval fue el 16 de junio de 1978, en circunstancias que de acuerdo a contrato esta entrega debió efectuarse el 1 de abril de 1978, es decir, existía un atraso de 77 días en la entrega de los helicópteros.

Este atraso produjo como consecuencia, que la instrucción de las dotaciones, la recepción de los helicópteros, las pruebas, problemas propios de mantención y por último atrasos por condiciones meteorológicas adversas, debieron ser absorbidas en un lapso menor de tiempo, lo que se comprobó con las horas voladas por algunos pilotos instructores que llegaban a 7 horas diarias. Esta comprensión en la instrucción obligaba a iniciar ciertas etapas sin que las anteriores estuvieran terminadas, como es el caso de los vuelos por instrumentos que, obviamente era requisito fundamental para iniciar las prácticas nocturnas, especialmente en condiciones meteorológicas marginales.

Habiendo recibido instrucción en Francia, estos vuelos de mantenimiento los efectuaría el Capitán de Corbeta Víctor Tapia Cerezo, sin embargo sólo alcanzó a realizar el del Naval 68, por su deceso, días después, en el accidente de la misma aeronave.

Consecuencia de lo anterior, un piloto de la fábrica viaja a Chile para instruir a un nuevo piloto en estos vuelos de prueba, denominados "Vuelos de Aceptación" Se designa para tal labor, al Teniente 1° Percy Niklitschek Raddatz quien efectúa la recepción de las restantes aeronaves.

El Naval 68 arribó a Chile en la segunda partida, vale decir, en noviembre de 1977

De acuerdo al programa coordinado con la Comandancia de la Aviación Naval y aprobado por la Comandancia en Jefe de la Escuadra Nacional, la PFG "Condell" debía dar apoyo para el entrenamiento de los pilotos de los nuevos helicópteros Alouette.

El lunes 3 de julio de 1978 se efectuó el primer vuelo nocturno navegando desde la PFG 06 "Condell", su tripulación estaba conformada por los Teniente 1° Jaime Urdangarin y Percy Niklitschek y su misión consistió en probar los procedimientos nocturnos de operación a bordo.

El 4 de julio de 1978, en medio de los acelerados esfuerzos para poner en servicio este material aéreo, y después de una agotadora actividad durante el día, al término de las prácticas de vuelo diurno con buque navegando, se fondeó a la gira a las 17:00 hrs. frente a la Universidad Técnica "Federico Santa María", posición que de acuerdo al viento reinante dejaba clara la banda de babor para hacer las prácticas nocturnas de aproximación controladas por radar (aproximaciones operacionales).

Se encontraban cumpliendo el programa de entrenamiento 7 pilotos, dos de los cuales se desempeñaban como instructores.

El helicóptero Alouette designado para las prácticas de ese día era el Naval 68, al mando del Capitán de Corbeta Víctor Tapia Cerezo. Las prácticas de vuelo nocturno con el buque fondeado se iniciaron a las 18:08 hrs., y se dieron por finalizadas a las 20:07 hrs. por haber entrado un manto de niebla que cubrió toda la bahía. A las 20:55 hrs. la neblina aclaró permitiendo ver parte de la costa y el cielo estrellado.

El piloto más antiguo y a cargo de la instrucción solicitó la venia para regresar a El Belloto al Comandante de la PFG "Condell", informándole que en El Belloto se encontraba CAVOK (Ceiling And Visibility OK) y que tantos pilotos como el helicóptero tenían la capacidad para despegar instrumental y remontar sobre la niebla.

El helicóptero despegó a las 21:07 hrs. por la banda de babor desde la cubierta de vuelo de la PFG "Condell", en condiciones nocturnas y con visibilidad reducida por bancos de niebla, para emprender el regreso a la Base Aeronaval "El Belloto". Durante el despegue en la bahía de Valparaíso, frente a la Universidad Santa María, pero debido a la baja visibilidad, el despegue se transformó en un suave descenso terminando con un choque contra el agua a unos 60 nudos, una de las palas del rotor principal tocó la superficie del mar y después lo hizo la estructura. El helicóptero desapareció rápidamente quedando invertido, pero sin hundirse totalmente, debido a la activación automática de su sistema de flotación de emergencia. Por la oscuridad y posición en que quedó la cabina, sólo pudieron evacuarla uno de los pilotos en instrucción y el mecánico. Quedaron aprisionados en el helicóptero y fallecieron un piloto instructor y un piloto en instrucción. Sus restos fueron rescatados por personal del buque, junto a los tres sobrevivientes.

La embarcación de rescate localizó a dos pilotos y al mecánico, quienes habían logrado salir del helicóptero que flotaba vuelto de campana y se encontraban sobre éste. La inspección preliminar reveló que los otros dos pilotos se encontraban atrapados dentro de la cabina, quienes fueron rescatados sin vida alrededor de 30 minutos después del accidente.

El copiloto después de dos intentos logró salir de la cabina por la burbuja destrozada, resultando con magulladuras leves y principio de asfixia por inmersión y aspiración de gases de combustible. El mecánico sentado en el tercer asiento logró salir sin problemas y resultó con magulladuras leves. El piloto que viajaba en el asiento trasero izquierdo evacuó el helicóptero por su lado ya que su puerta

estaba destrozada, emergiendo a la superficie ileso. El otro piloto que viajaba atrás al no poder evacuar el helicóptero por estar cerrada y trabada la puerta del lado derecho, lugar en que iba sentado, pereció por asfixia por inmersión.

En la actualidad, el procedimiento de despegue nocturno, dependiendo del viento reinante, lo realiza en forma visual el piloto sentado en el asiento que brinda una mejor visión de la cubierta de vuelo, toda vez que hasta los 100 pies el despegue es visual para luego transicionar a un despegue instrumental, modificando en 30° el rumbo hacia la banda libre de obstáculos.

Pero ese 4 de julio, durante el despegue el piloto entregó los controles del helicóptero, en la posición de hover al costado del buque, al copiloto, en circunstancias que el procedimiento indicaba que al despegar por la banda de babor, el piloto que va sentado al lado derecho, es quien efectuaba la maniobra de despegue completa.

Esta situación produjo desorientación espacial al copiloto que recibió el control del helicóptero sin tener una referencia visual del buque y estando en vuelo estacionario, lo que condujo a que se guiara por sensaciones y no por indicaciones de los instrumentos, es así como el helicóptero se elevó a una altura aproximada entre 50 y 100 pies, y luego comenzó a descender una vez que los efectos de desorientación espacial se incrementaron. Esta situación fue reconocida por el piloto, quien le informó al copiloto que estaban descendiendo, pero no reaccionó tomando los mandos como era lo indicado en esta situación, al parecer por efectos de agotamiento y cansancio físico.



En un helicóptero similar a éste, se produjo el accidente el 4 de julio de 1978.



Helicóptero Alouette con su sistema de flotación de emergencia activado.



Naval 68, posterior a su accidente del 4 de julio de 1978.

Relatos de los Sobrevivientes del Accidente.

1. Capitán de navío Christian De Bonnafos Gándara, piloto instructor.

En la Escuela Naval cuando el cadete De Bonnafos estaba en segundo año se realizó un curso de Buzos Tácticos a cargo del teniente Roberto Thompson, quien se había graduado de UDT (Underwater Demolition Team, los antecesores de los SEALs) en la Armada norteamericana. Ahí nació su interés por esta especialidad.

Posteriormente, en 1967 se llamó a concurso para realizar este curso en la Armada norteamericana y de los 45 postulantes, el subteniente De Bonnafos obtuvo el primer lugar y fue a cursar a San Diego, California el año 1968. Ese curso que efectuó fue el primero de SEAL, ya que la U.S. Navy apreció que en la Guerra de Vietnam tenían 18% de bajas los UDT que patrullaban el Delta del río Mekong en lanchas rápidas, mientras que los SEALs (que hacían un curso posterior a su graduación de UDT) tenían bajas del 40%. Por tanto, la Armada norteamericana decidió que los cursos de UDT se transformaran primero en UDT SEAL y luego en sólo SEAL.



Esto significó que el curso se endureció en las actividades terrestres, manteniendo las de buceo y agua. Por este motivo, el primer curso de UDT SEAL fue extraordinariamente duro, más que los anteriores que ya eran muy exigentes. De los 50 norteamericanos y varios extranjeros se graduaron dieciocho, entre ellos el Subteniente De Bonnafos, incluyendo a dos alumnos del curso anterior que se integraron en la última etapa.

Posteriormente el comandante De Bonnafos curso piloto Aviador Naval en el año 1970

A continuación, el relato de la experiencia vivida por el comandante De Bonnafos:

“Ese día era el 4 de Julio de 1978 y a bordo de la PF "Condell" había un guardiamarina norteamericano y se hizo una celebración por los Estados Unidos de Norteamérica como a las 20 00 hrs. en la cámara y luego comimos. Al término de los vuelos del día el buque había fondeado en la parte exterior de la bahía de Valparaíso.

Estábamos esperando que la visibilidad mejorara para regresar a El Belloto en el helicóptero Naval 68, la aeronave que ese día empleamos. El Piloto para ese vuelo sería el capitán Víctor Tapia Cerezo y yo el Copiloto. Como pasajeros irían el teniente Marcelo Arcil Greve, el teniente René Neumann Wilson y un Cabo Mecánico.

Alrededor de las 21 hrs. el capitán Tapia fue a ver cómo estaba la visibilidad y regresó diciendo que estaba suficiente para despegar. En realidad estaba marginal, pero todos queríamos volver y nos embarcamos en el helo. Entre los 3 Pilotos con mayor experiencia y que éramos los Instructores (Tapia, yo y Urdangarín, en ese orden) habíamos diseñado una forma de despegar de noche desde a bordo (ningún país que operaba helos en Instrumentos nos quiso entrenar) y esta consistía en que el Piloto

despegaba y se ponía a la cuadra de la cubierta de vuelo a 20 pies de altura, sin perderla de vista. Luego ponía máximo poder y cuando la aeronave estaba montando abierta 30º con la proa del buque, se le entregaba los mandos al otro Piloto, quien comenzaba a volar por instrumentos.

En el caso en comento, el capitán Tapia despegó, se puso a la cuadra de la cubierta de vuelo y repentinamente dio la espalda a la cubierta de vuelo y quedamos enfrentados a la nebrura, sin estar montando. Al verse maquineado me entregó los controles y yo seguí, tratando de no chocar hacia atrás con el buque y luego de montar. Nos estrellamos a 500 metros del buque a 60 nudos. El choque con el agua fue fuerte y yo sentí como la aeronave clavó la proa y con la viada se invirtió y todo se apagó simultáneamente (las aeronaves de combate siguen con sus luces encendidas, pero no en este helicóptero). Al chocar, por un reflejo de SEAL mantuve la respiración y tensé los músculos. No era posible ver nada. Al quietarse las cosas, como aprendí de SEAL, solté el cinturón de seguridad y aprecié la situación, sintiendo que estábamos invertidos, flotando pero con el piso (que estaba de techo en ese momento) bajo el agua. Atrás sentía como alguien se ahogaba (el teniente Neumann), pero no podía hacer nada por él mientras no saliera, mientras me sentía atrapado en la cabina arrugada y en la que no me ubicaba con certeza en la absoluta oscuridad reinante. El capitán Tapia nunca se movió y debió morir con el impacto (después supe que una pala del rotor le pegó en la cabeza y le rompió el casco, mientras que a mí, que tenía trincados mis hombros a diferencia de él, me cortó el labio inferior). Decidí salir hacia abajo, a través de una pequeña ventana del techo que sentía sin vidrio. El nuevo salvavidas que estábamos usando desde esa semana era tan difícil de sacar que decidí que me ahogaría si lo hacía y pese a lo abultado (aunque sin activar) comencé a salir hacia abajo con mis piernas primero. Al llegar al salvavidas tras gran esfuerzo, me faltó el aire, apreció que después de 3 minutos sumergido, y debí volver al interior de la aeronave y me dirigí al techo porque había sentido una burbuja de aire y respiré allí. El aire estaba mezclado con gases de parafina y sentí que mi cabeza como que daba vueltas por mareo.

Intenté salir por segunda vez y me volvió a pasar lo mismo, volviendo al interior y a respirar a la burbuja. Ahora me sentí más mareado por los gases y pensé que me iba a ahogar; la sensación no era desagradable y era tentador entregarse, mientras mi vida pasaba como una película en mi mente y veía frente a mí el túnel brillante que se suele mencionar (en visita a la NASA y conversando con un experto había aprendido que los astronautas lo sufren ante muchas gravedades que los afectan al despegar y es debido a la falta de oxígeno en el cerebro).

*Fue ahí en que reaccioné y decidí, en base a un conocimiento adquirido de los SEALS, de que: **CUANDO UNO SIENTE QUE ESTÁ AL LÍMITE DE SUS FUERZAS Y NO PUEDE HACER NADA MÁS, TODAVÍA TIENE EL 50% DE SU CAPACIDAD DISPONIBLE.***

Ahora usé nuevamente todas mis fuerzas en salir hacia abajo, siempre con las piernas primero, y al llegar al salvavidas, seguí haciendo el máximo de fuerzas y rompí la chaqueta de cuero y logré salir y luego llegar a la superficie. En ese momento venía llegando la embarcación del buque, que no había sido cubierta ni estaba lista para echar al agua.

Había estado sumergido por lo menos 5 minutos y debía mi supervivencia al brutal entrenamiento y conocimientos recibidos como SEAL. No estaba en condiciones de ayudar a nadie y el teniente Arcil y el

mecánico flotaban tomados de la cola del helicóptero que se había desprendido y tenían sus salvavidas inflados.

En la embarcación a cargo del teniente Escobar, artillero (sobrenombre Tuto) fuimos recogidos y trasladados a bordo. Tenía problemas para respirar y el teniente Escobar me dio brevemente "respiración boca a boca" lo que hasta hoy le agradezco, porque sé lo desagradable que es. Yo preguntaba por Tapia y Neumann y me respondieron que ya estaban a bordo, lo que no me cuadraba, pero estaba agotado.

Del buque fui llevado al Hospital Naval de Valparaíso y me dejaron en observación mientras yo me sentía recuperado y con energías nuevamente, lo que comprobé haciendo 30 flexiones de brazos al estar solo en la pieza.

Al día siguiente el almirante López me informaba la muerte de los dos oficiales. Pasé a ser el nuevo Comandante del Escuadrón y a la semana estaba volando. Seguimos volando nocturno navegando en todas las plataformas de la Escuadra todo el año 1978, mientras seguía sintiendo que el sistema que usábamos no era seguro, pero no veía como mejorarlo.

Al año siguiente, ya pasado el peligro de nuestros vecinos del Este, el almirante Hernán Rivera en visita a la Feria Aeronáutica de Le Bourget en Francia, consiguió que el Comandante en Jefe de la Armada francés enviara en comisión reservada al piloto con más experiencia de esa Armada en helos Alouette III a bordo. Ese teniente estuvo una semana en mi Escuadrón y lo estrujé de todos sus conocimientos. Por él supe que en Francia la operación nocturna a bordo se desarrolló con dos Pilotos de Prueba de Aerospatiale, que tenían la máxima experiencia de vuelo y en esas aeronaves. Ellos fueron los dos primeros muertos que tuvieron por un accidente casi igual al nuestro.

También mencionó el teniente francés que para volar en esas condiciones se requería tener un mínimo de 1 año operando a bordo, 1.000 horas de vuelo y 300 horas de vuelo por instrumentos en la aeronave. Ninguno de nosotros había operado a bordo esa aeronave, Tapia tenía 135 horas de vuelo, Urdangarin 120 y yo 80 en esas aeronaves.

Años más tarde en una reunión de trabajo de vuelo en la Fuerza Aérea un general me preguntó que tratamiento psicológico había recibido para volver a volar y yo respondí que el mejor de todos, "MATAR EL CHUNCHO", que es lo que hacen los paracaidistas militares que sufren una falla del paracaídas y quedan enteros".

2. Teniente 1° (Av) Marcelo ARCIL Greve, Piloto Alumno.

“Ese día 4 de Julio nos embarcamos en la PFG “Condell”, buque que posteriormente, el año 1992 tuve el honor de comandar, para iniciar este entrenamiento. Fue un día cansador, especialmente para los instructores, capitán Tapia y teniente De Bonnafos. Recuerdo que la visibilidad comenzó a deteriorarse rápidamente, con el ingreso de la típica vaguada de neblina. Me correspondió efectuar la última aproximación y aterrizaje, con el teniente De Bonnafos como instructor. La capa de neblina era muy baja, pero bastante densa, y aterrizamos realmente en los mínimos. No vimos la cubierta de vuelo hasta que estuvimos prácticamente encima.



El buque no pudo entrar a puerto, a causa de la neblina, y fondeó aproximadamente frente a la Universidad Santa María. Muy a nuestro pesar, parecía que tendríamos que quedarnos a bordo, sin ropa y acomodándonos como se pudiera. Presionados por la situación, y considerando que la capa era muy delgada y El Belloto estaba CAVOK, se nos autorizó para volar de regreso a nido.

Debido a limitaciones de peso de la aeronave solo pudimos embarcarnos los cuatro más antiguos, Capitán Tapia, Teniente De Bonnafos, Teniente Neumann y Teniente Arcil, y el Capitán de Aeronave, Cabo Iván “Chapulín” Vásquez. A la luz de los acontecimientos, habría sido mejor ser menos antiguo.

El relato mismo del accidente que hace el Cabo Vásquez se ajusta bastante a lo que yo recuerdo...por lo que solo agregaré algunos comentarios.

Recuerdo perfectamente que antes de despegar le pregunté al “Chapulín” si tenía muy claro como abrir la puerta de corredera trasera, lo que practicó varias veces, estimo que ello contribuyó en gran medida a que pudiera hacerlo de memoria, invertido, oscuro y bajo el agua, lo que nos salvó a ambos la vida. Aparentemente el Teniente Neumann, sin haber sufrido lesiones de consideración, no pudo abrir la puerta de su lado, con fatales consecuencias.

Efectivamente, después de despegar nunca iniciamos una montada para tomar altura y cruzar la delgada capa. La potente luz amarilla del radio altímetro, ajustado a 50 pies, siempre permaneció encendida, y recuerdo claramente el VSI indicando una razón de descenso entre 50 y 100 pies por minuto....De alguna forma creo haber sentido que algo estaba mal...y quizás inconscientemente me preparé para el impacto.

El golpe fue extremadamente violento, después varias vueltas, hasta que percibí que estábamos invertidos y hundiéndonos, de pronto una explosión....¡¡¡los flotadores...estamos subiendo....!!!. Vino a mi mente lo aprendido y practicado en cabina de escape años atrás, mantener la calma, no desorientarse, mirar las burbujas, no soltarse; en estas situaciones las reacciones son instintivas y automáticas y salvan vidas. Experiencia: como sirve el entrenamiento.

Una vez afuera, silencio total, la cola del helicóptero cerca, la cabina más lejos, flotando invertida, los benditos flotadores naranja, “Chapulín” pataleando como puede, mi chaleco salvavidas muy bien inflado, sosteniéndonos a ambos, se nos hundió la cola, nadamos hacia la cabina, nos subimos, aparece el Teniente De Bonnafos, agotado, pero entero, como buen Buzo Táctico. La ballenera que se escucha aproximarse, no hay información del Capitán Tapia ni del Teniente Neumann, se quedan los buzos, nosotros abordo...el resto es historia.

Exámenes psicológicos, apto para volar, ¡¡¡Aprovechar la experiencia!!!

Estimo que este trágico accidente nos sirvió de mucho, establecimos normas y procedimientos que nos permitieron operar exitosamente en las difíciles circunstancias que enfrentamos ese año, operando día y noche desde los fondeaderos de despliegue de la Escuadra, en condiciones extremas, sin nuevos incidentes que lamentar.

En lo personal, aprendí mucho, experiencia que traté de transmitir a mis alumnos y copilotos durante mi larga carrera aeronaval.

¡¡¡Ah.....nunca más acepté volar en los asientos traseros de un helicóptero. Si iba a terminar en el agua de nuevo, mis manos estarían en los controles!!!

“Arpón” era otro después de esa noche del 4 de Julio...”

3. Cabo 2° (Mc.Hel.Av.) Iván VÁSQUEZ Segura, Mecánico del Helicóptero.

“...ese día 4 de julio de 1978, por cosas del destino me tocó reemplazar al mecánico encargado del helicóptero Alouette Naval 68, yo era del Naval 61, para realizar ejercicios nocturnos a bordo de buques de la Escuadra Nacional. Nos embarcamos en la fragata PFG “Condell”.

Al término de los ejercicios cerca de las 21:00 horas regresaríamos a El Belloto. Recuerdo que ese día tuvimos dos intentos de despegar a El Belloto, pero la mala visibilidad y órdenes del comandante de la fragata no lo permitieron.

Cuando nos autorizaron a despegar. Una vez verificada la partida de la turbina y chequear la aeronave para el vuelo, me senté en el asiento trasero izquierdo, a mi lado derecho se encontraba el teniente Arcil y en la puerta trasera derecha se encontraba el teniente Neumann. Luego del despegue y ya habíamos avanzado (calculo yo) cerca de unos 800 metros de la fragata y debido a que manteníamos una baja altura (la luz del radio altímetro siempre encendida y amarilla y muy potente), nos encontramos con una ola gigante, y cómo íbamos bajo, se apreció el borde fosforescente de la ola al reventar, luego como es típico en una ocasión de emergencia, la exclamación fue casi instantánea, el famoso ¡chuuu!. Se escuchó un tremendo golpe al tocar las palas en el agua y el golpe de la pala sobre



el botalón de cola, luego nos fuimos en forma invertida hacia abajo, debido al peso y la fuerza con la que nos estrellamos, calculo unos 5 metros de profundidad, hasta que actuaron los flotadores de emergencia del helicóptero y comenzamos a subir. En el momento en que estábamos boca abajo, y como yo sufrí muy pocos daños físicos, busque la salida rápidamente, pero sin desesperación, logré salir, luego detrás de mí, salió el teniente Arcil.

En ese momento quedamos con el teniente Arcil cerca del resto de cono de cola que aun flotaba y nos sujetamos a él, yo intente inflar mi chaleco salvavidas (estaba usando uno de pasajeros en ese momento) y no lo pude inflar con las botellas de nitrógeno, pensando que estaban vacías (porque a veces algunos pasajeros se les inflaba el chaleco y no notificaban para cambiar las botellas) intente inflarlo con la boca y debido a que yo tenía el labio inferior partido en la mitad, no pude hacerlo a pesar que me apretaba el pituto de inflado a un costado de la boca, se me salía el aire por el otro lado, después supe que el chaleco se había roto en tres partes en el momento que escape de la aeronave, pasé a llevar mi chaleco con una pala que estaba destruida y con muchos filos, en el intertanto el cono de cola se seguía hundiendo.

Ese día estaba vestido con jeans de trabajo, botas de vuelo, camiseta, buzo y chaqueta de cuero (nueva).

Cuando se hundió el cono de cola, el resto del helicóptero estaba a unos treinta metros app. de donde estábamos con el teniente Arcil. Al intentar nadar no podía hacerlo por el peso de mis botas y la chaqueta de vuelo, intenté sacarme las botas y no podía, los nudos se apretaron con el agua, luego intenté sacarme la chaqueta de vuelo y como era nueva, el cierre también se apretó con el agua, dejaba de brasear y me hundía, así es que seguí nadando hasta el resto de helicóptero que flotaba más allá, sólo puedo decir que no es muy cómodo nadar con todo el equipo puesto y sin salvavidas inflado, cerca mío nadaba el teniente Arcil, con su chaleco inflado y diciéndome “nada chapulín, queda poco”. Cabe hacer notar que las luces del helicóptero permanecieron mucho tiempo encendidas.

Luego de llegar a los restos del helicóptero, ya nada se escuchaba del capitán Tapia ni del teniente Neumann, solo del Capitán De Bonnafos que ya estaba sobre la quata del helicóptero. Las embarcaciones de rescate llegaron muy pronto al lugar y fuimos sacados del agua, se sentía muy tibia en ese momento, no así fuera de ella.

Fuimos llevados de regreso a la fragata, donde se nos revisó y en espera de llegar a puerto para ser llevados al hospital naval.

Debo mencionar que en el momento en que nos estrellamos, se me paso la vida completa en milésimas de segundos, la familia, en cómo quedarían una hija de 4 años en ese momento; y una visión de que me pasaría lo mismo que a mis compañeros fallecidos en el avión C-47 Naval 125 en septiembre de 1975, una película completa de todos ellos, los veía a todos dentro del avión, amontonados con sus asientos en el sector de la cabina y pensaba que me pasaría lo mismo, pero eso duró hasta el momento en que se inflaron los flotadores de emergencia del helicóptero, creo yo, ya que sentí un tirón en la cintura por efecto del cinturón de seguridad y el helicóptero comenzó a subir. Luego comencé a buscar la salida, ya que había practicado varias veces el abrir la puerta de corredera a ojos cerrados y la verdad es que funcionó.

Todo esto ocurrió en la víspera de mi aniversario de bodas, día en que cumplía recién cinco años, luego con mi esposa tuvimos otro hijo, el cual nació el día de la aviación naval, un 16 de marzo, día inolvidable.....”

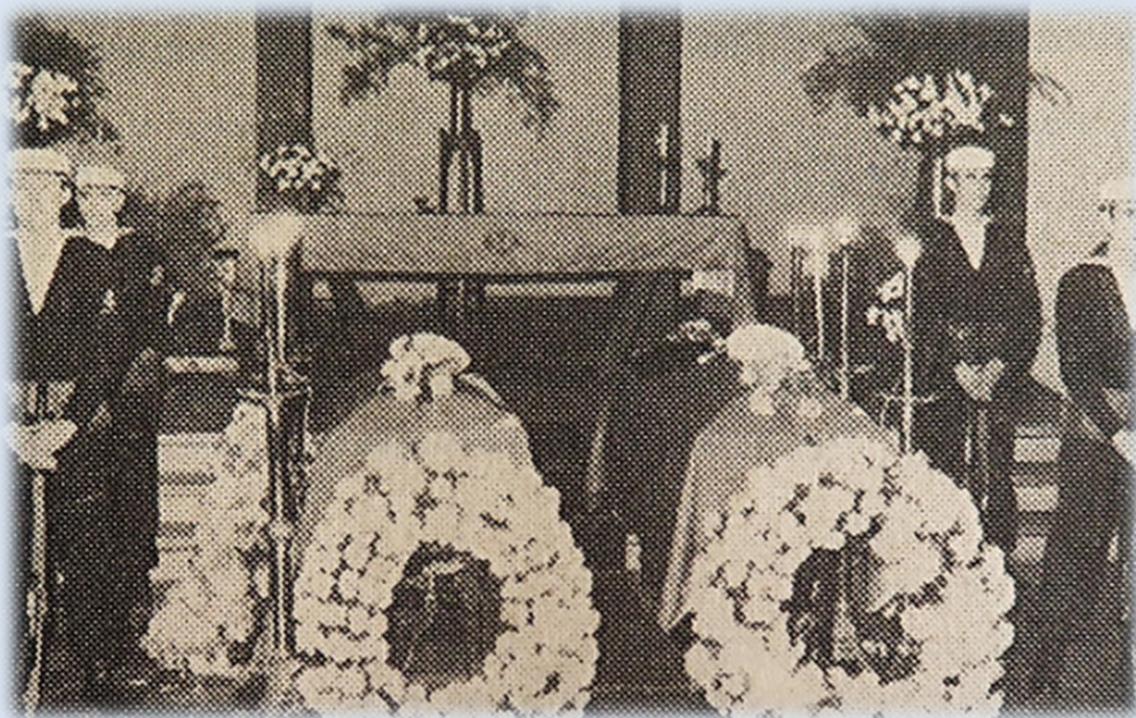
Oficiales Aviadores Navales fallecidos ese 4 de julio de 1978.



**Capitán de Corbeta
Víctor TAPIA Cerezo**



**Teniente 1°
René NEUMANN Wilson**



Capilla Ardiente con guardia de honor permanente se rindieron los últimos homenajes en cuerpo presente a los mártires de la Aviación Naval, capitán de corbeta Víctor Tapia Cerezo y teniente 1° René Neumann Wilson en la Capilla Naval de Las Salinas.

Los restos de las víctimas fueron velados en la Capilla Naval de Las Salinas y sus funerales se realizaron en el Mausoleo Naval del Cementerio N° 2 de Valparaíso.



Autoridades, familiares, amigos y camaradas de armas acompañaron el solemne oficio religioso.

Un impresionante número de autoridades, jefes y oficiales de las cuatro ramas de la Defensa Nacional, compañeros de curso, condiscípulos, amigos personales y relaciones personales de las familias dolientes, se reunieron a las 10 de la mañana del viernes 7 de julio, para acompañar la misa que fue oficiada durante 45 minutos por dos obispos y diez capellanes de la Armada, en medio de un sobrecogimiento pocas veces exteriorizado.

Encabezaron la presencia de autoridades, el Comandante en Jefe de la Armada y Miembro de la Honorable Junta de Gobierno, almirante José Toribio Merino Castro; el Ministro de Defensa Nacional, general de división César Raúl Benavides; el Intendente Regional y Comandante en Jefe de la Primera Zona Naval, vicealmirante Arturo Troncoso Daroch; Almirantes y jefes de todas las unidades y reparticiones de la Armada con base en Valparaíso y Santiago.

La misa fue oficiada por el Arzobispo Obispo de Valparaíso, Monseñor Emilio Tagle Covarrubias, junto con el Vicario General Castrense, Monseñor Francisco Javier Gillmore Stock y capellanes de la Armada.

Las urnas, cubiertas por el Pabellón Nacional y llevando en sus cubiertas los uniformes y sables del capitán Tapia y el teniente Neumann, fueron portadas hasta el pórtico de la capilla, una por el almirante Merino, general Benavides, el Comandante en Jefe de la Escuadra contraalmirante Raúl López Silva y jefes de la Aviación Naval; la otra por el vicealmirante Arturo Troncoso, vicealmirante

Jacobo Neumann Etienne (padre del teniente Neumann), vicealmirante Patricio Carvajal (suegro suyo), jefes institucional y familiares.

En el Mausoleo de la Armada Nacional, en el Cementerio N°2 de Valparaíso fueron sepultados los restos del capitán Tapia y del teniente Neumann. Al llegar los restos de los infortunados oficiales al frontis del campo santo, un destacamento de la Base Aeronaval “El Belloto” rindió los honores fúnebres, siendo posteriormente trasladadas las urnas a la plazoleta del cementerio.

En representación de la Armada despidió los restos de ambos oficiales, el capitán de fragata Sergio Mendoza Rojas, Comandante de la Aviación Naval, quien destacó que: **“... la bitácora de la Armada señala un sinnúmero de acciones y hechos realizados por hombres de nuestro país que con el transcurso del tiempo se proyectan como ejemplo para nuestros hijos, sin embargo, estas realizaciones no siempre son logradas libre de vicisitudes o cumplidas sin que promedien imponderables de la tal magnitud que al recordarlos ponen lágrimas de pesar en nuestros ojos. Hoy, reunidos ante este portal que separa lo real de lo desconocido, tributamos nuestro último homenaje a Víctor Tapia Cerezo y René Neumann Wilson, dos jóvenes oficiales, quienes, silenciosamente rindieron sus vidas en aras de perfeccionar una determinada actividad de significativa importancia para la Institución y la Patria”.**

“Víctor, como instrumento que guió tus primeros pasos en las actividades de vuelo, que afrontó la ansiedad de verte remontar los aires por primera vez en pos de tu propio ideal, y que más tarde, buscó tu colaboración en variadas actividades del servicio de la Aviación Naval, puedo con toda propiedad expresar que el calor humano y sencillez, dedicación y especial carácter para matizar alegrías y sinsabores, fue el sello personal que imprimiste a todo tu quehacer profesional”.

Al referirse al teniente Neumann, lo recordó con las siguientes palabras: **“René, te conocimos cuando aún eras un niño y te llamábamos Neno. Heredaste de tus padres la bondad de corazón y la amistad franca hacia quienes contigo compartieron momentos en tu vida. Con el transcurso de los años te transformaste en un joven que lleno de esperanzas luchó por convertir sus sueños en realidad. Lo lograste y alcanzaste tu ansiada meta de lucir en tu pecho las alas de la Aviación Naval, a la cual, desde ese instante, dedicaste tus mejores esfuerzos y desvelos”.**

Posteriormente despidieron los restos de ambos oficiales el Capitán de Corbeta Jorge Correa Tapia, quien lo hizo en representación de la promoción del capitán Tapia; y el Teniente 1° Eduardo Gibbons, quien habló en representación de los compañeros de curso del teniente Neumann.

El capitán Tapia, ingresó a la Escuela Naval en enero de 1959, egresando como guardiamarina en diciembre de 1963. Fue ascendido a capitán de corbeta el 22 de marzo de 1977. Estaba casado con la Sra. Elia Mancilla Pardo con quien tuvo dos hijos.

Entre sus principales destinaciones se destacaron:

- 1966: Segundo Comandante de la barcaza “Orompello”.
- 1969: Oficial de Defensa Antiaérea del Crucero “Prat”.
- 1970: Oficial piloto de la Escuadra Nacional.
- 1971: Oficial piloto del Grupo Aeronaval.
- 1972: Crucero “Prat”.

- 1972: Oficial piloto del Grupo de Tarea Antártico.
- 1973: Distrito Naval Beagle.
- 1974: Base Aeronaval “El Belloto”.
- 1975-1976: Escuela Naval “Arturo Prat”.
- 1977-1978: Base Aeronaval “El Belloto”.

Había recibido durante su carrera profesional la Condecoración “Estrella Militar” por 10 años de servicio y la Condecoración por Servicios Distinguidos “11 de Septiembre”.

El teniente Neumann, ingresó a la Escuela Naval en 1963, egresando como Guardiamarina en diciembre de 1969. Fue ascendido a teniente 1° el 1 de enero de 1976. Era hijo del Embajador de Chile en Japón, en esa época, vicealmirante Jacobo Neumann y estaba casado con la Sra. María Teresa Carvajal Carvallo, hija del vicealmirante Patricio Carvajal Prado.

Durante su carrera naval desempeño las siguientes destinaciones:

- 1971-1972: Oficial de División de la Escuela de Grumetes.
- 1973: Base Aeronaval “El Belloto”.
- 1975-1976: Curso de piloto aeronaval en Estados Unidos.
- 1977: Grupo Aeronaval.

Fue distinguido con la Condecoración “Estrella Militar” por 10 años de servicio y la Condecoración por Servicios Distinguidos “11 de Septiembre”.

Este accidente, ocurrido en circunstancias operacionales difíciles, no impidió el avance en la incorporación de los helicópteros Alouette SH-9 al servicio, en medio de una crisis internacional que había trascendido a la opinión pública de ambos países.

Carlos Saldivia Rojas

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

- Historiales de la Aviación Naval.
- “La Aviación Naval de Chile”, 2da. Edición, Carlos Tromben Corvalán.
- Diario “El Mercurio” de Valparaíso, 6 de julio de 1978.
- Relatos del Capitán de Corbeta Christian De Bonnafos Gándara, Teniente 1° Marcelo Arcil Greve y Cabo 2° Iván Vásquez Segura (los grados jerárquicos corresponden al día del accidente).

CNL. AV. AMALIA VILLA DE LA TAPIA

A 125 años de su nacimiento

Nació en la ciudad de Potosí el 22 de junio de 1893. Después de realizar sus estudios en la Escuela Civil de pilotaje "Bellavista" de Lima Perú donde fue discípula del piloto instructor francés don José Romanet, se brevetó⁴ el 15 de marzo de 1922, convirtiéndose en la primera aviadora boliviana y segunda en Latinoamérica.



"Fue gestora de la fundación de la Escuela Civil de Aviación, coronela y hasta llegó a escribir tres tomos sobre la historia de la aviación boliviana en el libro Alas de Bolivia. Vivió 101 años "

De retorno a Bolivia, emprendió una gran campaña para la creación de una Escuela Militar de Aviación, la misma que se hizo realidad el 12 de octubre de 1923 cuando solemnemente fue fundada en El Alto ese anhelado instituto del cual fue alumna fundadora; pero, ante su intempestiva clausura, decidió trasladarse, por sus propios medios, a Francia donde realizó un curso superior de pilotaje en la Escuela de Aviación de Crotoy, obteniendo un nuevo brevet internacional.

El año 1941, fundó en la ciudad de La Paz el Club de Aeromodelismo "Rafael Pavón", impartiendo al mismo tiempo esa materia en diferentes establecimientos escolares de la urbe paceña.

En 1958 fue incorporada a la Fuerza Aérea Boliviana con el grado de Capitán, año en que inició la ardua e incomprensible labor de recopilar datos, fotografías y todo documento que testimonie las distintas etapas de los anales de la Aviación Nacional, producto del cual son los tres tomos de su grandiosa obra histórica "Alas de Bolivia", que a la fecha se ha constituido en un obligado texto de consulta sobre el tema.

⁴ El 14 de enero de 1922 el gobierno boliviano destinó la suma de tres mil bolivianos, para subvencionar los gastos "que demande el estudio de perfeccionamiento de la señorita Amalia Villa de la Tapia, próxima a graduarse en la Escuela de Aviación del Perú"

Cuando se encontraba en la digna situación del servicio pasivo y ostentaba la jerarquía militar de Coronel, falleció en la ciudad de Cochabamba el 5 de marzo de 1994, a la longeva edad de 101 años.

Como homenaje póstumo a esta verdadera pionera de la nuestra aviación, la Fuerza Aérea Boliviana nominó al novel Grupo Aéreo "65", asentado en Uyuni, como "Cnl. Av. Amalia Villa de la Tapia."

Ramiro Molina Alanes

Miembro Correspondiente en Bolivia
del Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

La Coronel Av. Amalia Villa de la Tapia a través de su fructífera e ilustre longevidad, acumuló denodada y persistentemente, todo tipo de objetos y documentos históricos que nos permiten conocer el glorioso pasado de nuestra aviación. Logró rescatar de las fauces de la destrucción premeditada e involuntaria, importantes legajos de documentos y fotografías que constituyen en la actualidad la riqueza fundamental del Acervo Histórico de la Fuerza Aérea.

Inicialmente este repositorio histórico funcionó en el propio domicilio de la Cnl. Villa de la Tapia, situado en la calle Héroes del Acre, zona de San Pedro de La Paz.

En 1982, cuando pasó al Servicio Pasivo, todo ese fondo museístico lo donó a la Fuerza Aérea, el mismo que lamentablemente permaneció inactivo por varios años.

A partir de 1985, bajo la dependencia del Dpto. II - EMGFAB se continuó con la ímproba labor de recuperar de personas particulares, ya sea mediante honrosas donaciones y adquisiciones pecuniarias, reliquias, fotografías, partes de uniforme y colecciones bibliográficas, que incrementaron el Acervo Histórico en un 40%.

Mediante Orden del Día de la FAB N° 120/99 de fecha 27 de diciembre de 1999, el Acervo pasó a depender de la Dirección General de RR.PP. FAB, que implementó la infraestructura del salón que hoy aloja a este repositorio, inaugurado el 26 de julio del 2001 y de esta manera se desempolvó este rico repositorio para hoy exponerlo, conservarlo, implementarlo y darle utilidad funcional con orgullo.



(1922)



(1980)

NUEVOS HELICÓPTEROS S-70i (MH-60M) BLACK HAWK LLEGAN A SANTIAGO, CHILE

*“El ayer es historia, el mañana es un misterio,
el hoy es un regalo,...por eso se llama presente”⁵*

Al mediodía del domingo 22 de julio de 2018 arribó desde Polonia, una aeronave Antonov AN-124-100 Ruslan a la zona de carga del Aeropuerto Arturo Merino Benítez (SCEL), la cual ingresó a la loza de la II Brigada Aérea de la Fuerza Aérea de Chile el lunes 23 de julio con los primeros tres helicópteros militares MH-60M Black Hawk adquiridos por la Fuerza Aérea de Chile a la empresa estadounidense Sikorsky (una Empresa Lockheed Martin). La Fuerza Aérea de Chile convocó a los medios de prensa para cubrir el proceso de desembarque.



*Avión Antonov AN-124-100 con su nariz abierta, desde donde se descarga el primer helicóptero Black Hawk
(Fotografía: Carlos Rojas Becerra)*

La recepción de estos nuevos helicópteros tiene una fase de operatividad del material aéreo junto a una serie de pruebas que confirmarán si están en óptimas condiciones para aceptar el producto, es por ello que se reciben como “inoperativos”, es decir, en modo de mantenimiento donde los mecánicos de nuestra institución los vuelven a dejar en operación para continuar con los vuelos de prueba, el pasado 30 de julio ya el primero de estos tres realizó su primer vuelo y está en proceso para obtener la aprobación de la Fuerza Aérea de Chile y entrar al inventario institucional.

⁵ Esta cita sale en la película Kung Fu Panda y la dice el Maestro Oogway.

En el plan de modernización de la institución y aumento en la operación de vuelos del Grupo N°9 hace que el Aeropuerto Arturo Merino Benítez tenga demasiadas restricciones para la Fuerza Aérea de Chile y esto contempla que una vez terminado el nuevo Aeródromo de Peldehue sea el nuevo lugar para estos helicópteros en un futuro próximo junto al traslado de la Brigada de Aviación del Ejército de Chile, ambos con material de ala rotatoria.

Sobre la adquisición del Sikorsky MH-60M BlackHawk “el mejor en su clase”:

Fabricante: Sikorsky (Una empresa Lockheed Martin)

Planta de fabricación: PZL Mielec, Polonia.

Modelo: MH-60M (S-70i) BLACK HAWK



Listos para ser enviados a la Fuerza Aérea de Chile los tres helicópteros Black Hawk (Fotografía: DEPCOM-FACH)

La institución recibió los primeros tres de seis aeronaves de ala rotatoria Black Hawk (SP-YVD, SP-YVE, SP-YVF), las que comenzarán a operar en agosto de este año. Permitirán así a la Institución seguir potenciando la polivalencia de sus medios, lo que contribuirá directamente al apoyo de la ciudadanía y al cumplimiento de las labores de la defensa.

La segunda partida con las restantes aeronaves arribarán entre finales de octubre y principios de noviembre próximo para incorporarse a la flota de la Fuerza Aérea. Los trabajos de ensamblaje del material aéreo fueron realizados por la empresa estadounidense Sikorsky Aircraft Corporation (una empresa Lockheed Martin), en su filial polaca PZL Mielec.



Fotografías de los S-70 i, extraídas desde el catálogo de Sikorski.

A partir de año 2009 y con el objetivo de potenciar áreas donde la Fuerza Aérea requería una renovación ya que la institución ha sabido aprovechar todas las prestaciones del actual Black Hawk que opera desde la década de los 90's y que es parte de la historia aeronáutica nacional y mundial como lo fue el primer helicóptero en llegar volando al Polo Sur gracias a su sistema anticongelante.

En el ámbito de este tipo de aeronaves de ala rotatoria, se necesitaba aumentar las capacidades para cumplir con algunas de las tareas que tiene establecida la Institución, tanto para las misiones operativas propias de la Fuerza Aérea de Chile, como para las que van en directo apoyo de la comunidad y conectividad aérea de esta. Una de ellas es el potenciamiento de las actuales capacidades para prestar apoyo ante situaciones de catástrofes como terremotos, incendios forestales y aluviones, como asimismo el poder contar con helicópteros para realizar evacuaciones aeromédicas y el transporte de un gran número de personas.

La incorporación de estas aeronaves permitirá ampliar el rango de misiones a efectuar, tales como rescate de tripulaciones, operaciones de búsqueda y salvamento aéreo (SAR), entre otras. El helicóptero destaca por su mayor capacidad para trasladar pasajeros, lo que puede llegar a 20 personas en una configuración de rescate ante una situación de catástrofe, o 14 soldados equipados en un vuelo regular.

En este sentido, se puede reiterar el destacar el rol de conectividad y de traslado de la institución para ayudar en situaciones similares al terremoto y tsunami (2010), el terremoto del norte (2014), aluviones en la Región de Atacama (2015), erupciones de los volcanes Calbuco y Villarrica (2015), entre otros.

CARACTERÍSTICAS:

El helicóptero MH-60M Black Hawk puede volar desde Santiago hasta Vallenar, sin necesidad de utilizar estanques auxiliares de combustible y a una velocidad crucero de aproximadamente 300 kilómetros por hora, lo que permitirá a la Institución desplazarse en un menor tiempo a lugares donde se requiera su presencia. Posee una autonomía de vuelo de 560 kilómetros (sin estanques auxiliares de combustible) y de 1.600 kilómetros (con estanques auxiliares). A esto se suma su capacidad para operaciones en altura, ya que su techo de servicio es hasta los 20 mil pies de altura, es decir unos 6 mil metros, y realizar aterrizajes hasta los 16.000 pies o 4.800 metros.



S-70i en vuelo de prueba. (Fotografía Marcin Brovo- EPML Spotters)



Helicóptero S-70i remolcado al hangar de mantenimiento (Fotografía: Carlos Rojas Becerra)

FICHA TÉCNICA:

Fabricante: Sikorsky (Una empresa Lockheed Martin)

Planta de fabricación: PZL Mielec, Polonia.

Modelo: MH-60M (S-70i) BLACK HAWK

Capacidad de pasajeros: 20 personas en configuración rescate ante situación de catástrofe, o 14 soldados equipados en vuelo regular.

Techo de servicio: 20.000 pies (6 mil metros).

Velocidad: 296 km/h.

Peso de despegue: 9.979 kg.

Alcance: 560 km. Con estanques auxiliares, 1.600 km.

Carga: 1.200 kg de carga interna o 4.080 kg de carga externa.

Longitud: 19,76 mts.

Diámetro rotor principal: 16,36 mts.

Altura: 5,13 mts.

Anchura del fuselaje: 2,36 mts.

Motores General Electric T700-GE-701 D.

Hélices: Rotor principal y rotor de cola ambos de 4 palas.

Rafael Shinya Olivares

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile



VI. AVIONES CON HISTORIA



Avión Republic RC-3 “Chungungo” de matrícula CC- PAE

Magnífica ilustración manual realizada por nuestro socio don Samuel Matamala Fuentes, en donde ilustra el vuelo del “Chungungo”, avión propiedad de Agustín Edwards Budge

Breve reseña del Republic RC-3C “Seabee” en Chile

Percival Hopkins Spencer diseñador y piloto, se unió en el año 1937 a Vincent A. Larsen Ingeniero de Sikorsky para dar vida al avión anfibia Spencer-Larsen SL-12C. Este avión fue desarrollado lentamente y en el año 1940, Spencer se independiza y crea su propia compañía aérea.

Siguiendo la línea de su antecesor, se diseñó un nuevo avión que se denominó Spencer S-12C Air Car Amphibian. El pequeño avión de tela y metal, vio la luz el 1 de marzo del año 1941, recibiendo este prototipo la matrícula NX-29098, realizando su primer vuelo el 8 de agosto del mismo año.

Con el ingreso de EE.UU. en la Segunda Guerra Mundial, todos los esfuerzos nacionales se volcaron a la aviación militar. Percival Hopkins Spencer se convirtió en piloto de pruebas de la Republic Aircraft, testeando los famosos cazas modelo P-47 “Thunderbolt”.

En el año 1943, Spencer se aleja de la Republic Aircraft, y se une a otra compañía aérea, la Mills Novelty Company de Chicago, promocionando su avión S-12C. Esta empresa ve el potencial del avión y decide comprar los derechos de Spencer en diciembre de 1943 y producirlos en serie. La empresa pensó en los pilotos que regresarían del frente, como potenciales usuarios del avión. En la nueva fábrica, el avión sufrió transformaciones importantes, pasando de la tela y madera a construcción totalmente metálica, naciendo así el anfibia "Thunderbolt" modelo RC-1, que realizó su primer vuelo el 30 de noviembre de 1944 con Spencer en los mandos. La matrícula recibida por el avión fue NX-41816.

Hacia fines del año 1944 la empresa había desarrollado la versión RC-3, siendo absorbida por la Republic, y que a la fecha contaba con 1.972 intenciones de compra por parte de civiles. El nuevo aparato, tuvo un costo inicial de U\$ 3.500 por unidad.

El Ejército de EE.UU. mostro interés por el modelo y lo denominó OA-15, y la Marina Norteamericana autorizó el nombre de "Seabee" para su uso civil. Un total de 1.060 aviones fueron construidos en total por la Republic Aircraft, para uso militar y civil, de los cuales muchos aún se encuentran en condiciones de vuelo en el mundo.

En Chile, fueron en total cinco aviones de este tipo los que operaron en manos privadas y empresas, recibiendo matrículas y rematrículas en varias ocasiones. A continuación, detallaremos los datos de estas aeronaves y sus antecedentes.

- Republic RC-3 Seabee Matricula CC-CIB (C/N° 302) anotado en el Registro Nacional de Aeronaves el 3 de diciembre del año 1947 a nombre de la Compañía LIPA SUR.

Este mismo avión fue rematriculado CC-PBM siendo anotado en el Registro Nacional de Aeronaves en junio del año 1951, a nombre de don Guillermo Lievert S. Destruído en 1955.



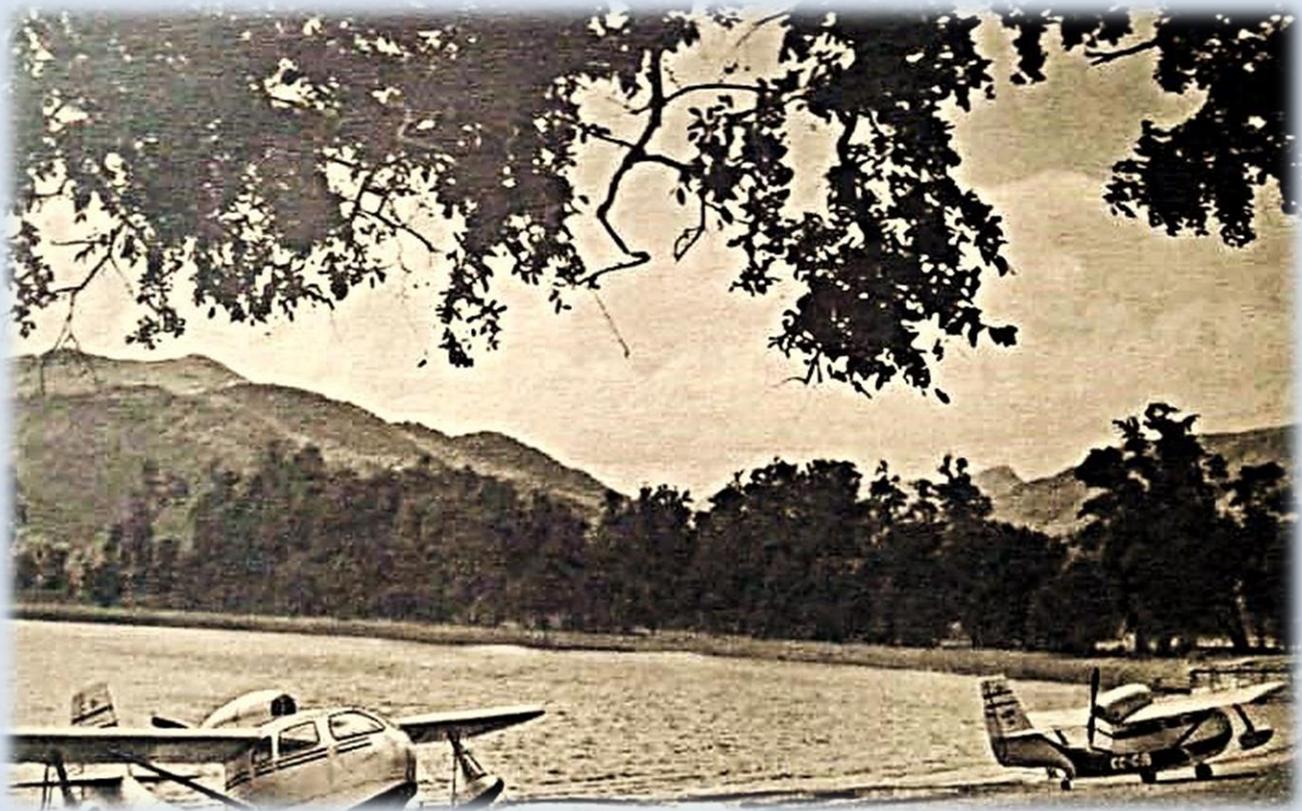
"Seabee" de propiedad de Guillermo Lievert, con matrícula CC-PBM fotografiado en el sur de Chile

- Republic RC-3 Seabee Matricula CC-PSE (C/N° 173) anotado en el Registro Nacional de Aeronaves el 14 de febrero del año 1947 a nombre de don Heriberto Scheuch Epple.

Destruído en un accidente el 30 de julio del año 1958, cancelada su matrícula, el 30 de noviembre del año 1964.

- Republic RC-3 Seabee Matricula CC-PFM (C/N° 303) anotado en el Registro Nacional de Aeronaves el 30 de mayo del año 1947, a nombre de la Compañía Chilena de Aviación S.S.S. Ltda.

Este avión también fue rematriculado como CC-PET anotado en el Registro Nacional de Aeronaves el 4 de mayo del año 1948, a nombre de don Alberto Etchegaray. Resulto destruido totalmente en un incendio del hangar de la Compañía Chilena de Aviación, en Los Cerrillos, el 7 de marzo del año 1949.



- Republic RC-3 Seabee Matricula CC-PWR (C/N° 204) anotado en el Registro Nacional de Aeronaves el 10 de abril del año 1947, a nombre de don Walter Roth, cancelada su matrícula el 23 de abril de 1952.

- Republic RC-3 Seabee matrícula CC-PAE (C/N° 872) (ex-NC6599K) anotado en el Registro Nacional de Aeronaves el 15 de septiembre del año 1947, a nombre de don Agustín Edwards Budge. Este avión llegó en vuelo desde U.S.A. ([Ver relato del viaje en link señalado](#)). Su dueño lo bautizó con el nombre de “Chungungo”.

Este “Seabee” también fue rematriculado como CC-PAF y anotado en el Registro Nacional de Aeronaves el 31 de marzo del año 1948 a nombre de la Compañía Chilena de Aviación S.S.S. Ltda. Resultó totalmente destruido en el incendio que afectó al hangar de la Compañía el 7 de marzo del año 1949. Su matrícula fue cancelada el 16 de marzo de 1949.



Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía y Fotografías

Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio

Magazine Vintage Airplane

https://en.wikipedia.org/wiki/Republic_RC-3_Seabee

Sres. Alberto Fernández, Rino Poletti Barrios, Antonio Segovia Rentería, Samuel Matamala Fuentes, Erwin Cubillos Salazar y archivo del autor.

VII. SABÍA USTED?

...que hace 50 años atrás, el día lunes 5 de agosto de 1968, se creó el Servicio de Comunicaciones y Electrónica de la Fuerza Aérea de Chile?

Crea el Servicio de Comunicaciones y Electrónica de la Fuerza Aérea de Chile

Nº 265 — Santiago, 5 VIII, 1968 —

1º) Créase el "SERVICIO DE COMUNICACIONES Y ELECTRONICA DE LA FUERZA AEREA DE CHILE", dependiente de la Comandancia en Jefe de dicha Institución

2º) Será Jefe del Servicio de Comunicaciones y Electrónica de la Fuerza Aérea de Chile un Oficial de Armas, del grado de General o Coronel, especialista en Comunicaciones y/o Electrónica

3º) El Servicio de Comunicaciones y Electrónica tendrá por misión Instalar, Administrar, operar y mantener sistemas de comunicaciones y otras ayudas electrónicas en la Fuerza Aérea de Chile, con el propósito de facilitar el mando y capacitar un eficiente control de las fuerzas y medios institucionales.

4º) El Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de este Servicio deberá dictarse en el plazo de seis (6) meses, desde la publicación del presente Decreto en el Boletín Oficial de la Fuerza Aérea de Chile.

5º) Modifícase el Reglamento Serie A Nº 1. "ORGANICO Y DE FUNCIONAMIENTO DE LA FUERZA AEREA DE CHILE", aprobado por D/S S 3 Nº 1399 de fecha 31. AGO. 1956, en la siguiente forma:

El Decreto Supremo Nº265, de 5 agosto de 1968, marca la fecha en que se crea el Servicio de Comunicaciones y Electrónica de la Fuerza Aérea de Chile.

Si bien sus inicios se remontan a los primeros días de la aviación militar y luego de la Fuerza Aérea de Chile, cuando los enlaces de radio telegrafía permitían el contacto radial desde las aeronaves con las unidades de tierra.

Con el pasar de los años, la evolución en el área de las telecomunicaciones ha sido mucho más vertiginosa, la cual ha ido sumando el manejo de la información y los sistemas computacionales, especialmente en las últimas décadas.

Ante esta realidad, el Alto Mando institucional, dispuso la creación en el año 1976 del entonces Servicio de Informática y Computación (S.I.C.), dependiendo directamente del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea (E.M.G.F.A.) e independiente de los Sistemas de Telecomunicaciones de dichos años.

Recorte del Boletín Oficial de la Fuerza Aérea de Chile Nº35, de 26 de agosto de 1968



Insignias de especialidad usadas por el Personal del Cuadro Permanente de la Fuerza Aérea de Chile desde 1950 hasta inicios de la década de los 80s.

En 1986, el mando dispuso que todos los Sistemas Computacionales que se tenían, debieran ser operados en forma centralizada, creándose para tales efectos el Centro de Informática y Computación (C.I.C.).

Paralelamente y hasta los años 1980, las Telecomunicaciones estaban dirigidas por la entonces Dirección de Comunicaciones y Electrónica (creada en 1968), que centralizaba el control de los aspectos logísticos y operativos de las Telecomunicaciones.

En el transcurso de la década de 1990, y bajo la concepción de dar un énfasis al aspecto operativo en el E.M.G.F.A. y al aspecto logístico en el Comando Logístico, se crea la Dirección de Defensa Antiaérea y Telecomunicaciones.



Modelo de Brevet o piocha de especialidad (Telecomunicaciones e Informática) usada por los oficiales de la Fuerza Aérea de Chile a partir de septiembre de 1993.

Derivado del avance tecnológico donde el proceso natural hace confluir e integrarse las Telecomunicaciones con Informática y junto con la nueva orientación operativa de la Fuerza Aérea de Chile, nace el 15 de diciembre de 1999, la Dirección de Telecomunicaciones e Informática dependiendo de ésta, el Centro de Informática y Computación.

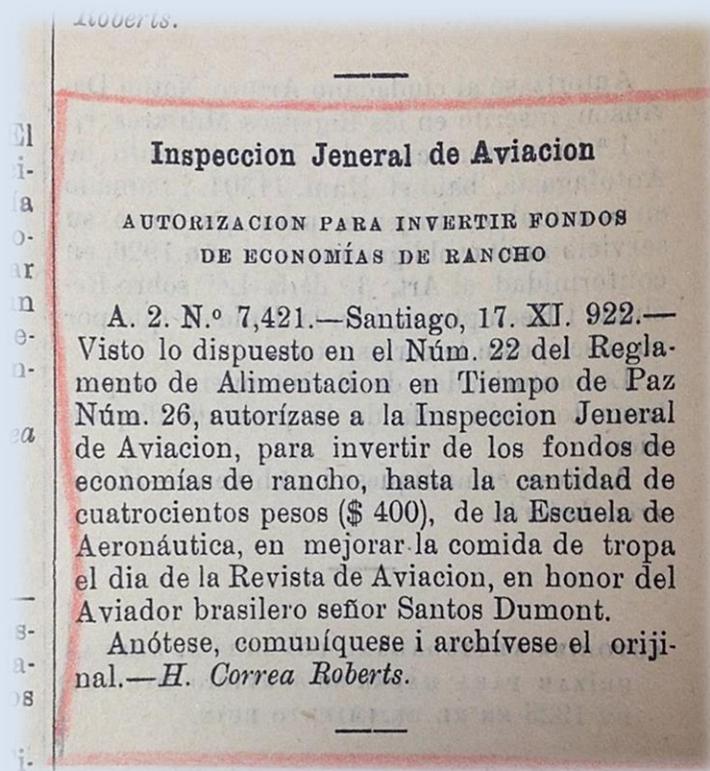
En el transcurso de aquellos años, muestra muchos mayores progresos, se da un gran salto cualitativo al incorporarse al sistema de telecomunicaciones la tecnología de avanzada de la época, es así como en 1992 se integra en los servicios de telecomunicaciones de la Fuerza Aérea, un nuevo sistema de mensajes computarizados con encriptación y circuitos de voz protegidos.

A inicios de 1999, se dará otro gran paso, al ponerse en servicio una segunda red de datos, más moderna y eficiente, permitiendo ahora las comunicaciones vía intranet, con acceso a Internet y además con capacidades de enlaces Frame Relay y satelitales entre las principales unidades de la Institución.

Hoy en día, la Fuerza Aérea de Chile posee capacidades de enlaces expeditos y de primer orden con todas y cada una de sus unidades y dependencias, como al igual que con sus aviones en vuelo.

Como hoy no recordar, cuando durante la segunda visita a Chile de Alberto Santos Dumont en 1922, el aviador brasilero presenciara algunos vuelos en la entonces Escuela de Aeronáutica Militar,

llamando su atención uno en particular- el del teniente Gustavo Pinto - quien volaba como pasajero realizando desde su avión un singular experimento radial:



Curioso recorte del Boletín Oficial del Ejército, en que se recuerda la visita que realizara don Alberto Santos Dumont a la Escuela de Aeronáutica Militar en 1922

“Valiéndose de uno de los más grandes inventos del siglo, los aviadores chilenos envían desde el aire un fraternal saludo a Santos Dumont, quien desde tierra presencia la viva realidad del sueño que en hora feliz concibiera su grandioso genio, hasta llegar al perfeccionamiento con que la aviación hoy día asombra al mundo”

Al recibir el mensaje desde una estación instalada provisoriamente, Santos Dumont exclamó:

“Esto es grandioso; más progreso imposible exigir”.

Es importante señalar que esta halagadora respuesta a unos ejercicios impecables en esta práctica recién iniciada en Chile, fueron fruto de la iniciativa y tenacidad del Teniente Pinto, *“genuino creador de los servicios de comunicaciones de la aviación militar”*⁶.

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

⁶ Enrique Flores Álvarez. *“Historia Aeronáutica de Chile”*. Santiago de Chile, 1950.

VIII. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA

A grandes males grandes remedios,

ó globos versus sombreros.

La Universidad de Chicago acaba de declarar que «los grandes sombreros obligan al pecho femenino á estrechar la cavidad torácica; impidiendo la entrada de la cantidad de oxígeno necesario á los pulmones, con daño de la salud y la vida. El «canasto invertido»—dice—impide



la libre y amplia respiración. Impide, además, la circulación del aire en el pelo y provoca los resfriados. Más vale no usar sombreros que usarlos tan grandes.

Sucesos, animado como siempre de los mejores propósitos para sus lectoras, les ofrece este sistema de globos que contrarrestan la pesantez del sombrero, manteniéndolo sujeto desde arriba.

Revista Sucesos N°357. Interesante recorte publicado el 8 de julio de 1909.

“Hace no más de tres días, se realizó al fin la travesía del Canal de la Mancha, en las más favorables condiciones. A Mr. Blériot le correspondió inmortalizar su nombre con esta hazaña, que parecía destinada á Mr. Latham. Es preciso advertir que Mr. Blériot hizo el viaje en aeroplano mientras el conde de Zeppelin manipulea en un globo dirigible; lo cual significa que, casi simultáneamente, se ha conquistado el dominio del aire, resolviendo á la vez el problema de saber si debía ser mejor un dirigible ó un globo.”

“Parece, pues, que no tardará el día en que, como decía un peluquero-inventor, se pueda uno desayunar en Valparaíso, zarpar por el aire, almorzar en Callao y hacer onces en Panamá...”

Curiosa reflexión publicada en 1909 y que recuerda en este mes, la célebre máxima que nos dejara don Clodomiro Figueroa Ponce, la que hoy aún repiten quienes conducen las alas chilenas: **“Porque la Aviación revolucionará a los hombres y a los pueblos, TENGAMOS AVIACIÓN**

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



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

CORREO RECIBIDO

Señor Director del Instituto de Investigaciones Aeronáuticas de Chile:

Acuso recibo conforme de la revista AEROHISTORIA, correspondiente al mes de junio de 2018. Al mismo tiempo les manifiesto mis felicitaciones por la calidad y profundidad del trabajo que muestran, constituyen una fuente de consulta permanente.

Finalmente, no lo puedo dejar pasar, me sorprendió el hecho de haberla recibido directamente de su dirección.

Muchas gracias.

Fraternalmente en Paz y Bien:

Oscar Silva Abarca
"Veterano de Valdivia"

Estimado Norberto:

Junto con saludarle quisiera comentarles que el pasado 5 de julio se realizó el primer vuelo a Chile de la empresa Emirates Airlines perteneciente a Dubai, Emiratos Árabes Unidos.

Para este efecto la empresa consideró a 3 pilotos chilenos en sus tripulaciones de mando:

- *Vuelo inaugural de llegada EK263 05 jul. 2018
Capt. Andrés Van De Wyngard
Primer Oficial Sebastián Salazar Erazo*
- *Vuelo inaugural de salida EK264 06 jul. 2018
Capt. Paolo Valdés Gómez, quien suscribe.
Primer Oficial Alberto de Pasquale, Italiano*

Dentro de las 14 nacionalidades que componían las tripulaciones de cabina, se distinguieron los chilenos Natalia Villanueva P., Esteban Osorio R., Oscar Marín R., Javiera Lillo C., y Diego Duque H.

Sobre la empresa Emirates, esta comenzó sus operaciones en 1985 con 2 aviones y hoy cuenta con una de las flotas más grandes de Boeing B777 y Airbus A380 a nivel mundial (265), volando a más de 155 destinos en más de 80 países.

Quisiera destacar con gran orgullo que de sus 4.300 pilotos hemos sido seleccionados para tan importante misión, lo que demuestra las capacidades y profesionalismo de los aviadores chilenos, manteniendo a nuestro país en lo más alto a nivel mundial.



*De izquierda a derecha: **Capitán Andrés Van de Wyngard; Primer Oficial Sebastián Salazar; Capitán Paolo Valdés y Primer Oficial Alberto de Pasquale (Italia).***

Reciba un afectuoso saludo,

Paolo Valdés Gómez



Fuente: Aerolatinnews

Nota: Emirates lanzó el viernes 6 de junio pasado un nuevo servicio cinco veces por semana desde Dubai (DXB) al Aeropuerto Arturo Merino Benítez en Santiago (SCL), marcando el hito de llegada de la aerolínea a Chile por primera vez. El primer vuelo Boeing 777-200LR, fue recibido en los aeropuertos de Sao Paulo y Santiago con el clásico bautizo del chorro de agua y luego presentado frente a la prensa.

Con un nuevo Boeing 777-200LR operará ruta a Santiago de Chile

El avión desplegado en la ruta es el Boeing 777-200LR de dos clases recientemente renovado de Emirates que ofrece 38 asientos de clase ejecutiva, en un diseño de 2-2-2 y 264 asientos en Economy Class. Mientras que los asientos Business Class, tienen el mismo diseño y forma que los últimos asientos reclinables de Emirates, la diferencia es que ahora son dos pulgadas más anchos para un viaje más cómodo.

Hubert Frach, Vicepresidente Senior de Operaciones Comerciales de Emirates, señaló: *“Estamos muy contentos de ver todo el interés que se ha creado gracias a esta nueva ruta desde que se anunció a fines de enero su llegada a Chile, lo que se ha reflejado en fuertes reservas desde y hacia Santiago. Santiago es un destino de ocio y negocios muy popular, y se ofrecerá un nuevo servicio a todos nuestros clientes a través de nuestra red global, particularmente de los principales mercados receptivos, como el Lejano Oriente, Medio Oriente y Asia Occidental. El nuevo servicio también brindará a los viajeros de Chile la oportunidad de experimentar el producto y servicio superior de Emirates, y les ofrecerá opciones de viaje más convenientes con Emirates a Sao Paulo, Dubái y otros destinos de nuestra red”.*

Chile es una de las naciones más estables y prósperas de América del Sur, llena de paisajes deslumbrantes, belleza histórica, encanto local y comidas deliciosas. El turismo en Chile ha experimentado un crecimiento sostenido en los últimos años, con 5.6 millones de visitantes internacionales que visitaron el país en 2016, en comparación con los 4.43 millones en 2015. Chile tiene muchas aventuras y experiencias diferentes para ofrecer a los turistas: contemplar las estrellas en el desierto más árido del mundo, glaciares milenarios en la parte más meridional del planeta, bosques encantados y lagos ubicados al pie de enormes volcanes. Chile también es uno de los principales productores y exportadores de vino en el mundo.

Con motivo de la elección de una Nueva Directiva y Comités para el funcionamiento estatutario del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, recibimos innumerables saludos, felicitaciones y muestras de cariño y aprecio tanto por aquellos miembros quienes han desarrollado un arduo y concienzudo trabajo durante el período anterior, como para quienes les continúan en los cargos de alta responsabilidad para el presente y futuro período 2018 – 2019. Por este medio nos permitimos agradecer a muchas de las personas e instituciones que nos enviaron cartas, correos electrónicos, mensajes en redes sociales y llamados telefónicos reiterando su apoyo y manifestándonos su confianza para con quienes asumimos nuestras nuevas funciones.

- | | |
|---------------------------------------|--|
| ❖ <i>Carlos Abraham Ledezma</i> | <i>Ana María Ried Undurraga</i> |
| ❖ <i>Oscar F. Ramírez Alvarado</i> | <i>Carmenluz Ovalle</i> |
| ❖ <i>Guillemette Debure</i> | <i>Gérard Contard</i> |
| ❖ <i>Fernando Silva Corvalán</i> | <i>Mario Pinto Valenzuela</i> |
| ❖ <i>Héctor Alarcón Carrasco</i> | <i>Alfredo Mellado</i> |
| ❖ <i>Jaime Parra Santos</i> | <i>José Traub Bauer</i> |
| ❖ <i>Marina Díaz Fontdevilla</i> | <i>Manuel Hormazábal D.</i> |
| ❖ <i>Sergio Millar Soto</i> | <i>Rodrigo Carrasco Casanueva</i> |
| ❖ <i>Celestino Higor Ortiz</i> | <i>Catedral Saint Paul's de Valparaíso</i> |
| ❖ <i>Pablo Jesús Peragallo</i> | <i>Gloria Garrido Garrido</i> |
| ❖ <i>Agremil Venezuela</i> | <i>Humberto Limongi Sánchez</i> |
| ❖ <i>Omar Mellado Gacitua</i> | <i>José G. Gaete Paredes</i> |
| ❖ <i>Diego Ravera Giuria</i> | <i>Humberto Julio Reyes</i> |
| ❖ <i>Julieta Ogaz Sotomayor</i> | <i>Lorenzo Caglevic Bakovic</i> |
| ❖ <i>Corina Marianela Barrera C.</i> | <i>Florencio Dublé Pizarro</i> |
| ❖ <i>Antonio García Martínez</i> | <i>Dacre R. Watson Krohn-Nilsen</i> |
| ❖ <i>María Angélica Fuentealba R.</i> | <i>Academia de Historia Naval</i> |
| ❖ <i>Carlos Ricardo Boissen</i> | <i>Enrique Ricardo Carrasco Henríquez</i> |
| ❖ <i>Luis Filippi de Solminihac</i> | <i>Marcos López Ardiles</i> |
| ❖ <i>Álvaro Sequera Duarte</i> | <i>Oscar Medina Rojas</i> |
| ❖ <i>Hosmán Pérez Sepúlveda</i> | <i>Juan Augusto Barrientos Rosas</i> |
| ❖ <i>Salvador Roberto Martínez</i> | <i>Raquel Orietta Rodríguez G.</i> |
| ❖ <i>Gabriel Tomás Pavlovic</i> | <i>Esteban Raczynski</i> |
| ❖ <i>Danilo Villaroel Canga</i> | <i>Ramiro Molina Alanes</i> |
| ❖ <i>Kenneth Pugh Olavarría</i> | <i>Jorge Plantat Brard</i> |
| ❖ <i>Ricardo Cáceres Poblete</i> | <i>Círculo de Coroneles de Aviación</i> |
| ❖ <i>Carlos Ortega Verges</i> | <i>Náyade Muñoz Rivera</i> |
| ❖ <i>Paulina Vodanovic Rojas</i> | <i>Rodrigo Germain Novión</i> |
| ❖ <i>María Isabel Carrasco Weber</i> | <i>Rino Poletti Barrios</i> |
| ❖ <i>Martin Cangahuala Allain</i> | <i>Alfonso Flores Ramos</i> |
| ❖ <i>Manuel Reyna Garza</i> | <i>Erwin Cubillos Salazar</i> |
| ❖ <i>Rodrigo Núñez Gundlach</i> | <i>Ariosto Herrera Cristi</i> |
| ❖ <i>José Manuel Moyano G.</i> | <i>Juan Roberto San Martín</i> |
| ❖ <i>Fernando Lévano Castillo</i> | <i>José Brito Yáñez</i> |

- | | |
|---|---|
| ❖ Julio César Arróspide | Germán Picó Santos |
| ❖ Ricardo Patiño Cortés | Patricia Rivas Salas |
| ❖ Walter Barrera | Enrique Armando Zúñiga |
| ❖ Verónica González Carozzo | Carlos Saldivia Rojas |
| ❖ José Pantoja García | Rafael Burgos F. |
| ❖ Juan Carlos Velasco García | Rafael Shinya Olivares |
| ❖ Álvaro Casanova M. | Jaime Larraín Zelada |
| ❖ Julia Traub Gainsborg | Wilson Le-Cerf R. |
| ❖ Walter Marcelo Bentancor | María Isabel Muñoz Antonin |
| ❖ Mara Ferrario Eilers | Alessandro Castoldi |
| ❖ Cristián Carvallo Ureta | Yerka Yukich Lorén |
| ❖ Humberto Poblete Riquelme | Carlos Traub Soffia |
| ❖ Moritz Traub Bauer | Gabriela Peralta Fernández de Córdova |
| ❖ Nini Verdugo Sánchez | Juan Carlos Bascuñán |
| ❖ Lucio Cañete Arratia | Antonio Segovia Rentería |
| ❖ Aerolatin News | Rafael Videla Eissmann |
| ❖ Leopoldo Porras Zúñiga | Atilio Baldini Ferrari |
| ❖ Alfredo Mellado Yáñez | Oscar Zuluaga Castaño |
| ❖ Julio Matthei Schwarzenberg | Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial |
| ❖ Centro de Estudios e Investigaciones Militares (CESIM) | |
-

Distinguido Presidente y Honorables miembros del Directorio:

Gracias por la información enviada.

Estoy cierto que no podría haber una Directiva mejor elegida y por lo tanto más idónea para dirigir nuestro destino, tanto por sus competencias profesionales como por vuestras dotes de caballero que adorna la personalidad de cada uno de Ustedes.

Les deseo como piloto y aviador de corazón, la mejor de las gestiones para el desarrollo de la encomiable labor que con tanto talento y acierto desarrollan en pro de preservar en las generaciones de aviadores y de todo chileno las ansias de volar, acompañada de los valores que llevó a hombres heroicos, insignes patriotas, a ofrendar su vida por la grandeza de la Patria reflejada en los cielos de Chile.

Siempre volemos más alto junto a nuestra Fuerza Aérea, hacia el infinito, donde esperan contentos una pléyade de chilenos enamorados del vuelo y del cielo, a sus camaradas que se irán uniendo uno a uno a la legión celestial en el vuelo eterno pleno de regocijo, camaradería y agradecimiento por el solo hecho de haber tenido el privilegio de haber sido, en su paso terreno, un aviador.

Gracias amigos por la labor que cumplen con celo, sacrificio, inteligencia y con vuestro excelso espíritu de aviador

Jaime Parra Santos



FUERZA AEREA DE CHILE
COMANDANCIA EN JEFE
SECRETARIA GENERAL

CJFA. SG. N° 67132/6589/

Cerrillos, 27 JUL 2018

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

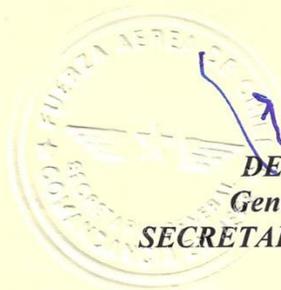
Estimado Norberto,

Con especial agrado me dirijo a Usted para saludarlo muy cordialmente y, por la presente, acusar recibo de su carta fechada 24 de julio de 2018, mediante la cual tuvo a bien informar la nueva conformación del Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, para el periodo 2018.

Junto con agradecer su deferencia, hago propicia esta oportunidad para desearle a Usted y al nuevo Directorio, el más pleno éxito en el desarrollo de sus respectivas actividades, y por su intermedio, un atento saludo de este Secretario General a todos los integrantes de ese Instituto.

Le saluda atentamente,

Atentamente,



Dennis Harvey Parada
DENNIS HARVEY PARADA
General de Brigada Aérea (DA)
SECRETARIO GENERAL FUERZA AÉREA



CLUB AÉREO DE SANTIAGO

Santiago, julio 23 de 2018.

C.Nº2155-2018.

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

Estimado señor Presidente:

Tengo el agrado de saludarlo muy atentamente y por su intermedio hacerle llegar mis más sinceras felicitaciones al nuevo Directorio de tan prestigiosa corporación.

En nombre de nuestro Directorio y en el mío propio, expresamos nuestros mejores deseos de éxito en todas las funciones y responsabilidades de los cargos.

Lo saluda cordialmente,



**Hans Gesche Walker
Presidente
Club Aéreo de Santiago**

HGW/sgg
cc. Archivo

Av. Alcalde Fernando Castillo Velasco 7941 – Aeródromo Tobalaba - La Reina - Santiago
Teléfono 2 2353-0200 / www.clubaereosantiago.cl



Santiago, 25 de Julio de 2018.

SEÑOR
PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS AERONÁUTICAS DE CHILE
AVIADOR DN. NORBERTO TRAUB GAINSBORG
PRESENTE.-

Estimado Sr. Presidente

Se acusa recibo de su mail de fecha reciente, mediante el cual se comunica la elección de la nueva Directiva que guiará los destinos de ese prestigioso Instituto por un nuevo periodo estatutario.

Al respecto hacemos llegar nuestras más sinceras felicitaciones por tan merecida nominación, expresándoles sinceros votos por el éxito en la gestión, junto a su Directorio en esa prestigiosa Corporación de investigación y resguardo del patrimonio de nuestra historia aeronáutica nacional.

Los saluda cordialmente en "**Alas y Amistad**".

*Apetuosamente
suos y propensivos*

ERICK ESPINOZA BERDICHEVSKY
Aviador Presidente



"ÁGUILAS BLANCAS – REFUGIO DEL ESPÍRITU INSTITUCIONAL"

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- IIHACH.
- 2.- "A.B." Secretaría (Arch.).-



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
 MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA DEFENSA
 AGREGADURÍA MILITAR, NAVAL Y AÉREA A LA
 EMBAJADA DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE
 VENEZUELA EN LA REPÚBLICA DE CHILE



Al contestar referirse a:	
AGREMIL en CHILE	
Nro. Arch: AGREMIL/CL 1000	Nro. Serial: 0065
Lugar y Fecha: Santiago, 23 de Julio de 2018	
207°, 158° y 18°	

Al Ciudadano:
NORBERTO TRAUB GAINSBORG
 Presidente del Instituto de Investigaciones
 Histórico Aeronáuticas de Chile
Presente.

Asunto: Acuse recibo
 Referencia: Elección nuevo
 Directorio

Tengo el honor de dirigirme a usted, en la oportunidad de hacerle llegar un cordial saludo Bolivariano, en nombre de todo el personal que labora en esta Agregaduría Militar, Naval y Aérea.

De igual manera, reciba usted, las más sinceras palabras de felicitación por su reciente designación como Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, extensivas a todos los integrantes del directorio de tan prestigioso instituto de investigación, a quienes deseamos el mayor de los éxitos al frente de esa nueva responsabilidad.

Comunicación que hago llegar a usted, para su conocimiento y demás fines.

Dios y Federación

MANUEL CALDERÓN LUCENA
 CORONEL

ADJUNTO DE LA AGREGADURÍA MILITAR, NAVAL Y AÉREA
 (ENCARGADO ACCIDENTAL)

MCL/mcl -
 Anexo: Lo Indicado.

“CHAVEZ VIVE... LA PATRIA SIGUE”
 “¡Independencia y Patria Socialista!... ¡Viviremos y Venceremos!”

Calle Bustos 2021 Comuna de Providencia Embajada de la República de Venezuela. 3er piso
 Sección Agregaduría Militar, Naval y Aérea. Santiago Telf. Oficina +56 2 23434863. móvil +56 9 53974575
 Correo institucional: agremil.chile@mindefensa.gob.ve correo personal: agremilchile@gmail.com

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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg

Oscar Avendaño Godoy

Alberto Fernández Donoso

Aníbal Jiménez Lazón

José Guzmán Moreno

Mario Magliocchetti Oleaga

Sandrino Vergara Paredes

Presidente

Vicepresidente

Director - Secretario

Director - Tesorero

Director

Director

Director

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

La correspondencia será recibida en el **Instituto de Investigaciones Histórica Aeronáutica de Chile**, Calle Almirante Barroso 67 - Santiago; mientras que los correos al Director del medio, deberán ser enviados al correo (director@historiaaeronauticadechile.cl).



REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Declaración de responsabilidad:

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

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

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

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

Colaboradores

Alejandro H. Arocena
Carlos Saldivia Rojas
Claudio Cáceres Godoy
Ramiro Molina Alanes

ISSN 0719-9635

101 años al servicio de nuestros asegurados

La Mutualidad del Ejército y Aviación se comenzó a gestar en el año 1916, en el seno del Directorio del Club Militar, integrado en ese entonces por su presidente, General José María Bari, General Guillermo Armstrong, Coronel Mariano Navarrete, Teniente Coronel Luis Cabrera y Mayor Bernardo Gómez Solar. Este grupo de oficiales impulsó el nacimiento de la Mutualidad, al modificar los estatutos del club e incorporar una novedosa entidad que ampliaba sus propósitos sociales originales, creando la sección de Seguro Mutuo de Vida y Compensación de Retiro.

El Seguro Mutuo de Vida, estipulaba que en caso de fallecimiento de un integrante de la sección se pagaría un seguro al o los beneficiarios indicados en la tarjeta de seguros. Por otra parte, la denominada Compensación de Retiro, donaba una determinada suma de dinero a la persona que cumpliera 20 años o más de servicio y que se retirara por enfermedad o retiro voluntario. Hasta el año 1918, el club contaba con alrededor de 1.056 socios, los que en su gran mayoría eran integrantes de la sección de seguros. En los años posteriores, el directorio resolvió crear un fondo de dinero destinado a cubrir los gastos de ingreso a la Escuela Militar de un hijo de alguna viuda o militar que hubiese sido miembro del club; similar a las becas que se otorgan actualmente bajo la forma de beneficios sociales o prestaciones de carácter gratuito.

El 24 de diciembre de 1925 se dictó el Decreto Ley N° 807, que disponía la obligatoriedad del seguro de vida para el personal del Ejército, el cual podía ser contratado en la Mutualidad del Ejército, de la Armada, o en cualquier otra entidad mutualista autorizada para ello. El Club Militar estableció un seguro ordinario de vida y uno mixto o dotal pagaderos al fallecer, permitiendo el ingreso como asegurados a miembros de las instituciones armadas y otras organizaciones afines. Con el nacimiento como institución independiente de la Fuerza Aérea en 1930 y el cambio de nombre de la Sección de Seguros de Vida a Mutualidad del Ejército y Aviación mediante Decreto Supremo N° 1829 del 30 de mayo de 1936, se formalizó la separación definitiva del Club Militar, al adquirir personalidad jurídica en 1944.

Junto con el importante avance de las instituciones a partir de los años setenta y sobre la base de los estatutos de 1978, la Mutualidad pudo avanzar a la par con los tiempos, produciéndose cambios trascendentes en su accionar. Durante las décadas de los ochenta y noventa se sucedieron la creación y colocación de nuevas pólizas de seguros dotales y varias modificaciones a la suma asegurada del seguro colectivo, elevando considerablemente el valor de la indemnización y adecuando estos valores a la realidad de las remuneraciones del personal institucional de aquella época. En virtud del espíritu mutualista, también se otorgaron numerosos beneficios para aquellas pólizas de seguro individual que, debido a la depreciación monetaria, disminuyeron considerablemente su rentabilidad.

De manera paulatina, también fueron incorporándose otros beneficios que han permitido el bienestar y protección de los asegurados ante distintas situaciones. Con el objetivo de mejorar la atención que se otorgaba a los asegurados y buscando transformarse en una organización moderna y altamente tecnificada, durante el año 1994 la Mutualidad se trasladó a un nuevo edificio.

Desde el año 2000 en adelante, la Mutualidad inició múltiples proyectos que le han permitido mejorar aún más la atención de sus asegurados. Dentro de estos hitos se cuentan la creación del primer sitio web institucional y la recientemente estrenada Sucursal Virtual durante el año 2017.



**MUTUALIDAD
DEL EJÉRCITO Y AVIACIÓN**

Desde el cielo a la tierra, la magia de una **Carrocería**,
hoy se escribe **GRISOLÍA**



Grisolía y Cía. Limitada
Aviador Acevedo 1766 - Conchalí, Santiago - Chile
grisolia@grisolia.cl - www.grisolia.cl

Teléfonos:
+56 2 2734 6003
+56 2 2736 3654 - 2 2734 1797