



REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

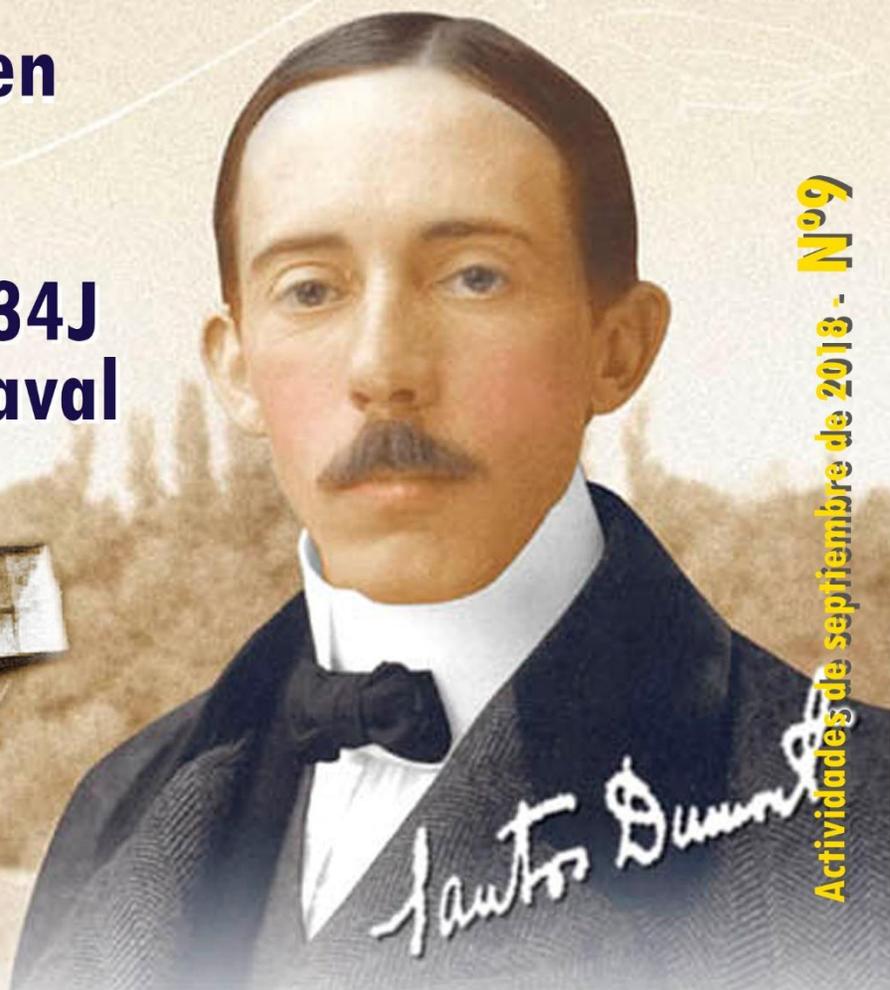
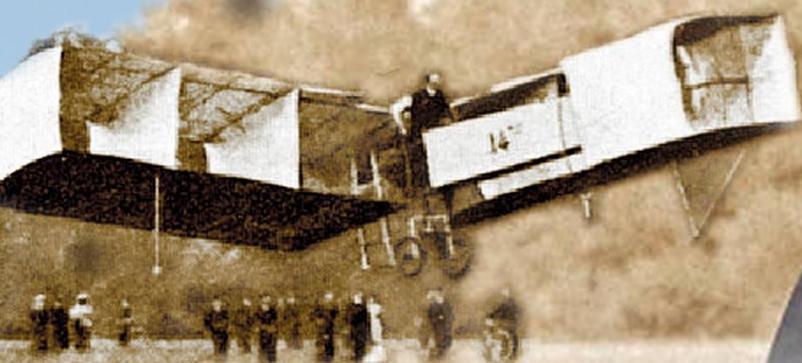
ISSN 0719-9635

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN



- ▶ **A 96 años de la segunda visita a Chile del gran Alberto Santos Dumont**
- ▶ **Santos Dumont en Norteamérica**
- ▶ **Los Sikorsky SH-34J en la Aviación Naval**



Actividades de septiembre de 2018 - Nº9



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



Es la historia el más grande ejemplo de la vida humana, que se instituye con la experiencia y se corrige con el ejemplo.

(Jacques Bénigne Bossuet)

akifrases.com

Hay frases que, cuando son buenas y encajan en nuestra vida, son capaces de provocarnos reflexiones o acercarnos a respuestas que de otra manera jamás descubriríamos. Estas, pueden orientarnos, ejemplificar o complementar una experiencia que brinda a nuestro camino, un apoyo útil para actuar o dirimir sobre diversas cosas que atañan nuestra vida.

Esta que hoy utilizamos y elegimos para encabezar este editorial, hace mención a la historia, y en ella, entendemos el actuar y supervivencia del hombre.

Rememorar y honrar los hitos, perpetuar la memoria y difundir la actuación de aquellos que en sus respectivos países brindan patentes beneficios al prójimo; debiera ser parte integral del alimento del espíritu, pues es en el ejemplo, así como en la información, donde podemos encontrar la mayor de las veces la respuesta fundamental que complementa la paciencia, bondad, voluntad y corazón que impulsa y nos guía.

Esta es la consigna que mueve a una corporación como esta, que, con la ayuda de Dios, de los que la integran y la apoyan, esperamos en la medida de lo posible, siempre avanzar para trascender en la investigación, conmemoración y difusión de nuestro patrimonio para orgullo de una Nación.

Para muchos de nosotros, la historia tiene ese rol fundamental como conjunto de conocimientos, legados, realidades que le son propias al ser humano a lo largo del tiempo. Conocer de la historia del hombre contribuye sin duda alguna a nuestro crecimiento como personas capaces de conocer, de comprender, de racionalizar la información y de tomar esos datos para seguir construyendo día a día una nueva realidad

Sin lugar a equivocación, septiembre nos presentó **hitos y personajes** muy válidos, tanto en lo nacional, lo aeronáutico como en lo corporativo, y que en este número compartimos con ustedes de igual forma como lo hacemos con nuestros planes en el tiempo. Aquí nos retrotraemos a muchos años atrás, y con ello, damos respuesta, a sus conjeturas y reflexiones de vida, pues el vivir con identidad, en conciencia y con conciencia, no es una demanda ética o religiosa, sino que forma parte del sentido común educado.

Mensualmente expresamos nuestro sentir, agradecemos y reconocemos vuestro apoyo con la entrega del trabajo de investigación, conmemoración y difusión que realizamos, y con esta revista hacemos realidad parte importante de nuestro compromiso, expresado en sus contenidos, fotografías e intenciones de brindar parte nuestra para un país y un mundo mejor.

Vayan nuestros mejores deseos para cada uno de ustedes.

Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl

Resguardando la historia de la aviación chilena y de nuestros aviadores desde el 28 de enero de 1983.
La aeronáutica también es parte de la Historia de Chile.





▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS.....	6
<i>En dependencias del Cuartel General, ubicado en el edificio "Comodoro Arturo Merino Benítez" fue condecorado el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.....</i>	6
<i>Con gran entusiasmo y dedicación continúan los trabajos de coordinación para la próxima inauguración del monumento que recuerda al célebre pionero aeronáutico, don Alberto Santos Dumont.....</i>	7
<i>Visita y donación de libros para nuestra Biblioteca.....</i>	9
<i>Nuevo académico de la Academia de Historia Naval y Marítima.....</i>	10
OBITUARIO	11
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS	15
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	17
EFEMÉRIDES DEL MES DE OCTUBRE.....	18
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS.....	35
<i>A 96 años de la segunda visita a Chile del gran Alberto Santos Dumont</i>	35
<i>Santos Dumont en Norteamérica</i>	49
<i>Helicópteros Sikorsky SH-34 J en la Aviación Naval</i>	68
AVIONES CON HISTORIA.....	93
<i>Beechcraft T-34 "Naval 202", un avión internacional</i>	93
¿SABÍA USTED?	98
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA.....	108
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	109



I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ *En dependencias del Cuartel General, ubicado en el edificio “Comodoro Arturo Merino Benítez” fue condecorado el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.*



El señor vicepresidente de la corporación, don Oscar Avendaño Godoy da lectura a la resolución por la cual le fue otorgada la condecoración académica del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, en el grado de Gran Cruz

El pasado viernes 7 de septiembre, en dependencias del edificio “Arturo Merino Benítez”, emplazado en la Base Aérea Cerrillos, el directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile le otorgó al Comandante en Jefe de la Institución, General del Aire Jorge Robles Mella, la condecoración académica del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile en el Grado de Gran Cruz.

Esta distinción instituida el 2012, tiene como objetivo “premiar y destacar, tanto a civiles como militares, que se han distinguido en la búsqueda, enseñanza y difusión de la historia aeronáutica del país, siendo el General del Aire Jorge Robles Mella, un gran ejemplo de ello”.



En la oportunidad, el General Robles agradeció la distinción y valoró el trabajo desarrollado por la corporación en beneficio de la investigación y preservación de la historia y valores aeronáuticos.

Asimismo, el presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Norberto Traub, expresó que esta distinción era el justo reconocimiento al interés y preocupación que el general Robles ha manifestado constantemente por el resguardo del patrimonio aeronáutico como por fomentar en los integrantes de la institución, el estudio y la comprensión de la historia de Chile y de la Fuerza Aérea.

❖ Con gran entusiasmo y dedicación continúan los trabajos de coordinación para la próxima inauguración del monumento que recuerda al célebre pionero aeronáutico, don Alberto Santos Dumont

Hace ya algún tiempo atrás, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, la Agregaduría Aérea de Brasil en Chile y la Municipalidad de Recoleta, se unieron en torno a un entusiasta y justo proyecto de conmemoración, se verá materializado en un monumento.

Este guarda relación con el viaje que hiciera a Chile, el célebre aviador brasileño en 1922, cuando la entonces Ilustre Municipalidad de Santiago lo distinguiera con bautizar una importante arteria de la capital con su nombre. Para el bautizo de ésta, vino a Chile el propio Alberto Santos Dumont, quien con esa humildad y carisma que le fueron siempre tan propios, participó del homenaje que se realizó en la

actual avenida Recoleta con la calle que lleva su nombre. El año pasado surgió una idea, que encabezada por el presidente del Instituto y la generosa ayuda y apoyo de la Fuerza Aérea del Brasil y de la Municipalidad de Recoleta, ya pronto se verá concretada.

No han sido menores los trámites y esperas que ha debido enfrentar este proyecto, pero estamos seguros que con la voluntad de las personas e instituciones involucradas, podremos este mes de octubre ver acrecentado el patrimonio aeronáutico que luce nuestra ciudad, para el disfrute de todos sus visitantes.



De izquierda a derecha: Los señores Carlos Díaz Reyes, arquitecto del Departamento de Asesoría Urbana – Secpla; Alberto Fernández Donoso, Director Secretario del IIHACH; Paulina Ahumada Figueroa, Arquitecto del Departamento de Asesoría Urbana y planificación – Secpla de la Municipalidad de Recoleta y Norberto Traub Gainsborg, presidente del IIHACH durante una de las últimas reuniones de trabajo que han antecedido la proyección y construcción del monumento a Alberto Santos Dumont en la comuna de Recoleta.

El diseño del monumento ha pasado por varias propuestas y modificaciones menores, que serán la base para un busto del genio inventor carioca que obsequió y trajo al país la Fuerza Aérea del Brasil, gracias a la intermediación inicial y directa del coronel Paulo César Andari, Agregado Aeronáutico de Brasil en nuestro país, y ahora del coronel Sergio Mourão Mello, distinguido oficial que lo reemplaza actualmente en su importante puesto a partir de diciembre de 2017.

Por otra parte, el entusiasta papel desempeñado por el alcalde de Recoleta, señor Daniel Jadue quien desde el primer momento de haberse planteado la posibilidad de instalar un monumento que recordara la figura y nombre de Santos Dumont en Recoleta, estuvo llano a colaborar y disponer la

colaboración de personal y profesionales de esa corporación municipal, además de disponer la construcción de éste.

Distintas instituciones nacionales, entre otras, la Fuerza Aérea de Chile, CorreosChile, el Consejo de Monumentos Nacionales han posibilitado y facilitado la concreción de este proyecto en fecha próxima.

❖ *Visita y donación de libros para nuestra Biblioteca*



De izquierda a derecha: Don Julio César Arróspide Rivera hace entrega de un ejemplar de su último y reciente trabajo a nuestro presidente don Norberto Traub Gainsborg.

El pasado miércoles 26 de septiembre tuvimos en nuestras oficinas, la grata visita de uno de los gestores del libro “Del Vampire al Viper, en la Fuerza Aérea de Chile”, obra de gran valor en que Julio Arróspide junto a Raúl Zamora Martínez plasmaron su erudita y experimentada visión artística y aeronáutica, entregando con ello un valioso registro de la trayectoria y evolución de los aviones jets que han volado con nuestra Fuerza Aérea.

El Socio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, don Julio Arróspide junto con agradecer el apoyo de la corporación y de muchos de sus integrantes en la facilitación de información, fotografías y posterior revisión del trabajo, obsequió un ejemplar dedicado para nuestra Biblioteca. Comentó además sobre la exitosa aceptación e inesperada difusión posterior en redes sociales que ha tenido el libro desde reciente su lanzamiento.

❖ *Nuevo académico de la Academia de Historia Naval y Marítima*

El jueves 27 de septiembre, en el salón “V.A. Horacio Justiniano” de la Academia de Guerra Naval en Las Salinas, Viña del Mar, tuvo lugar la Ceremonia de Investidura del nuevo Académico de Número de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, don Piero Castagneto Garviso, cuyo discurso de incorporación se tituló: *“Ironclads para Chile. Los primeros intentos de adquirir blindados para la marina 1864-1871”*.

A tan interesante actividad, asistió uno de nuestros distinguidos socios en la Quinta Región, don Erwin Cubillos Salazar, quien felicitó calurosamente al nuevo integrante de esa noble corporación, como también llevó los saludos de nuestro Directorio a su presidente don Germán Bravo Valdivieso.

Terminada la conferencia de incorporación, los asistentes compartieron un brindis con el nuevo integrante.



De izquierda a derecha: El Socio de nuestra corporación don Erwin Cubillos Salazar, don Piero Castagneto Garviso y el Vicealmirante Juan Carlos Toledo de la Maza.

II. OBITUARIO



Vicente Bianchi Alarcón (Q.E.P.D.)

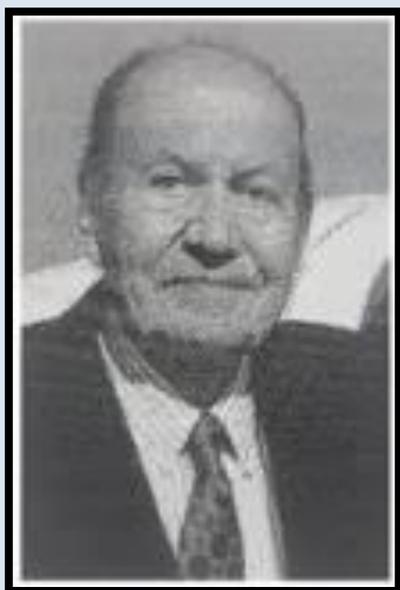
Premio Nacional de Artes Musicales Vicente Bianchi Alarcón

“La Patria está de duelo”

“Que se apaguen las guitarras, que la Patria está de duelo”, escribió el poeta. Versos a los que él puso música y hoy cobran plena vigencia ante su dolorosa partida.

Nuestro instituto rinde sentido homenaje al hombre que nos acogiera con bondad, las veces que a su consejo y ayuda recurrimos en algunas de nuestras investigaciones históricas.

Gracias don Vicente, que su nombre nunca caiga en el olvido y reciba el perpetuo reconocimiento que en ocasiones en esta vida se le negó.



Ernesto Márquez Vallejo (Q.E.P.D.)

Ernesto Márquez Vallejo

“Silenciosa partida”

Cuando la aviación deportiva nacional, producto de la Campaña Alas para Chile, ya se había consolidado y las vocaciones aeronáuticas florecían, motivado por similar entusiasmo, en 1947 solicitó y obtuvo su ingreso al Club Aéreo de Chile.

Entidad donde ganó sus alas de piloto y al cabo de tres años, por su entusiasmo y capacidad, su habilitación de instructor de vuelo.

A partir de entonces fueron muchos los alumnos que formó, a la vez que iba escalando posiciones en el club, hasta asumir en 1979 el cargo de presidente de la entidad.

La Federación Aérea de Chile también lo contó entre los suyos, llegando a ocupar la presidencia de la misma, donde se ganó el aprecio y respeto de sus pares.

Cuando en las asambleas anuales, en ocasiones los ánimos se tornaban un tanto inquietos y voces se alzaban reclamando por el estado de postración en que habían caído las alas deportivas, su voz pausada y profunda se dejaba oír, recordando que la ayuda estatal que en años pretéritos generosa se había otorgado a los clubes aéreos, obedecía a otras épocas y circunstancias.

Fue al constatar que los años ya se dejaban sentir y considerando que su tarea estaba cumplida, silenciosamente se alejó de la actividad aérea, retirándose a su pequeño campo de Curacaví, donde atendía con solicitud el delicado estado de salud de su esposa.

Lugar al que, por sus profundos conocimientos y vasta experiencia en materia aeronáutica, a él recurríamos en busca del consejo o de aquella información que necesitábamos, recibiendo siempre el trato amable del caballero del aire que él fuera. Manifestándonos la satisfacción que sentía al ver que nuestro instituto se esmeraba en rescatar del olvido el honroso pasado histórico de la aviación chilena, en oportunidades tan olvidado y menospreciado.

Fue el año pasado, al tener nuestro postrer contacto, cuando al aflorar al recuerdo los nombres de tantos viejos pilotos que ya no nos acompañan, a través del teléfono lo sentimos emocionarse, señalándonos que su voluntad era irse a vivir a su querido Algarrobo, debido a que su vida como aviador ya había llegado a su fin.

Instante en que comprendimos que el manantial donde acostumbrábamos escanciar la sed de conocimientos aeronáuticos definitivamente se secaba.

Estamos ciertos que en Algarrobo, la viajera lo debe haber encontrado esperando tranquilo, aquella luz verde que desde la torre de control celestial, todos algún día hemos de recibir, indicándonos estar autorizados a emprender el vuelo eterno.

Sergio Barriga Kreft





Carlos Gomez Mora (Q.E.P.D.)

Carlos Gómez Mora

“Con coraje enfrentó su destino”

Sin duda fue otra de aquellas personas, de las que se dice, nacieron con el don de volar.

Don del que quedó constancia en el Club Aéreo de Temuco, donde a comienzos de los setenta obtuvo su licencia de piloto privado y posteriormente a su paso como socio, instructor de vuelo y director, en los clubes aéreos de Cerro Sombrero y Valdivia.

De un entusiasmo inagotable, no hubo campaña de bien público en la que no pusiera sus alas al servicio de sus semejantes, incentivando con ello, a otros a seguir su ejemplo.

Cuando estuvo en condiciones adquirió su primer avión y al radicarse en Punta Arenas, hacia allá partió con él. Como disfrutaba con su 180 haciéndole pelea a los fuertes vientos magallánicos, o volando cuando la nieve comenzaba a cubrir las estepas.

Al efectuarse en 1979 el Simposium Nacional de Aeronáutica en Calama, en él viajó desde la ciudad del estrecho y llevado por el deseo de aventura, al término de aquella cita de camaradería prosiguió hasta Arica.

Sobrevoló el morro histórico y retornó a Punta Arenas, continuando luego hasta el Cabo de Hornos. Temible peñón de los navegantes, donde los vientos huracanados son cosa seria.

Interrogado al poner finalmente ruedas en Chabunco, sobre que lo había llevado a realizar un vuelo tan largo, con humildad respondió; "Solo por el agrado de volar".

Representando a los clubes aéreos del sur, ocupó también un cargo en el directorio de la Federación Aérea de Chile, donde por sus claros conceptos de lo que debía ser la actividad aérea deportiva, supo granjearse el aprecio y respeto de sus pares.

Una de sus máximas satisfacciones como piloto, la constituyó su viaje a los Estados Unidos a buscar un 206, que vino a reemplazar al noble y ya gastado 180. Pequeño monomotor al que nunca olvidó, lamentando el triste fin que aquel tuviera.

Cuando la patria se vio en peligro, sin titubear ingresó a la reserva aérea y con orgullo lució el azul aéreo, poniendo todas sus capacidades donde se le indicó.

Razones de trabajo a la postre lo obligaron a alejarse del vuelo, pero no de la aviación, con la esperanza íntima de algún día renovar su licencia.

Sin embargo, cuando quiso intentarlo, el diagnóstico de una seria dolencia vino a echar por tierra aquel anhelo tan acariciado.

Muchas veces lo consultamos sobre aspectos relacionados con la historia de la aeronáutica y sus respuestas siempre fueron oportunas y veraces, como tantas las que él nos llamó para agradecernos el envío de "Aerohistoria".

"Tengo buen material de lectura para el fin de semana", nos decía.

Consciente que su fin no estaba lejano y no queriendo que su partida fuera motivo de pena, personalmente estipuló su última voluntad, pero manteniendo en lo profundo de su ser, la secreta esperanza de poder prolongar un poco más su paso por esta vida.

Cumpliendo sus deseos, sus cenizas fueron esparcidas junto al cabezal 17 de la pista del aeródromo "Las Marías", mientras en lo alto sus camaradas agitaban sus alas en señal de despedida.

En la noche de aquel día triste, la lluvia valdiviana con sus lágrimas las cubrió como suave mortaja, acogiéndolas en su seno la madre tierra sureña.

Sergio Barriga Kreft



III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS

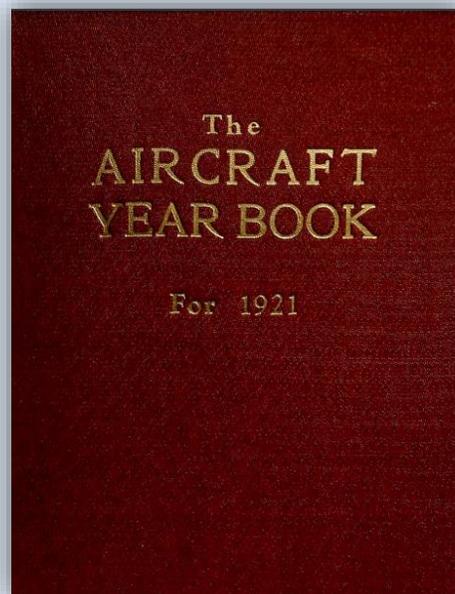


Publicación faltante de la Fuerza Aérea de Chile que se incorpora a nuestra Biblioteca.

- ❖ *En septiembre, además de recibir para nuestra biblioteca algunas interesantes publicaciones que ya están disponibles para su consulta, queremos agradecer también a los entusiastas autores del valioso libro “Del Vampire al Viper en la Fuerza Aérea de Chile”, obra que de seguro sorprenderá y encantará gratamente a muchos de nuestros entusiastas lectores que nos siguen fielmente cada mes.*

Portadas de las valiosas publicaciones que recibíáramos de regalo por parte de nuestro distinguido socio don Julio Arróspide Rivera; del Miembro Correspondiente en Argentina, don Walter Marcelo Bentancor, Departamento Comunicacional Fuerza Aérea de Chile y de la Fundación Infante de Orleans en España.

Muchas gracias a todos ellos.



Julio Arróspide Rivera ★ Raúl Zamora Martínez

DEL VAMPIRE AL VIPER

EN LA FUERZA AEREA DE CHILE

Una introducción a 60 años de historia de los Reactores de Combate de la Fuerza Aérea de Chile y su evolución desde los primeros DH-115 Vampire hasta los poderosos F-16 Vipers.



Aviation Art & History

“La historia de la Aeronáutica en Chile y en particular la de su Fuerza Aérea, no estaría completa sin destacar el paso de los primeros aviones jet de combate que surcaron los cielos chilenos en los años cincuenta, hasta la llegada de los poderosos F-16, que convierten hoy a la Fuerza Aérea de Chile, en una de las más poderosas a nivel Latinoamericano.”

Del Vampire al Viper en la Fuerza Aérea de Chile, es una entrega de carácter principalmente gráfico dirigido al entusiasta de la aviación y el arte en la aviación, no pretendiendo hacer una revisión académica de la historia de la Fuerza Aérea de Chile, lo que no ha impedido aportar y destacar aspectos importantes que estuvieron relacionados con la adquisición de cada uno de los materiales de jets de combate y su operación en las distintas unidades en que sirvieron.”

Julio César Arróspide Rivera

- Para adquirir el libro: https://www.facebook.com/pg/aspideprofiles/shop/?ref=page_internal
- Enlace al video promocional: <https://www.facebook.com/aspideprofiles/videos/275792519922902/>
- Sitio Web: <https://aspideprofiles.myportfolio.com/>

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 informar este mes de octubre, la organización de nuestro Primer Taller Formativo, "Elaborando reportes científicos", el cual será próximamente dictado por el Dr. Lucio Cañete Arratia, reconocido académico de la Facultad Tecnológica de la Universidad de Santiago de Chile, y está dirigido especialmente a 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 sitio 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



Registros e inscripciones al correo electrónico: taller@historiaaeronicadechile.cl

IV. EFEMÉRIDES DEL MES DE OCTUBRE

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

1/10/1970: Se crea la Brigada de Aviación de Ejército de Chile. Con la necesidad de contar con medios aéreos propios, la Comandancia en Jefe del Ejército dispuso ya en la década de 1950 los estudios conducentes a concretar tal aspiración. Diversos contratiempos retardaron esta hasta el 16 de noviembre de 1970, cuando por D.S. N° 267, se creó a partir del 1° de octubre de ese año la Aviación de Ejército como especialidad, bajo la denominación de Comando de Aviación de Ejército. Su primer comandante fue el Coronel, señor Gustavo Valenzuela Pérez.



1/10/1999: Se funda Amazonas S.A., la primera Línea Aérea Turística de Bolivia, operando vuelos regulares y chárter. Los primeros aviones de operación fueron dos Cessna Grand Caravan C-208B que llegaron a lugares del norte del país y la frontera con Brasil. En octubre de 2004 se reemplazan por aviones bimotores Fairchild metro 23. En julio del 2012 se amplían las operaciones a nuevos destinos y por ello se incorporan aviones Jet, el canadiense Bombardier CRJ 200.

Si bien Amazonas nace como línea aérea bandera de la ciudad de La Paz y su conexión al departamento de Beni con rutas no convencionales en aeronaves de baja capacidad de transporte, la incorporación de la nueva flota de CRJ200 se convirtió en la más moderna de este país, y ha obtenido el objetivo de consolidarse en las rutas principales de Bolivia, incluidas Santa Cruz, Cochabamba, Sucre y las turísticas (Uyuni y Rurrenabaque) y luego su expansión hacia destinos internacionales tales como Cusco en Perú; Asunción en Paraguay; Campo Grande en Brasil, Iquique, Antofagasta, Copiapó y La Serena en Chile – Salta, Córdoba y Buenos Aires en Argentina; Montevideo en Uruguay y otros destinos de la región sudamericana.



Su nombre proviene de la frase "A más zonas" que tiene un sonido idéntico a "Amazonas". Actualmente mantiene varios acuerdos interlineales que permiten ofrecer una mejor conectividad al pasajero que llega o sale de Bolivia, entre ellas: Copa, Air Europa, StarPerú y Aerolíneas Argentinas.

2/10/1920: Con motivo de las celebraciones de aniversario de la ciudad de Rancagua, los aviadores militares chilenos realizaron un raid. El comando de la Escuela Aeronáutica Militar dispuso que fueran un monoplano Bristol pilotado por el Teniente 1° José Arredondo; otro pilotado por el Capitán Armando Castro acompañado por el aspirante Wenceslao Díaz y un de Havilland pilotado por el Teniente coronel Víctor Huston llevando de pasajero al aspirante Carlos Charme. Los aviadores arrojaron sobre la ciudad unas proclamas que decían: *“El Ejército saluda a la heroica ciudad de Rancagua en el centenario de su glorioso sacrificio”*

3/10/1929: El Teniente 2° Ingeniero, señor Alfonso Moraga, pierde la vida en un accidente de aviación mientras efectuaba un vuelo de instrucción. El oficial ingresado como aspirante el 29 de marzo de 1923, es uno de los muchos formados en la Escuela de Ingenieros Mecánicos que funcionó en el apostadero naval de Talcahuano en Chile, hasta fusionarse esta con la Escuela Naval de Valparaíso, en marzo de 1927.

3/10/1933: Vuelo por los cielos de Argentina y Brasil, de la Escuadrilla argentina *“Sol de Mayo”* al mando del pionero aviador Coronel señor Ángel María Zuloaga. Integrada por 10 aviones, nueve de los cuales eran de manufactura nacional.

Dicho vuelo fue realizado en ocasión de la visita a Brasil del entonces Presidente Argentino. Durante el vuelo, el Palomar - Río de Janeiro – El Palomar se recorrieron 4.560 Km sin sufrir desperfectos.



3/10/1939: Se inaugura el aeropuerto regional *Alberto Jaramillo Sánchez*, ubicado en el corregimiento de Otú y que sirve al Municipio de Remedios en Colombia. La pista del aeropuerto también es usada como una pequeña base militar para la Fuerza Aérea Colombiana y la Policía Nacional.

5/10/1943: Se decreta la creación de la Fuerza Aérea Naval Mexicana, previendo un ataque aéreo a México por parte de las fuerzas del Eje (Alemania, Italia y Japón), a las que este país había declarado la guerra el 28 de mayo de 1942. Sin embargo, no se enviaron aviones de combate a la Segunda Guerra hasta 1944, en que al formarse la Fuerza Aérea Expedicionaria, México contribuyó a la causa aliada con el *“Escuadrón 201”*.



6/10/1916: A bordo del vapor "Chiloé", llegaron a Punta Arenas los aviadores Emilio Castro, David Fuentes y el mecánico Alfredo Vidal, trayendo consigo el monoplano "Talcahuano", un Blériot biplaza de 80 hp., con el cual habían iniciado una gira meses antes, realizando demostraciones en diferentes ciudades del Sur de Chile, y con el que esperaban terminar con la participación en un gran concurso que se realizaría en la ciudad brasilera de Río de Janeiro durante 1917. Será en este avión que el 1º de noviembre de 1916, logre el aviador David Fuentes éxito de cruzar el Estrecho de Magallanes desde Punta Arenas hasta la ciudad de Porvenir.

6/10/1941: Creación del Club Aéreo de Arica. Ubicado en la actual región de Arica y Parinacota en el extremo norte de Chile. Su historia se remonta a los éxitos alcanzados por el Club de Planeadores que fuera fundado en febrero de 1941.

Animados por este logro, la población ariqueña adhirió con entusiasmo a la campaña *Alas para Chile*, la que culminó con una colecta nacional realizada el 20 de agosto de 1941 en homenaje al natalicio de Bernardo O'Higgins y animada por el propio presidente Pedro Aguirre Cerda, que tuvo el propósito de reunir fondos para fomentar la aviación civil y formar pilotos para la Reserva Aérea del país.

Así mismo, un grupo cercano a los cuarenta entusiastas, incluida doña Ethel Quinteros Urra, la única mujer, se reunió el día seis de octubre en la biblioteca del Hotel Pacífico, con el propósito de fundar el club y eligiendo de inmediato su primer Directorio, el que quedó conformado por los señores Gonzalo Castro D., Presidente; Guillermo Quinteros T., Vicepresidente; Osvaldo Barrientos A., Secretario; Julio Muñoz L., Prosecretario; Jorge Idro M., Tesorero; Gabriel Alalquiaga F., Protesorero; Arnold Tossi G., Consejero; en tanto que el teniente Horacio Díaz de la Fuerza Aérea de Chile, fue designado delegado ante la Dirección de Aeronáutica.



7/10/1943: Se da inicio al Servicio de Auxiliares a Bordo en Chile, siendo la señorita [Dora Magdalena María Koeppen Maisan](#), la primera en ocupar ese cargo como tripulante del avión Lan-Chile, modelo Lodestar de itinerario que al mando del Comandante Alfonso Cuadrado hizo la ruta Santiago-Antofagasta.

“Mucki” como cariñosamente le denominaban sus camaradas del Club Aéreo de Chile, había efectuado además su curso de piloto, obteniendo su brevet en febrero de 1940 en el Club aéreo de Temuco (Segundo más antiguo del país, fundado en 1929).

La [Federación Aérea de Chile](#) recuerda su nombre con el Premio “**Orden al Mérito Dora Koeppen Maisan**” que es otorgado anualmente a destacadas pilotos femeninos.

8/10/1913: Cosme Renella Barbatto, se convierte en el primer piloto ecuatoriano en volar un avión sobre cielos del Ecuador, ante una gran multitud que lo aclamó en los campos del Jockey Club de Guayaquil.

Nacido en Secondigliano, Nápoles, Italia, el 15 de Febrero de 1890, fue traído de un año de edad a Guayaquil por sus padres, Salvatore Renella Andretta y Enriqueta Barbatto, quienes habían sido entusiasmados por el comerciante Antonio Renella Andretta, asentado en esta plaza comercial Poco después nacieron aquí en Guayaquil sus hermanas Fortuna y Josefina.

En 1912 ingresa al Club Guayas de Tiro y Aviación de Guayaquil, el que le financiará un viaje a Italia para recibir entrenamiento como piloto, seguramente por ser ítalo parlante.

El alumno de piloto Rennella recibió entrenamiento en los campos de Montefiori, Turín perteneciente a la Chiribiri & Co. que usaban aviones Neuport, donde se brevetó de piloto el 28 de agosto de 1912 con el número 166.

Con el apoyo de su Club en Ecuador, adquiere un avión Dalmistro de 50 hp. bautizado "Patria No.1" con el cual se convierte en el primer piloto nacional en volar un avión sobre cielo ecuatoriano al realizar una demostración aérea en Guayaquil.

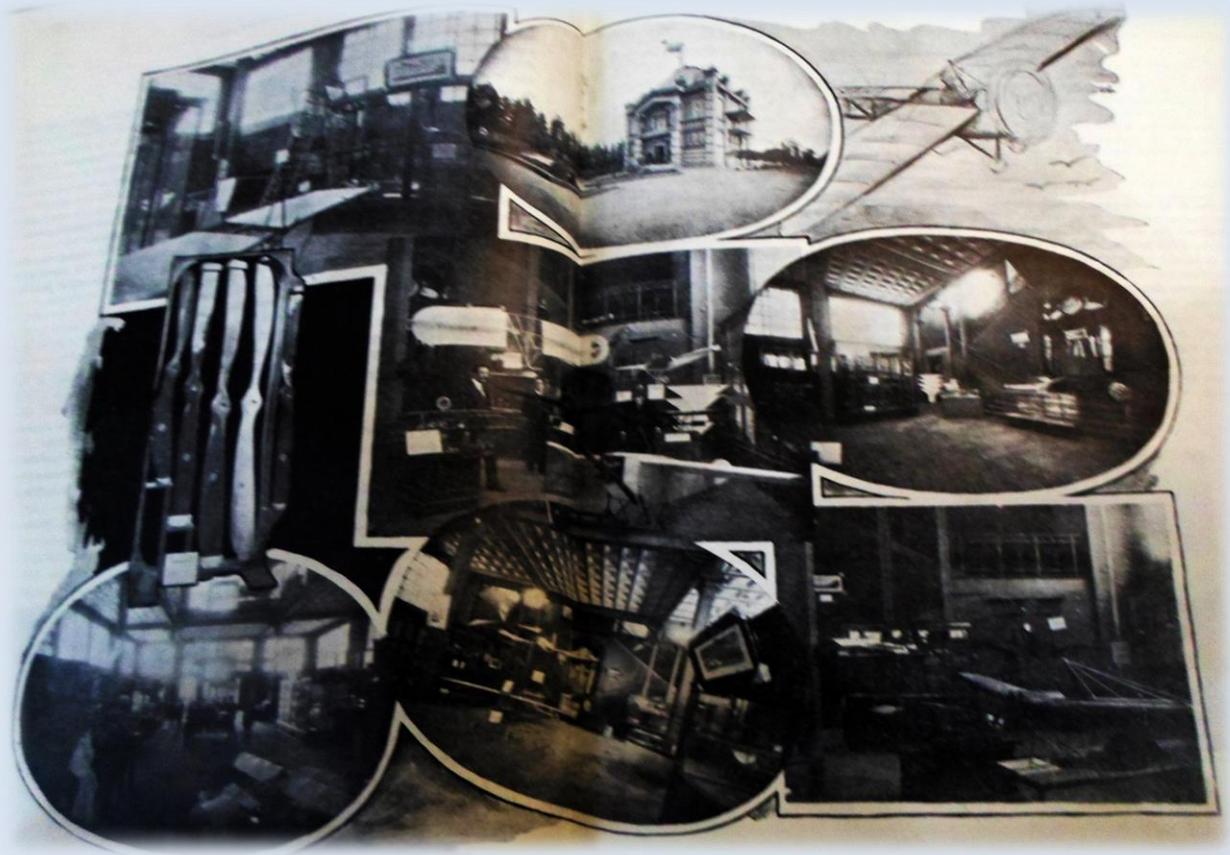


Cosme Rennella, un hombre optimista y alegre, siguió dedicado a su oficio de piloto hasta los últimos años de su vida y contribuyó enormemente al desarrollo de la aviación militar y comercial en Ecuador, a veces comisionado como piloto militar e instructor, otras tantas como piloto comercial y postal, considerado el decano de los pilotos ecuatorianos disfrutó del respeto de sus compatriotas y camaradas de armas, fue ascendido al rango de Teniente Coronel de Aviación el 25 de diciembre de 1936.

8/10/1929: Cubana de Aviación fue fundada en La Habana. Cuando en América sólo existían 8 aerolíneas y en el resto del mundo 21 empresas. Comenzó como Compañía Cubana Nacional de Aviación Curtiss. En 1932 al ser comprada por Pan Am, se deja fuera la palabra Curtiss. En 1959, con la llegada de la Revolución Cubana es nacionalizada y su nombre oficial es cambiado a Empresa Consolidada Cubana de Aviación. Actualmente Cubana de Aviación S.A, es la línea aérea de bandera en Cuba y se dedica al transporte de pasajeros, carga, correo y vuelos chárter.

9/10/1913: El Aeroclub de Chile, organiza en el hermoso Pabellón de Industrias ubicado en el recinto de la Quinta Normal, la Primera Exposición en Sudamérica de Aeroplanos fabricados en el país.

A la importante jornada iniciada a las 16 horas de ese día, acude el Presidente de la República S.E señor Ramón Barros junto a algunos de sus Ministros de Estado y altas personalidades. Antes de darse por terminado el acto, se iniciaron algunas "volaciones" realizadas por el piloto señor Clodomiro Figueroa.



9/10/1948: Se crea la “Posta Aérea Sanitaria de Osorno”, servida admirablemente por los pilotos del Club Aéreo de Osorno. Ofrece el servicio con un avión ambulancia Beechcraft “Bonanza” adquirido con fondos del club. Algunos de sus primeros pilotos fueron Eduardo Burnier y Carlos Buschmann.

9/10/1980: Mediante el Decreto Ley N° 17.691, se crea el Ministerio de Aeronáutica de Bolivia, entidad que por años aglutinó las actividades aeronáuticas de este país hasta ser suprimido en 1990.

11/10/1932: Se nombra alumno extranjero de la Escuela de Aviación al Guardiamarina de 2da. Clase, Ingeniero ecuatoriano, señor Nicolás López Valdivieso. El oficial que por Decreto Supremo N°1195 del 31 de agosto de 1932 pasó de la Armada a disposición de la Fuerza Aérea, prestará sus servicios como alumno del Curso de Pilotaje.

11/10/1963: Nacimiento del Servicio Aero fotogramétrico de la Fuerza Aérea de Chile (S.A.F.). Este importante organismo es creado por Ley N°15.284, cuyo principal objetivo es satisfacer las necesidades de aerofotogrametría y técnicas afines, e instruir al personal de la Fuerza Aérea de Chile en estas materias. Su primer Director, fue el distinguido Comandante de Escuadrilla (A), señor Juan Soler Manfredini.

11/10/1995: Creación de la Vª Brigada Aérea en Antofagasta. Dentro de una modificación al organigrama institucional, la 1ª Brigada Aérea es trasladada desde Antofagasta (BA Cerro Moreno) a Iquique (B.A. Chucumata), y Cerro Moreno pasa a ser asentamiento de esta nueva Vª Brigada Aérea, que agrupa como unidades de vuelo, a los Grupos de Aviación N°7 y 8, además de unidades logísticas,

electrónicas y Antiaéreas. Su primer Comandante fue el General de Brigada Aérea (A), señor Ettore Rossi Zerega.

12/10/1920: A bordo del vapor Santa Teresa, llega a Valparaíso la Misión Aérea del Mayor R.A.F, señor Frank P. Scott, ex instructor del Central Flying School de Gosport en Inglaterra. Le acompañaban como instructores ayudantes, el Mayor, señor Charles Pickthorn y el Capitán señor Osvaldo Manning, destacados pilotos de la Real Fuerza Aérea Británica y especialistas en mecánica.

12/10/1923: Durante la presidencia del Dr. Bautista Saavedra, se funda oficialmente la Escuela de Aviación Boliviana, creada por el Decreto Supremo del 7 de septiembre del mismo año.

12/10/1935: Creación del Club Aéreo de Valparaíso y Viña del Mar. Su nombre fue originalmente “Club Aéreo de Aconcagua” y comenzó a operar en El Belloto, donde se construyó una pista. Posteriormente, el terreno fue adquirido por la Dirección General de Aeronáutica Civil, la cual dotándolo de la infraestructura necesaria lo convirtió en el Aeródromo El Belloto, el cual operó bajo esta denominación hasta algunos años atrás. Con el tiempo, el Club cambió su nombre a “Club Aéreo Valparaíso y Viña del Mar”. En el año 1961, el Club adquirió el terreno donde está actualmente ubicado el Aeródromo de Rodelillo en Viña del Mar, trasladándose a él en el año 1964. Importante resulta destacar que esta pista, fue el primer y único aeródromo civil que tuvieron y siguen teniendo hasta hoy las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar.

12/10/2005: En Paris (Francia), la FAI (Federación Aeronáutica Internacional) otorga el Diploma Paul Tissandier a la señora Madeleine Dupont en reconocimiento a los destacados servicios prestados a la aeronáutica y los deportes aéreos.

13/10/1966: Formación del Centro de Reparaciones de la Aviación Naval, elemento logístico que agrupa todas las actividades de mantenimiento de línea realizadas al material de ala fija y rotatoria de la Armada de Chile.

13/10/1968: Creación del Grupo de Comunicaciones y Detección N°35 de la Fuerza Aérea de Chile. Asentada en Puerto Montt, (IIIª Brigada Aérea), esta unidad fue creada inicialmente bajo la denominación de Departamento de Comunicaciones y Electrónica que funcionaba en la Base Aérea de La Chamiza, y que años más tarde, el 6 de junio de 1986 adoptara su actual nombre.



14/10/1895: Nace el Capitán de Ingenieros Mariano Barberán y Tros De Ilarduya, director de la Escuela de Observadores de Cuatro Vientos y héroe de la Guerra de Marruecos, habiendo adquirido un reconocido prestigio como navegante en la preparación del vuelo del Plus Ultra, concibió la idea de realizar un vuelo sin escalas desde España a las Antillas.

14/10/1946: Un Douglas DC-4 de la Flota Aérea Mercante Argentina (FAMA), dio inicio a los vuelos comerciales itinerantes entre Buenos Aires y Santiago y al día siguiente un Douglas DC-3 de la Línea Aérea Nacional de Chile, los estableció entre Santiago y Buenos Aires.

14/10/1975: Creación del Grupo de Comunicaciones y Detección N°31, en Antofagasta, Chile. Denominado originalmente como Grupo de Comunicaciones y Electrónica N°31. Su primer comandante fue el Capitán de Bandada (T) señor Fernando Gómez Astudillo.

15/10/1954: Se celebra por primera vez el Día del Suboficial Mayor de la Fuerza Aérea de Chile, tras ser creado por O.C.J N°97 del 22 de marzo de 1954.

16/10/1928: Con esta fecha se dispuso que el aeródromo de Iquique se denominara "Los Cóndores". Su característico primer hangar metálico, de 100 metros de largo por 30 metros de ancho llevó pintado el nombre del Aeródromo y de la ciudad de origen, fue construido por la firma Curtiss Aeroplane Export Corp. y entregado para el servicio en enero de 1930.

16/10/1936: Como justo homenaje y reconocimiento a su aporte a la aviación, se denominarán "Santos-Dumont", "Bartolomé de Guzmán" y "Augusto Severo" los aeropuertos brasileros situados en Punta de Calabouço, en Santa Cruz y en Recife respectivamente.

16/10/1939: Se crea la Escuela de Especialidades "*Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas*" de la Fuerza Aérea de Chile.

Ante la creciente complejidad de los aviones y sistemas que incorporaba la Fuerza Aérea, fue necesario reestructurar y ampliar el campo de acción de la existente "*Escuela de Mecánicos*", creada en 1935, pasando a ser "*Escuela de Especialidades Mecánicas*", creada por Decreto Supremo Seco I. N° 666, de 16 de octubre de 1939.

Tiene por objetivo formar los especialistas del cuadro permanente que requiere la Institución para el cumplimiento de su misión. Su primer Director fue el Capitán de Bandada (I) señor Gustavo Herrera Ponce de León.



Escarapela usada por los alumnos de la Escuela de Especialidades

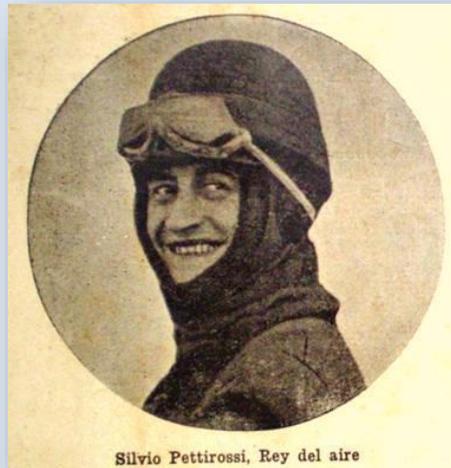
16/10/1946: Se dicta en esta fecha el Decreto Supremo N°701, creando la Federación de Clubes Aéreos de Chile, más tarde conocida como Federación Aérea de Chile (FEDACH).

16/10/1956: Es creado el ya desaparecido Club Aéreo de Panimávida.

17/10/1908: Hace 110 años en Buenos Aires, se eleva el globo "Pampero", llevando a bordo al Dr. Eduardo Newbery y al Sargento Eduardo Romero. El vuelo se inició normalmente pero en horas de la

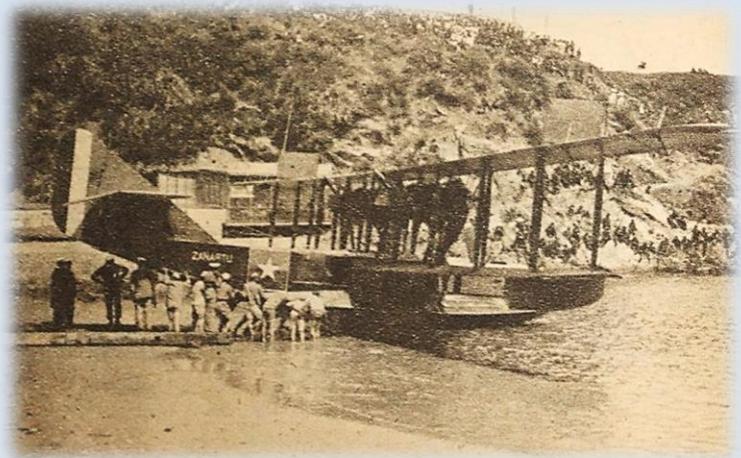
noche el viento lo arrastró hacia el río, de donde nunca más volvieron sus intrépidos tripulantes, quienes se convirtieron en los primeros mártires de la naciente aeronáutica argentina.

17/10/1916: Se cumple el primer centenario del trágico accidente en Buenos Aires, que le costara la vida al piloto pionero y acróbata de la aviación paraguaya, señor Silvio Pettirossi, quien durante un vuelo de prueba, verificaba las reparaciones hechas a su avión tras el incidente aéreo sufrido en los Estados Unidos. El muy apreciado aviador cae con las alas de su avión tronchadas, ante su joven esposa y un público desbordante que observaba su ya legendaria temeridad.



Silvio Pettirossi, Rey del aire

17/10/1921: Concluye el armado del primer bote volador de la entonces "Estación de Hidroaviones" de la Marina de Chile, en la caleta de Las Torpederas, en Valparaíso. Con la asistencia del Director General de la Institución, Almirante Muñoz Hurtado acompañado de su señora Teresa Arlegui de Muñoz Hurtado se procedió a romper en la proa del bote Felixtowe F2A una botella de Champagne bautizándolo como "Guardia Marina Zañartu". En la ceremonia estuvo presente el Capellán de la Armada, Presbítero don Ángel Custodio Concha quien bendijo la embarcación y a sus tripulantes.



Bautizado en recuerdo del valeroso joven piloto, Guardiamarina Guillermo Zañartu Irigoyen, fallecido trágicamente en mayo de 1921.

El bote volador tenía capacidad para ocho personas, tenía dos motores y fue una de las naves más grandes que operó en Chile por esos años, efectuando destacados vuelos.



El Director General de la Armada, acompañado de su señora doña Teresa Arlegui quien fue la Madrina de este bote volador.

17/10/1967: Creación del Club Aéreo de Laja, ubicado en la Provincia de Biobío de la VIII Región de Chile.



18/10/1913: Primer oficial mártir de la Marina chilena, víctima de la aviación.

Durante el desarrollo de las pruebas para optar al Título de Piloto Aviador por algunos integrantes del cuarto curso de la Escuela de Aeronáutica Militar en El Bosque (Santiago), ocurre un trágico accidente, falleciendo el alumno aviador, Teniente 2º señor Pedro Nolasco Luco Cristie.

18/10/1951: Se crea el Departamento Nacional de Aeronáutica Civil de Colombia, adscrito al Ministerio de Obras Públicas.

19/10/1913: Se elige este día para inaugurar en la localidad francesa de Saint Cloud, en París un monumento dedicado al insigne pionero brasilero de la aviación mundial, señor Alberto Santos-Dumont, en recuerdo que un 19 de octubre de 1901, utilizara por primera vez un motor de combustión interna en la aeronáutica.

Esta estatua de bronce se erige en la misma zona, en honor al primer hombre que realizó exitosamente una aventura aérea en el dirigible de su creación Nº 6, haciendo que este aparato recorriera un circuito controlado entre el Parque del Aeroclub de Francia en Saint-Cloud y la Torre Eiffel en menos de treinta minutos.

Durante la Segunda Guerra Mundial, la escultura fue removida de su base y aparentemente fundida. Luego de terminado el conflicto, el gobierno brasileño y la colonia brasilera residente ofrecieron a Francia una realizar una réplica de la estatua con la cual el 4 de julio 1952 se reinauguró este hermoso testimonio.



Obra del escultor francés Georges Colin, y sobre su base lleva el texto:

"Este monumento fue erigido por el Aero-club de France para conmemorarlas experiencias de Santos Dumont, pionero del transporte aéreo".

19/10/1927: Inicia operaciones la Pan American World Airways, con el vuelo entre Cayo Hueso, U.S.A. y la ciudad de La Habana en Cuba.

20/10/1932: Por Decreto Supremo Nº 105, de esta fecha, se asciende de grado al Sub Oficial Mayor Mecánico, Sr. Marcos Loyola González, al grado de Ingeniero 3º de Aviación, convirtiéndose así en el primer suboficial en ascender a oficial.

En la Circular 105, el entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional, Comandante de Grupo Sr. Adirio Jessen Ahumada, señala el hecho de modo sirva de estímulo a todo el personal, *“pues la mayoría de los diversos escalafones de tropa”*, contemplan esta ampliación en la carrera a la categoría de Oficial.

“Sólo se exige contracción al trabajo y al estudio, amor a la profesión, espíritu de abnegación y sacrificio y una conducta profesional intachable”

Finaliza el texto de la circular: *“Este Comando en Jefe se complace comentar este merecido ascenso, y espera y desea, poder premiar en igual forma el esfuerzo profesional de cualesquier miembro del personal de tropa de la Fuerza Aérea Nacional”*. Se dio orden de difundir la nota en la Orden del Día, para que llegara a conocimiento de todo el personal.

21/10/1944: Se crea la actual División de Bienestar Social de la Fuerza Aérea de Chile, bajo la denominación de Departamento de Bienestar, debe su origen a iniciativa del entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire don Manuel Tovarias Arroyo, siendo su primer jefe el Comandante de Grupo (T) Sr. Luis Bravo Jofré.

Su misión es la de proporcionar al personal institucional asistencia social, jurídica, educacional, económica, religiosa, etc.

El actual Jefe de esta importante División de la Fach, es el General de Brigada Aérea (TI), señor Gastón Elscholz Bravo.

22/10/1929: Creación del Club Aéreo de Temuco. Su primer Directorio provisorio lo conformaron el Capitán de Ejército, señor Osvaldo Acuña, como Presidente y el Teniente de Ejército, señor Guillermo Rodríguez, como su Secretario.

22/10/1944: Se funda el Club Aéreo de Parral. En la época de su creación, esta organización estuvo equipado con material aéreo Aeronca y Fairchild, común a los clubes aéreos civiles de la época. Tras un largo receso, este Club se reactivó en 1999.

**SOBRE ASCENSO A GRADOS SUPERIORES DEL
PERSONAL DE TROPA DE LA F A N**

D P. 1 Núm 105.—Santiago, 20 de Octubre de 1932

CIRCULAR 105

«Por Decreto Supremo reciente, ha sido ascendido a Ingeniero 3º de Aviación el Sub-oficial Marcos Loyola González, este ascenso pone en práctica, por primera vez, lo establecido en la Ley respectiva que amplía la carrera del personal de tropa.

Por este motivo, este Comando en Jefe no ha querido dejar pasar inadvertido este hecho, y que el ascenso del Sub-Oficial Mayor Loyola, sirva de estímulo a todo el personal,

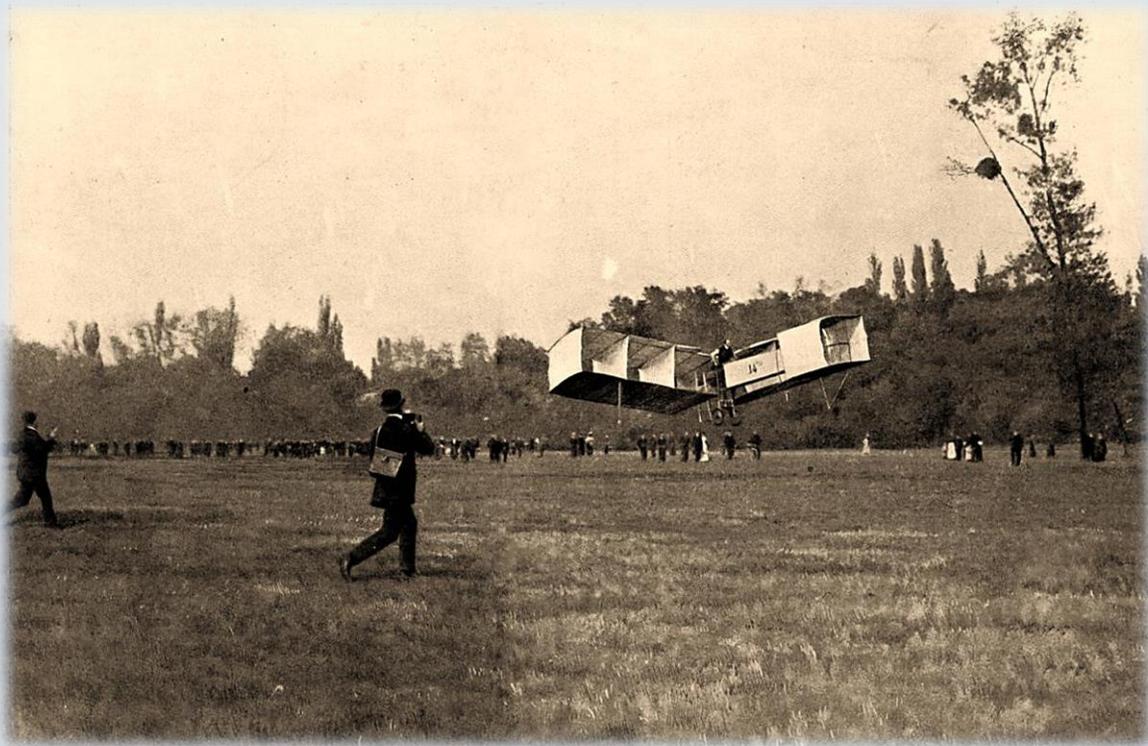


22/10/1946: Mediante la Resolución Ejecutiva Número 22, se autoriza a la Compañía Aerovías Nacionales de Colombia –AVIANCA–, para prestar Servicios de Aeronáutica a las compañías y empresas de aviación civil en el país, hasta cuando el gobierno asuma directamente la prestación de sus servicios. Esta resolución sienta las bases de los actuales Servicios de Tránsito Aéreo y Comunicaciones Aeronáuticas en este país.

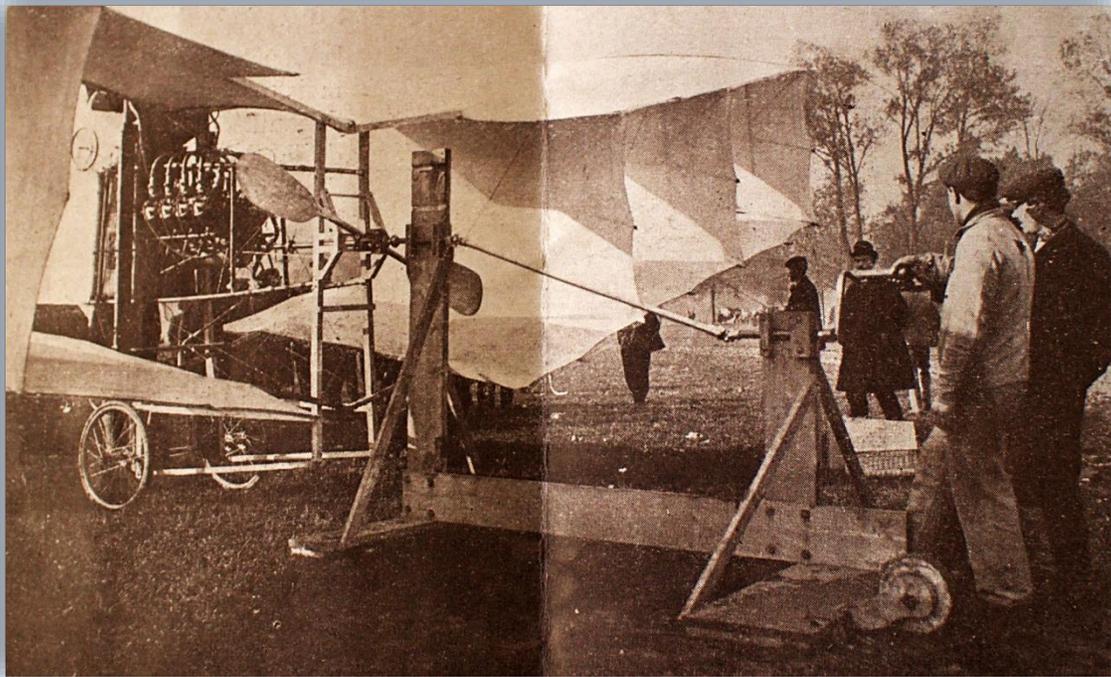
23/10/1906: El célebre brasileño Alberto Santos Dumont, con un pequeño aeroplano de su invención bautizado como “14-bis”, realiza un vuelo de unos 70 metros a algo menos de 2 metros de altitud sobre el campo de Bagatelle en París. Esta hazaña aeronáutica marca el primer vuelo de un avión que despega por sus propios medios, diferenciándose del famoso “Wright Flyer” de los Hermanos Wilbur y Orville Wright, el cual para despegar era catapultado al aire.

“Santos Dumont, verdadero e inquieto “Sportsman”, quiso, con notable clarividencia, cambiar su orientación aeronáutica y se dedicó con éxito a la conquista del aire por medio de aparatos más pesados que ese elemento. Aportó a tal fin su envidiable experiencia, y en julio de 1906 logró “despegar”, por primera vez en Europa, en uno de esos vehículos. Efectuó un breve salto de unos cuantos metros, al término del cual resultó averiado el tren de aterrizaje, lo que le impidió reanudar sus ensayos hasta el 23 de octubre, fecha consagrada en el Brasil como Día de la Aviación”.

La prueba antes referida, que relata este extracto de texto superior, fue presenciada por representantes del Aero Club de Francia, quienes sin duda informaron a la Federación Aeronáutica Internacional (FAI), que fuera fundada poco tiempo antes, el **14 de octubre de 1905**.



Fotografía del trascendental momento en la historia de la navegación aérea mundial.
(Fuente L'illustration, 23 de octubre de 1906)



Antes de la partida. El motor se pone en marcha con la ayuda de una manivela instalada sobre un aparato independiente del aeroplano con la cual se evitan eventuales accidentes.

23/10/1943: Por medio de un decreto, el presidente mexicano, señor Manuel Ávila Camacho instituye que en el día 23 de octubre de cada año, se conmemorará el “Día Nacional de la Aviación Mexicana”.

24/10/2007: Es creada “Boliviana de Aviación”(BoA), mediante el Decreto Supremo N° 29318 del 24 de octubre del 2007 como una Empresa Pública Nacional Estratégica, bajo tuición del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda. Cuenta con estatutos aprobados mediante Decreto Supremo N° 29482 de 19 de marzo de 2008.

25/10/1921: A contar de esta fecha, por Decreto N°3101, se suprimió la Inspectoría General de Aviación, la que había sido establecida por D.S. N°1669, del 15 de julio de 1920. En su lugar, se crearía la Dirección de Aeronáutica Militar, que comienza a figurar en noviembre de 1921, cuando por Decreto G. 5 N° 3186 del 4 de noviembre se aprueba un Nuevo Reglamento Orgánico de los Servicios Aéreos del Ejército.

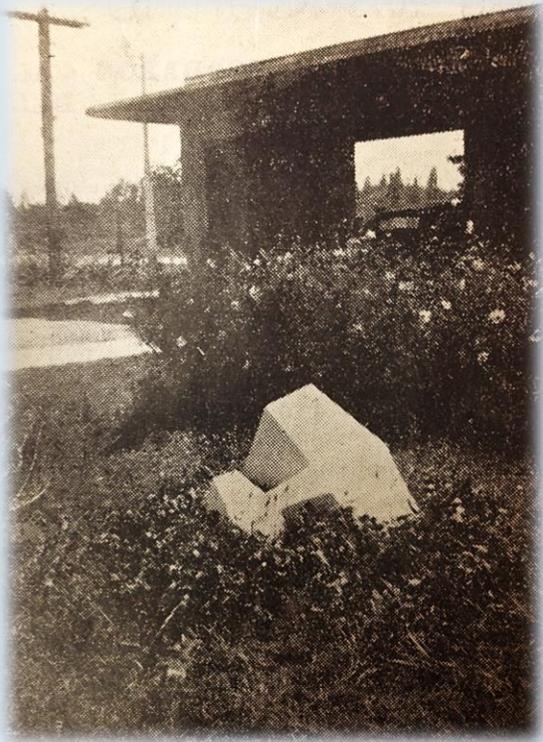
El primer Director de Aeronáutica Militar chilena fue el General de División, señor Luis Contreras Sotomayor.



Luis Contreras Sotomayor

26/10/1917: Tras su condición de neutralidad declarada en 1914, Brasil declara la guerra al Imperio Alemán. Esta nación fue el único país de América del Sur en participar efectivamente en la guerra más allá de una declaración formal.

27/10/1940: Fallece en un lamentable accidente aéreo, el pionero aeronáutico francés vecindado en Chile, don César Copetta Brosio, quien fuera el autor del primer vuelo en aeroplano en Chile, en 1910.



Fotos derecha: Sobrio y sencillo, simbolizando así la personalidad de don César Copetta, aparece a la entrada del antiguo aeropuerto Los Cerrillos, el monolito que indicara el lugar de su trágico accidente en 1940 (Inaugurado el 6 de diciembre de 1942)

Foto derecha: Dos grandes de la Aviación Nacional. Señores Arturo Merino Benítez junto a don César Copetta Brosio

28/10/1915: Récord sudamericano de altura con pasajero. El piloto chileno, señor David Fuentes, llevando como pasajero al deportista Federico Helfmann bate el récord sudamericano de altura con pasajero en el Sporting Club de Viña del Mar, alcanzó una altura de 3.200 mts. en un avión Bleriot XI "Tandem".

28/10/1987: Creación del Grupo de Comunicación y Detección N°32 de la Fuerza Aérea de Chile, en Santiago. Inicialmente denominado Grupo de Comunicaciones y Electrónica N°32. Su primer jefe fue el Comandante de Escuadrilla (DA), señor Jorge Dumont Baeza.

29/10/1990: Se recepciona en Francia el primer helicóptero Super Puma para la Armada de Chile, destinándose al entrenamiento de pilotos y misiones de transporte y rescate. Los siguientes aparatos de este fabricante recibidos corresponden al modelo Cougar, equipados para misiones AS.



Helicóptero Super Puma de la Armada de Chile

30/10/1944: Se realiza el sobre vuelo de un hidroavión sobre la bahía y ciudad de Valparaíso. El aparato de dotación del acorazado O'Higgins que piloteado por el teniente Manuel Francke Mariotti, rompió un record de altura al alcanzar los 11.000 pies, no superado para este tipo de naves en Sudamérica.



30/10/1944: Fundación del Club Aéreo de Angol. Ubicado en la capital de la Provincia de Malleco en la Región de la Araucanía de Chile.



31/10/1929: El aviador de la Compagnie générale aéropostale y reconocido escritor francés, señor Antoine de Saint Exupéry lleva el primer correo aéreo patagónico.



V. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

A 96 AÑOS DE LA SEGUNDA VISITA A CHILE DEL GRAN ALBERTO SANTOS DUMONT

Esta noche llegará a la capital Santos Dumont

ALGUNOS DATOS BIOGRAFICOS DEL DISTINGUIDO AVIADOR

Agasajos que se le tributarán

Después de una estadía de cerca de un mes en la ciudad de Santiago, el Gran Alberto Santos Dumont llegará a la capital de Chile el día de hoy, a las 10 de la noche.

Alberto Santos Dumont, nacido el 19 de febrero de 1873, en el pueblo de Arnes, cerca de París, Francia, es el inventor del globo aerostático. Después de haber inventado el globo, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

Después de haber inventado el globo aerostático, se dedicó a la construcción de dirigibles. En 1900, ganó el premio de la ciudad de París por su dirigible "No. 6".

LIBERACION DE DERECHOS ADUANEROS PARA MATERIALES FERROVIARIOS
El Gobierno someterá a la aprobación del Congreso un proyecto relacionado con esta materia.

EN EL LICEO PAULA JARAQUEMADA
se inauguró a las alumnas del sexto año.

OBRAS FISICALES
obra el personal conformado por el Director de Obras Públicas con el Ministro del ramo.

LOS ACTOS DE ANOCHE EN HONOR DEL CAPITAN ARCENA
SE VERIFICARON CON TODO EXITO, TRIBUTANDOSE UN ENTUSIASTA HOMENAJE AL AVIADOR.

EL CAPITAN ARCENA ROBEADO EN LOS MONTES DE LA VEREDA DE LOS ESTEROS EN LA VEREDA DE LOS ESTEROS

LA MORGUE DE SANTIAGO
Algunos países suramericanos se interesan en esta obra.

EL PAGO DE LOS EMPLEADOS PUBLICOS
Los pagos correspondientes al mes de Octubre del presente año, se efectúan en los días que se indican y en el orden que se expresa.

LOS FONDOS DEL EMPRESTITO EXTERNO
El 1.º de Diciembre próximo se entregarán al Gobierno, en efectivo, los 15 millones de dólares.

LA VEREDA DE LOS ESTEROS
El 1.º de Diciembre próximo se entregarán al Gobierno, en efectivo, los 15 millones de dólares.

Esta noche llegará a la capital Santos Dumont



LOS ACTOS DE ANOCHE EN HONOR DEL CAPITAN ARCENA
SE VERIFICARON CON TODO EXITO, TRIBUTANDOSE UN ENTUSIASTA HOMENAJE AL AVIADOR.

EL PAGO DE LOS EMPLEADOS PUBLICOS
Los pagos correspondientes al mes de Octubre del presente año, se efectúan en los días que se indican y en el orden que se expresa.

LOS FONDOS DEL EMPRESTITO EXTERNO
El 1.º de Diciembre próximo se entregarán al Gobierno, en efectivo, los 15 millones de dólares.

LA VEREDA DE LOS ESTEROS
El 1.º de Diciembre próximo se entregarán al Gobierno, en efectivo, los 15 millones de dólares.

LA MORGUE DE SANTIAGO
Algunos países suramericanos se interesan en esta obra.



EL PAGO DE LOS EMPLEADOS PUBLICOS
Los pagos correspondientes al mes de Octubre del presente año, se efectúan en los días que se indican y en el orden que se expresa.

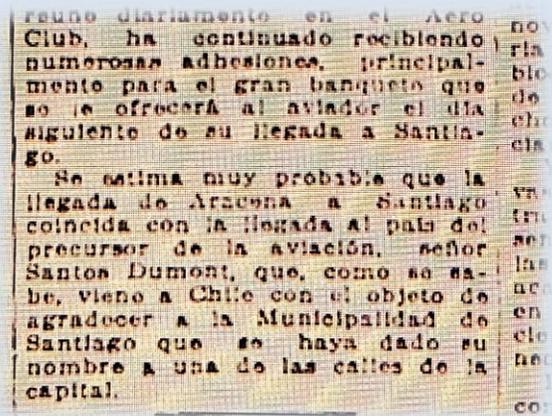
LOS FONDOS DEL EMPRESTITO EXTERNO
El 1.º de Diciembre próximo se entregarán al Gobierno, en efectivo, los 15 millones de dólares.

LA VEREDA DE LOS ESTEROS
El 1.º de Diciembre próximo se entregarán al Gobierno, en efectivo, los 15 millones de dólares.

Portada del Diario La Nación, del jueves 9 de noviembre de 1922.

Hace 96 años atrás y luego de la estadía de una semana en Buenos Aires, se trasladaba hacia Chile vía ferrocarril, don Alberto Santos Dumont. Su visita obedecía principalmente a una invitación que le cursara la Ilustre Municipalidad de Santiago, tras acordar distinguirlo con el bautizo de su célebre nombre, a una de las arterias del sector norte de la Capital.

Era noviembre de 1922 cuando llegaba a nuestro país, el célebre aviador brasilero, que a sus 49 años de edad, descansaba en una gloria noble como pocas. El muchacho de ayer, que *“sobre los libros de Verne soñara afianzar las alas de Ícaro”* era el hombre que con perseverancia, audacia y nobleza, había hecho de la aviación, una realidad de desarrollo para el mundo.



Recorte del diario El Mercurio del miércoles 1° de noviembre de 1922, en el cual junto con anunciar el retorno de Diego Aracena de su Gran Raid Chile-Argentina-Uruguay y Brasil, estiman que podrían llegar en fechas similares.

La grandeza de este hombre, no sólo radicaba en haber sido el principal autor del avión, sino que también por su disposición a compartir sus inventos y querer para todos, un futuro de paz, conectividad y desarrollo.

Interesante resulta conocer algo más de su pensamiento, de entre sus propios escritos¹: *“Recuerdo perfectamente que en ese fin de siglo y en los primeros años del actual, en el Aero Club de Francia que fue, se puede decir “El nido de la aeronáutica” y que era el punto de reunión de todos los inventores que se ocupaban de esta ciencia , poco se habló en guerra; se prevé que los aeronautas podrían, quizás, en el futuro, servir de esclarecedores para los Estados Mayores de los ejércitos, nunca nos vino a la idea de que ellos pudieran desempeñar funciones destructoras en los combates. Bastante conocí a todos esos soñadores, cientos de los cuales dieron la vida por nuestra idea, para poder ahora afirmar que jamás nos pasó por la mente, pudieran, en el futuro, a nuestros sucesores, ser “mandados” a atacar ciudades indefensas, llenas de niños, mujeres y viejos y, lo que es más, atacar hospitales donde la abnegación y el humanitarismo de los rivales reúne, bajo el mismo techo y el mismo cariño, los heridos y los moribundos de los dos campos. Pues bien, eso se repite hace cuatro largos años, y quién lo “manda hacer”? - ¡El Kaiser!*

Hagamos, pues, votos por la victoria de los aliados; triunfan las ideas del Presidente Wilson y se extingue en la tierra el militarismo prusiano. Así como con Polonia actual la sociedad suprimió a los ciudadanos armados, suprima las matanzas de la guerra el deseado Ejército de las Naciones.

En el futuro, me reconfortó el mensaje del presidente del Aero Club de América, en el que oí hablar de nuevo de la aeronáutica para fines pacíficos, realización de mis íntimas ambiciones, sueño de aquellos inventores que sólo vieron en el aeroplano un colaborador de la felicidad de los hombres.”

¹ Alberto Santos Dumont. *“O que eu vi o que nós veremos”*. Sao Paulo, 1918

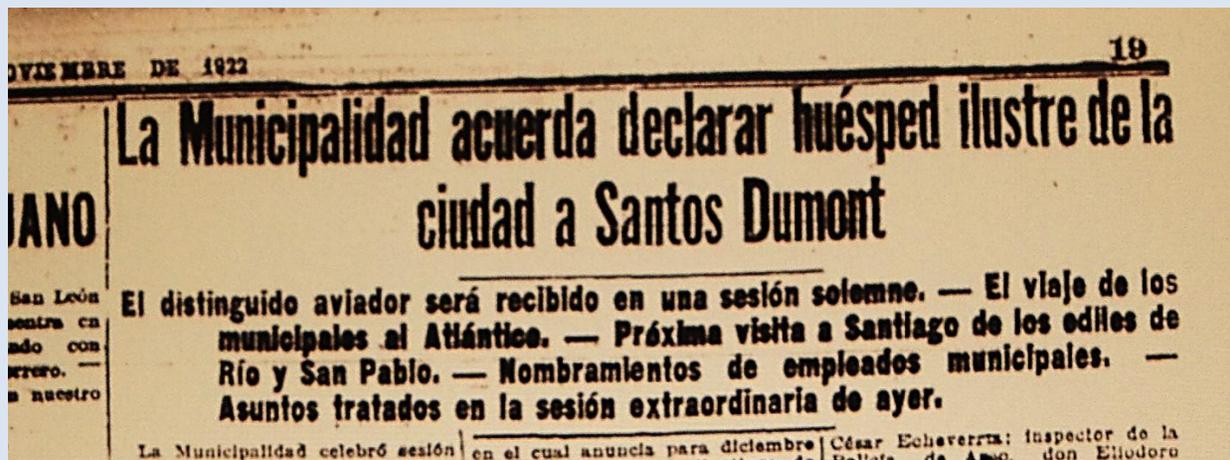


El Diario El Mercurio de Valparaíso, en su edición del 9 de noviembre de 1922, publicaba esta fotografía de Alberto Santos Dumont, anunciando: “Hoy llega a Chile un hombre que, con Edison, Marconi y otros inventores y descubridores contemporáneos, han dado al mundo positivos beneficios y a la vida moderna un cariz especial que formará época en la historia de la humanidad”

Santos Dumont no era solo un aviador, el era precursor de la aviación y un hombre, que millonario como él lo fue, no trepidó en gastar su fortuna con tal de conseguir ideal tan loable. Este ilustre personaje a sus 33 años de edad había logrado hacer triunfar sus anhelos y ver con el vuelo controlado de su avión, coronados sus ideales para con la humanidad. En pocas palabras, nos visitaba por segunda vez en el país, una verdadera leyenda viva que cumplía una vez más uno de sus sueños manifestados en 1916. Al respecto, un medio escrito² señala algo más de sus anhelos e intenciones, cuando escribe su arribo: *“Santos Dumont amó siempre a nuestro país, tuvo simpatía por nuestra raza, por sus viriles energías, por su entereza y su homogeneidad. Es un buen juez en materia de valor personal, de audacia y de serenidad. Su opinión sobre los chilenos nos satisface. En las fiestas centenarias de Río de Janeiro, Santos Dumont se particularizó con los chilenos. Fue el brasilero que rindió un homenaje al capitán Aracena. Mientras el gran público y aún las autoridades preocupados con sus fiestas ignoraban o afectaban ignorar el raid de nuestro compatriota, Santos Dumont lo festejó, lo presentó, dio todo su valor al espléndido viaje aéreo. Nuevamente decimos: era un buen juez en estas materias y su juicio nos vale más que el de todos los que pudieran haber opinado en esos días.*

Le debemos los chilenos un homenaje especial por sus servicios a la causa del dominio de los aires, por su genio, por su simpatía personal y, sobre todo, porque es un amigo de Chile, un leal y consecuente amigo de nuestros aviadores”.

Algunos de los antecedentes preliminares que explicaban esta distinguida visita a nuestra ciudad de Santiago, quedan de manifiesto en una nota publicada en El Mercurio³, donde se señala la lectura y aprobación de un informe emitido por una delegación municipal que había estado presente en el mes de septiembre para participar en las fiestas del Centenario del Brasil, ocasión que se habían comunicado con don Miguel Cruchaga Tocornal, embajador de Chile en aquella nación por aquellos días (y cuñado de don Jorge Matte Gormaz, presidente del Aero Club de Chile), para comunicarle a través suyo a don Alberto Santos Dumont que una importante calle capitalina sería bautizada en el mes de noviembre con su nombre. Poco tiempo más tarde, en la sesión del día lunes 6 de noviembre, se daba lectura a un telegrama del ministro Cruchaga, quien confirmaba la inminente visita a Santiago de Alberto Santos Dumont, por lo que el consejo municipal reunido esa tarde, acordaba unánimemente el declararlo “Huésped Ilustre” de la ciudad.

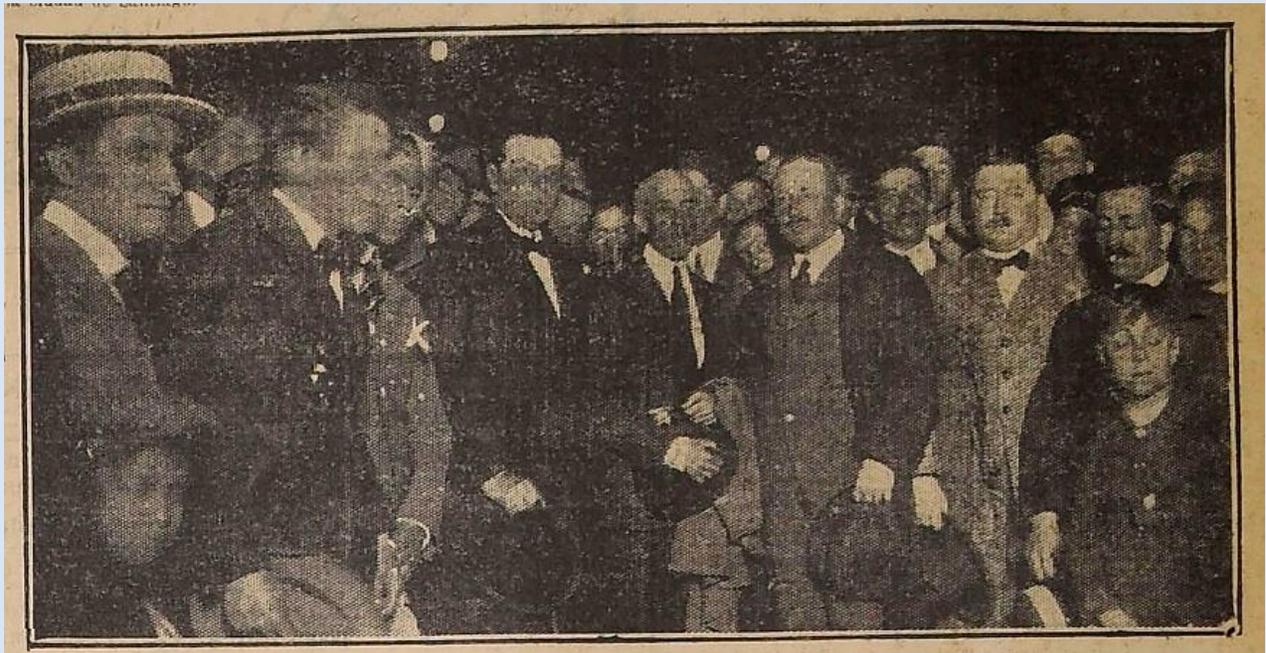


² Diario El Mercurio. Santiago, jueves 9 de noviembre de 1922. Pág.3

³ Diario El Mercurio. Santiago, martes 7 de noviembre de 1922. Pág.19

Al respecto, el día 9 de noviembre llegaba a la Estación Mapocho procedente de Mendoza, donde lo esperaba numeroso público que deseaba saludar al ilustre viajero, entre ellos el señor Silvino Gurgel do Amaral, Embajador de Brasil junto a numeroso personal de la sede diplomática; el primer alcalde de Santiago, don Emilio Silva Espic y otras autoridades comunales; el prefecto de policía, don Julio Bustamante; el alcalde de Valparaíso, don Carlos Rodríguez Alfaro; además de una delegación de la Escuela de Aeronáutica Militar encabezada por el General Luis Contreras Sotomayor.

Al llegar el tren a los andenes, el Orfeón de Policía rompió con los acordes del Himno Nacional del Brasil, minutos después descendía Santos Dumont acompañado de Jorge Matte Gormaz, presidente del Aero Club de Chile, quien le acompañaba en el viaje a Santiago desde Llay-Llay junto a algunos otros miembros de esa corporación aeronáutica.



Santos Dumont a su llegada a la estación Mapocho.

Al centro, Silvino Gurgel do Amaral, Embajador de Brasil; Alberto Santos Dumont y Jorge Matte Gormaz, presidente del Aero Club de Chile

El público reunido en los andenes lo aclamaba entre aplausos a su persona y vivas para el Brasil. Cuando salían de la estación, llegaba el capitán Diego Aracena quien minutos antes había estado en una de las muchas actividades y veladas en su honor, esta vez en el Teatro Municipal. El público de la Estación pudo apreciar como Aracena se unía en un fuerte abrazo con el ilustre aviador, ya que ambos se habían conocido al término del Raid Santiago-Rio de Janeiro que recientemente había efectuado el aviador chileno.

De aquí, partieron al centro de Santiago, al prestigioso Hotel Savoy, ubicado en la vereda poniente de la calle Agustinas 1025 casi esquina Ahumada. A sus salones de recibo, llegaron esa noche muchos amigos del viajero que deseaban darle la bienvenida, entre los principales de ellos, estaban Armando Venegas, secretario del Aero Club de Chile, con quien le unía una fuerte amistad; Carlos F. Borcosque, Sirio Contrucci Ballerini, Juan Maluenda, David Fuentes y varios otros pilotos civiles, diplomáticos y aviadores militares.

A pesar de hallarse fatigado por el viaje, compartió entusiastamente con todos los asistentes hasta después de pasada la media noche.

Mientras tanto, durante esta misma jornada, las autoridades edilicias junto a los miembros de la comisión encargados de los actos para atender a Santos Dumont, afinaban algunos detalles para el siguiente día. Durante esta reunión, los regidores señores Horacio Manríquez, Arturo Ramírez, Gustavo Walker y Arturo Besoain junto al alcalde Silva Espic intercambiaron diversas ideas respecto a los festejos que se le tributarían al precursor de la aviación.

Al día siguiente, a las diez de la mañana, el alcalde acompañado de algunos regidores, lo pasaron a buscar al Savoy, con el objeto de invitarlo a recorrer la ciudad. Al mediodía, el alcalde ofreció un gran banquete de honor, en el célebre Restaurant Gage, al cual concurrieron numerosos invitados y jefes de reparticiones municipales. Terminado el almuerzo, Santos Dumont acompañado por la comitiva continuaron recorriendo los principales paseos de la ciudad, entre ellos, el Parque Forestal y el Cerro Santa Lucía, manifestándose el visitante muy encantado de las bellezas naturales de sus alrededores.

A continuación, y antes de volver al Savoy, Santos Dumont paso a la embajada del Brasil, para saludar y agradecer al señor Embajador Gurgel do Amaral, con quien conversó algunos momentos.

Por la tarde, Santos Dumont estaba invitado a concurrir a la recepción que se daba ese día en honor al capitán Diego Aracena Aguilar en el Club Inglés, pero a la cual no pudo asistir debido a la estrechez de horario, pero si fue en la noche a la función que en su honor y de Aracena daría el Aero Club de Chile en el Teatro Unión Central con la actuación de la Compañía de Baile ruso y de un gran acto de concierto a cargo de los distinguidos cantantes nacionales, soprano Blanca Larini, tenor Ludovico Muzzio, barítono Oscar Moebis y el bajo Lautaro García. También estuvo presente la precoz pianista Helia Julio Padilla, quien fue obligada a la repetición. En los entreactos amenizó la banda del Orfeón de la Policía, enviados por el Intendente de la provincia.

Al comenzar la tercera parte del espectáculo, el capitán Aracena llegó al palco oficial donde estaba Santos Dumont, en ese instante el público rompió en aplausos y vivas para ambos.

Estaban presentes esa noche en la función S.E. el Presidente de la República, el Ministro de Guerra, el Inspector General de Aeronáutica, los capitanes Federico Baraona y Dagoberto Godoy, el célebre mecánico Mr. Arthur Seabroock, el Intendente de la provincia y alcaldes de Santiago.

Eran las 23.54 horas de este día viernes 10 de noviembre, cuando en el país se producía un fuerte y prolongado temblor que causaba gran alarma en Santiago. La información oficial daba la provincia de Atacama como epicentro y luego a medida que avanzaban las horas, se conocía de un maremoto ocurrido en el puerto de Caldera y cuya fuerza hundi6 el muelle fiscal. Posteriormente, se informaba que el sismo habría afectado fuertemente a las ciudades de La Serena, Illapel, Copiap6, Coquimbo, Antofagasta, Iquique e inclusive, se habría sentido desde Mendoza y hasta Buenos Aires, Argentina.

Durante el s6bado 11, Santos Dumont fue bastante visitado por algunas amistades y entrevistado por algunos periodistas, con quienes se impuso de las noticias y manifest6 su preocupaci6n por los lamentables da6os y p6rdidas sufridas por las ciudades y pueblos del norte de Chile.

La Revista Zig-Zag⁴, recoge una visión bastante particular de esta mañana, y que reproduciré para la mejor comprensión de su personalidad. *“Hubiéramos querido ver a Santos Dumont con ese extraño sombrero puntiagudo – horadador de nubes– con que aparece en las fotografías; pero, a pesar de ser las once y media de la mañana, acaba de levantarse y nos recibe en pijama de seda violeta, que hace su cuerpo más enjuto. Tiende la mano con un gesto efusivo. – Anoche fui al teatro – dice disculpando su pereza. – Y agrega sonriendo: – Y como hemos estado de terremoto...”*

Nos ofrece una butaca, y habla. Su semblante expresivo – de gran carácter, que diría un pintor – se ilumina con una sonrisa jovial. Va un instante a la habitación contigua. Sus movimientos son vivos. Vuelve y se sienta. Habla. Habla de aviación, habla de su viaje y de su retorno a París; habla con tono sencillo y cordial, subrayando las palabras con breves ademanes. Nosotros no queremos someterlo al tormento de un interrogatorio. ¿Para qué? Mejor es que charle así: de lo que quiera y como quiera. Y el lo hace con su tono habitual: franco y simpatiquísimo. Habla de París con un cariño inmenso. Habla de su patria, de sus invenciones, con la modestia de un hombre que tiene derecho a ser modesto.

Santos Dumont cuenta con 49 años. Obstinadamente fue desde niño tras lo que para todos era una locura. Para todos no; hubo un hombre que creía en él; su padre.

De las páginas del libro “O que eu vi o que nos veremos”, escrito por Santos Dumont, surge la figura de ese hombre de gran espíritu y de singular carácter, que, cuando su hijo contaba con 18 años, lo envió a París con un capital, después de entregarle la escritura de su emancipación acompañada de unas cuantas palabras como en las viejas leyendas. “Tengo aún algunos años de vida; ¡quiero ver cómo te conducirás! Ve a París, el lugar más peligroso para un rapaz. Vamos a ver si sabes hacerte hombre”. Y el niño fue a París y se hizo hombre, gran hombre...”

Luego por la tarde asistió a un banquete que había preparado el Aero Club en los salones de su edificio y que presidía su presidente don Jorge Matte Gormaz. A este acto estuvo invitado el Ministro de Guerra, el Embajador del Brasil, el Embajador del Uruguay, el Encargado de Negocios de la Argentina, los generales Contreras, Altamirano y Brieba además del almirante Zegers.

Al día siguiente, a las diez de la mañana del día domingo 12 de noviembre, Santos Dumont acompañado de las autoridades edilicias, concurrían en visita oficial a la calle que desde ese día llevaría su nombre. En el lugar, las alumnas de la Escuela Normal N°2 cantaban el Himno del Brasil y los coros “Patria Nueva” y “Fausto”. A las 11 de la mañana se verificaba la inauguración oficial de la avenida Santos Dumont, la que daba acceso al Cerro San Cristóbal por la avenida Recoleta. Con este motivo se dio cita un numeroso gentío que querían conocer y manifestar todo el afecto y cariño a que se hace acreedor alguien como Alberto Santos Dumont. Tras la inauguración de la vía, se elevaron globos y dispararon petardos, a continuación, el homenajeado y las autoridades se trasladaron a un local cercano⁵, en donde se le ofreció un brindis con champaña. A las dos de la tarde de ese día, volaban algunos aeroplanos arrojando proclamas de bienvenida en honor de la ilustre visita.

⁴ Revista ZIG-ZAG N°926, Santiago 18 de noviembre de 1922

⁵ Prestigiosa fábrica de calzado “Edrobal”, fundada en 1917, por los hermanos vasco franceses Martin y Domingo Laborde Cametot. El local exhibió una placa de bronce recordando este importante suceso por muchos años, hasta que a principios de la década de los setenta, ésta desapareció.



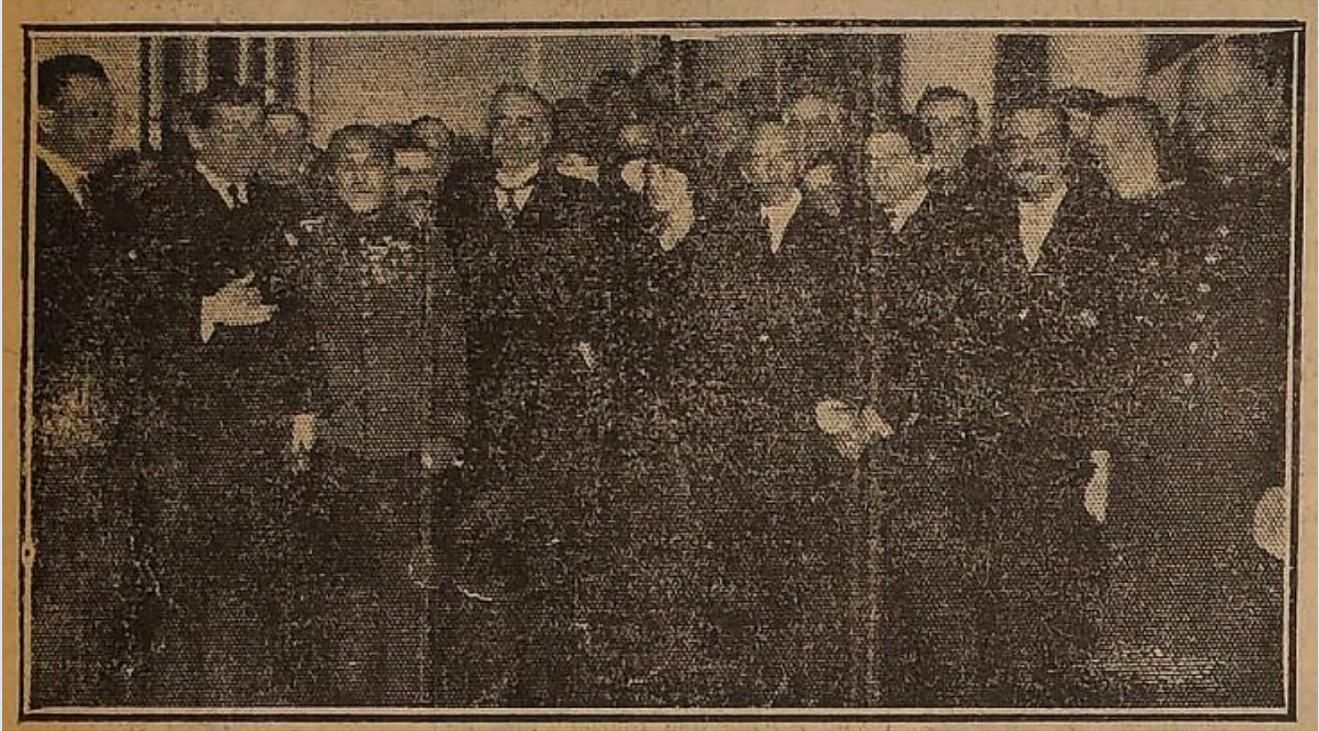
Santos Dumont durante la inauguración oficial de la Avenida que lleva su nombre



Santos Dumont camino a la gentil recepción preparada en la fábrica de calzado "EDROBAL"

Debido al mal tiempo imperante por la mañana, fue imposible la participación en este acto de aviones de la Escuela de Aeronáutica Militar.

Más tarde, a las 15.00 horas fue invitado al Club Hípico, donde cuyo directorio ofreció una copa de champaña y las carreras en su honor. Por la noche, se realizó una cena en el Club Militar, a la cual asistió el Presidente de la República, Arturo Alessandri Palma; el Ministro de Guerra y Marina, Hernán Correa Roberts y miembros del Cuerpo Diplomático.



Durante la recepción en el Club Militar, en compañía del presidente Alessandri y el capitán Arcena.

El día lunes 13, acompañado del alcalde Emilio Silva Espic y de varios regidores, visitó la quinta Santa Julia, de propiedad del senador don José Pedro Alessandri en donde recorrió la propiedad y los diversos criaderos y luego fue agasajado. A continuación visitaron algunos paseos públicos de la ciudad y siguieron camino a visitar la Chacra Valparaíso, donde el 21 de agosto de 1910, el piloto César Copetta realizara el primer vuelo de un avión en Chile⁶.

Terminada la visita, fueron al Cerro San Cristóbal, en cuyo restaurant el alcalde Silva y su comitiva le ofrecieron un almuerzo íntimo.

En las horas de la tarde, fue recibido junto al señor Embajador del Brasil por S.E. el Presidente de la República don Arturo Alessandri, quien, tras una amena y detenida entrevista en la cual hicieron recuerdos de la visita del capitán Arcena al Brasil, llevando los saludos de Chile, procedió a imponerle la alta condecoración nacional “Al Mérito”, en el grado de primera clase.⁷

⁶ Se dice que el avión encargado adquirir por los primos hermanos David Echeverría Valdés y Miguel Covarrubias Valdés en Francia, para celebrar las fiestas conmemorativas del centenario patrio chileno en septiembre de 1910, habría sido un modelo “Demoiselle”, pero por alguna suerte de problemas surgidos a su regreso a Chile, finalmente terminaron comprando un Voisin, modelo que fue volado por don César Copetta Brosio con el auxilio de su hermano.

⁷ D.S. 1428, Santiago 13 de noviembre de 1922.

LA VISITA DE SANTOS DUMONT A NUESTRA CAPITAL

LOS FESTEJOS EN SU HONOR REALIZADOS DURANTE EL
DÍA DE AYER

Hoy visitará las plantas eléctricas de La Florida y Maitenes

Ha continuado siendo muy festejado el distinguido aeronauta Santos Dumont.

En la mañana de ayer, acompañado del Alcalde señor Silva Espie y de varios regidores, visitó la quinta Santa Julia, de propiedad del senador don José Pedro Alessandri y en donde fué muy agasajado.

Recorrió en esta propiedad los diversos criaderos.

En seguida se trasladó a la Chacra Valparaíso, en donde también visitó todas las reparticiones de la Chacra.

Terminada estas visitas, Santos Dumont y comitiva, fué al Cerro San Cristóbal, en cuyo Restaurant el Alcalde señor Silva Espie le ofreció un almuerzo íntimo.

LAS VISITAS DE HOY

Conforme al programa de festejos, en la mañana de hoy el distinguido huésped, acompañado del Alcalde y de los regidores, se trasladará a Los Maitenes a fin de visitar la Planta Eléctrica.

A esta visita asistirá también el

Embajador del Brasil y el personal de la Embajada.

Con este motivo, se nos informa que la Gerencia de la Empresa le ofrecerá un almuerzo, al que serán invitados los regidores y personas especialmente invitadas.

La comitiva saldrá desde el Palacio Consistorial y se dirigirá en autos al sitio antes indicado.

VISITA A LA ESCUELA DE AVIACION

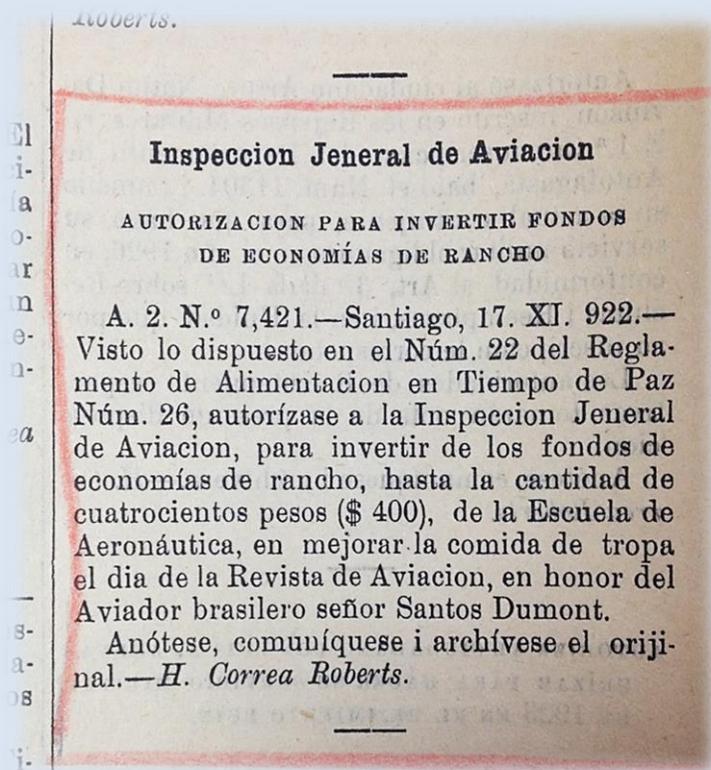
Mañana Santos Dumont, acompañado de su comitiva, visitará la Escuela de Aviación, en donde se le prepara una recepción.

Para el martes 14, estaba programada la visita a las plantas eléctricas de Florida y Maitenes, en donde la Gerencia de esta empresa lo festejó con un almuerzo. A esta actividad fue acompañado por el señor Embajador del Brasil y personal de la delegación diplomática.

Cerca de las cuatro de la tarde del miércoles 15, concurrió Santos Dumont a la Escuela de Aeronáutica Militar en compañía del alcalde Silva, los regidores Ramírez, Besoain, Retamales y varios jefes de reparticiones municipales. Los acompañó el Vicario Apostólico y Obispo de San León, de Las Amazonas, señor Sótero Redondo Herrero. Minutos después de las cuatro y media llegaba el convoy frente al plantel aeronáutico, en cuya puerta eran esperados por el jefe de la Aviación Militar, general Luis Contreras y los generales Bennet y Lorca, jefes del establecimiento y varias otras autoridades militares.

En los momentos en que Santos Dumont y la comitiva que le acompañaba entraban al patio principal en donde se encuentra el monumento "A los Mártires", la Escuela Mixta de Lo Espejo rompió con los acordes del himno escolar. Terminado el acto, una de las alumnas se adelantó de las filas y le hizo entrega de un ramo de flores.

A continuación, visitaron diversas reparticiones del plantel y luego se dirigieron a la pista donde presenciaron algunos vuelos de 15 aviones de instrucción y entrenamiento, llamando su atención uno en particular- el del Teniente 1° Gustavo Pinto - quien volaba como pasajero realizando desde su avión un singular experimento radial se comunicó con el teniente Lagreze en tierra:



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”*⁸.

Anecdótico resulta también el conocer que desde el mismo avión De Havilland N°91 “Tacna”, se transmitió un radio a una oficina en La Moneda, que estaba dirigido al señor Embajador del Brasil en Chile, y que decía: *“Oficina de La Moneda, para transmitir al Embajador de Brasil, Exmo. Sr. Gurgel de Amaral, en momentos que el personal de la Aviación es honrado con la visita del eminente Santos Dumont, envía a V. E. sus saludos, augurando merecido éxito al Gobierno que hoy se inicia en la gran República hermana”.* General Contreras.

Terminados los vuelos, los visitantes fueron invitados a pasar a buffet que se había especialmente preparado. Mientras tanto la banda de la Escuela ejecutó escogidos trozos musicales de su repertorio.

Este mismo día por la mañana, apareció publicada en El Mercurio una carta que Alberto Santos Dumont había dirigido al alcalde de Santiago Emilio Silva Espic, en la que declinaba la cena de festejo que el municipio había preparado en honor de su invitado para el jueves en la tarde. La razón esgrimida era la

⁸ Enrique Flores Álvarez. *“Historia Aeronáutica de Chile”*. Santiago de Chile, 1950.

espantosa realidad que miles de chilenos vivían por estos días debido a los terribles daños producidos por los sismos y el maremoto en la zona norte.

mentos de angustia y dolor para recibir en el día de ayer el

UN NOBLE GESTO DE ALBERTO SANTOS DUMONT

DECLINA EL HONOR DEL BANQUETE QUE LE IBA A OFRECER LA MUNICIPALIDAD EN VISTA DEL DUELO DE SUS HERMANOS CHILENOS.

La espantosa catástrofe que conmueve en estos momentos al país, no ha pasado desapercibida para el ilustre huésped de esta ciudad, don Alberto Santos Dumont, quien ha resuelto declinar el honor del banquete que le iba a ofrecer la Municipalidad el próximo jueves en el Teatro Municipal.

Damos a continuación el texto de las comunicaciones que se han cambiado con este motivo entre don Alberto Santos Dumont y el Primer Alcalde de Santiago don Emilio Silva Espic:

"Santiago, 13 de noviembre de 1922.— Señor don Emilio Silva Espic, Primer Alcalde de Santiago.

Distinguido señor Alcalde: La catástrofe que ha devastado importantes centros de población del norte de Chile reviste caracteres de una calamidad nacional y siento verdaderamente el más hondo pesar por el duelo de mis hermanos chilenos.

En tal situación, me parece que debo declinar el honor del banquete que esa ilustre Municipalidad pretendía ofrecirme el jueves 16 de los corrientes, y sólo agregar que mi gratitud hacia los distinguidos señores ediles de Santiago quedará mayor todavía si en su alto criterio concuerdan con el mío en estos momentos de angustia nacional.

Reciba una vez más señor Al-

calde, las seguridades de mi distinguida consideración.—Santos Dumont."

El Alcalde de Santiago dió respuesta a esta comunicación en los siguientes términos:

"Señor don Alberto Santos Dumont.—Presente.— Señor de mi consideración: He tenido el agrado de recibir su atenta de fecha de hoy en la que se sirve solicitar que no se lleve a cabo el banquete que la I. Municipalidad iba a ofrecer a Ud., en homenaje a los merecimientos que Ud. tiene ante la Humanidad entera, en vista del duelo que aflige al país por las víctimas que ha ocasionado en las provincias del norte el movimiento sísmico de la pasada semana.

Accediendo en nombre de la H. Corporación que tengo la honra de presidir, a tan noble petición, no puedo menos que consignar el agradecimiento con que los chilenos recibirán este noble gesto suyo que aquilata debidamente la estimación y afecto que Ud. profesa a esta tierra.

La I. Municipalidad sabrá exteriorizar en otra forma el homenaje que deseaba tributar a Ud., y, a no dudarlo, ella será en beneficio de las víctimas a que Ud. alude en su carta, y en nombre suyo.

Aprovecho esta oportunidad para reiterarle su consideración y alta estima.— Emilio Silva Espic, Primer Alcalde de Santiago".

Pr
que
] aye
su
la
el
tra
tor
pea
que
las
qui
del
mil
urg
fisc
las
par
ser
y
tim
cat
va
ble
que
enti
ción
inel
con
una
nas
su
cor
E
hír
de
ton
II
E
blie
pué
pro
cia
dad
las
que
del

A las 17.30 horas del día 16 de noviembre, con asistencia de los alcaldes, regidores y altos jefes municipales, tomaba asiento Alberto Santos Dumont a la derecha del primer alcalde señor Emilio Silva Espic, la Municipalidad de Santiago le rendía un sentido homenaje al constituirse en sesión solemne en honor del distinguido visitante. Habló primero el regidor, don Rogelio Ugarte, quien en un elocuente

discurso⁹, recordó la vida de acción y entrega que llevara el pionero aviador. Luego tomó la palabra otro regidor, don Arturo Ramírez, quien manifestó que la Municipalidad no tenía honor más alto que discernir para declarar a las altas personalidades que les visitaban, como “huéspedes ilustres”, distinción que sólo se otorga a aquellas personas que como Santos Dumont, *“han sabido cultivar el sentimiento de patriotismo en sus más altos grados”*, agregó además que al dar el nombre de “Santos Dumont” a una de las calles de la ciudad, entonaban un canto patriótico y de confraternidad internacional el cual reflejaba el intenso y sincero afecto que se profesan brasileños y chilenos.

Terminados los discursos, el primer alcalde de Santiago, don Emilio Espic hizo entrega al aviador de un pergamino en que la Corporación lo declaraba *“Huésped ilustre de la Ciudad de Santiago”*, y luego le colocó una medalla de oro, similar a la que usaban como distintivo los regidores de esta capital, en aquella época.

Santos Dumont agradecía emocionado el homenaje y los altos conceptos que sobre su persona se había vertido en esta sesión de honor, cuando otro regidor apellidado Escanilla, en conjunto con sus colegas Retamales y Quiroga, formularon la siguiente indicación: *“La I. Municipalidad, en homenaje a su huésped ilustre, Santos Dumont, acuerda instituir un premio anual, de diez mil pesos, que llevará su nombre, a favor de los mejores alumnos de las escuelas sostenidas por las sociedades obreras. Los detalles para llevar a efecto este acuerdo será materia de una resolución posterior.”*

Terminado el solemne acto, las autoridades edilicias ofrecieron a Santos Dumont una copa de champaña.



⁹ *El Mercurio*, 17 de noviembre de 1922. Discurso del regidor don Rogelio Ugarte: *“Señor presidente: Nada ha despertado tanto mi admiración durante mi existencia, como el gran invento del siglo: el vuelo del hombre. Cruzar los espacios en las alas majestuosas del avión del presente, importa, según pienso, una demostración de la capacidad y potencia del cerebro humano, y de que el hombre puede avanzar no poco en su afán de dominar el mundo en que se agita.”*

Por eso Alberto Santos Dumont, el gran impulsor y precursor de la aviación, el ilustre huésped de la capital chilena en estos momentos, tiene, para mí y para todos, el realce del genio y sobrados méritos para ser considerado palanca potente del progreso. Quien dedicó su vida no a la holganza ni a los placeres que pudo haberse proporcionado con sus riquezas, sino que al estudio y al trabajo incesantes, es acreedor a la más alta consideración; quien no desmayó un instante ante las dificultades y fracasos, y prosiguió imperturbable en sus propósitos hasta alcanzar el buen éxito, es un maestro de la constancia, de energía y de esfuerzo; quien hizo los ensayos y pruebas de sus inventos meciéndose en los espacios con riesgo de su vida, es, por sobre todo un valiente.

Porque Santos Dumont, es un hombre superior que ha comprometido la gratitud universal, porque es sudamericano y porque es hijo de la progresista nación brasileña, con quien nos unen fuertes lazos fraternales y honda estimación y aprecio, los chilenos le admiramos y le rendimos pleitesía. Por eso la Municipalidad de Santiago, interpretando el sentir del pueblo que representa, dio el nombre del ilustre brasileño Alberto Santos Dumont a una de sus avenidas, que llegará a ser hermosa y principal vía de acceso al San Cristóbal. Su nombre estará allí para recordar a la posteridad una vida de trabajo y de esfuerzo, que constituye una noble enseñanza, y como un homenaje del pueblo de la capital chilena a sus hermanos de la República del Brasil.

Nuestro ilustre huésped aquí presente, gentil como todos los hijos de su patria, se ha apresurado a venir hasta estas tierras para agradecer la distinción que lo ha hecho objeto la Municipalidad de Santiago. Yo le saludo con profunda veneración, manifestándole a la vez que nos sentimos muy honrados con su visita a esta tierra chilena, en donde se aprecia y considera distinguidamente al grande y noble pueblo del Brasil.”

Luego de otros actos realizados en su honor esa tarde del día 16 y una visita que realizara a las oficinas del diario El Mercurio de la capital, donde fue objeto de afectuosos saludos, se le solicitó una última entrevista, en la cual exteriorizó su dolor por la desgracia ocurrida en la zona norte del país, situación que le hizo reconocer aún más la gentileza y especiales atenciones recibidas hacia su persona, pues sabía que todas las autoridades y el país, estaban con muchas preocupaciones por aquellos tristes días. Durante la conversación, Santos Dumont se expresó con especial elogio y admiración hacia las experiencias de aviación que presenció en su visita la Escuela de Aeronáutica Militar. Además, agregó, que era su deseo el volver pronto a Chile y visitar el sur del país. Esta visita quedaría para un nuevo viaje donde su idea era entrar a Chile camino a la Argentina y de ahí continuar al sur para retornar a Chile en la zona de Los Lagos. Al despedirse, reiteró sus expresiones de gratitud para todas las personas, corporaciones y autoridades que le habían agasajado estos inolvidables días. Más allá de sus intenciones declaradas, la “*leyenda de la Aviación Mundial*”, ya no volvería a pisar suelo chileno, pero su legado aeronáutico, dejaría en nuestro país y en el mundo una profunda huella.

Después de una corta permanencia en Santiago de Chile, el ilustre aviador e inventor brasileño Alberto Santos Dumont dejaría nuestro país. Algunos de sus amigos lo acompañarían la tarde del 18 de noviembre a la estación Mapocho, desde donde tomaría la combinación trasandina que saldría al otro día desde Los Andes.

Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáutico de Chile

Bibliografía:

- ❖ Paulo César Andari. **Santos Dumont no Chile**. Adiaerovisao N°2. Especial - 2017
- ❖ Alberto Santos Dumont. **O que eu vi o que nós veremos**. Sao Paulo, 1918
- ❖ Cosme Degenar Drumond. **Alberto Santos Dumont - Novas Revelações**. 2009
- ❖ Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. **¿Sabía usted?** Revista Aerohistoria N°7/2018.
- ❖ Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Especial Ficha Histórica - Octubre/2013.
- ❖ **Revista ZIG-ZAG**. Edición N°922 del 18 de noviembre de 1922
- ❖ **El Mercurio de Santiago**. Varias ediciones del mes de noviembre de 1922.
- ❖ **El Mercurio de Valparaíso**. Varias ediciones del mes de noviembre de 1922.
- ❖ **La Nación**. Varias ediciones del mes de noviembre de 1922.
- ❖ **Las Últimas Noticias**. Sábado 18 de noviembre de 1922.
- ❖ Archivo Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

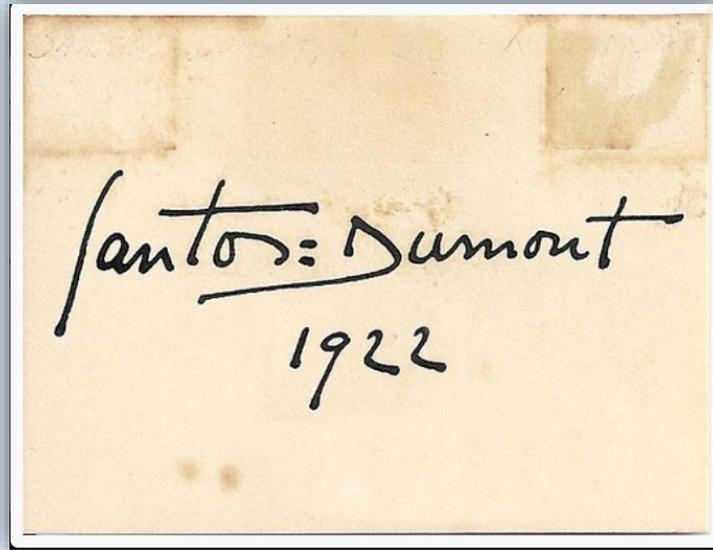
Linkeografía

<http://chilecronicas.com/2009/11/santos-dumont-en-chile-1916-1922.html>

https://docs.wixstatic.com/ugd/94ade7_894e0299bb71e7230347ebab753e10c9.pdf



SANTOS=DUMONT EN NORTEAMÉRICA



Autógrafo de Alberto Santos Dumont

Alberto Santos=Dumont, nació y creció en Brasil, y llegó a Francia donde vivió y estudió en su juventud y tuvo la oportunidad de estar en contacto con los nuevos artefactos mecánicos para el transporte en desarrollo durante los fines del siglo XIX.

Luego de un interludio en su país natal regresó a Francia donde con gran entusiasmo tuvo la oportunidad de participar, ya adulto, en las numerosas actividades que se desarrollaban en el nuevo arte de volar. Su entusiasmo y creatividad en la aerostación lo destacaron entre los aficionados de la época, sus globos de refinada y elegante construcción, los globos dirigibles que lo hicieron merecedor de premios y reconocimientos fueron notables para la época.

Santos=Dumont tenía una visión del futuro de la aeronáutica que iba más allá del simple placer del vuelo: creía que el fin de las actividades aeronáuticas era contribuir al desarrollo del conocimiento y de la integración de las naciones y de los seres humanos, que la naturaleza social de la humanidad se beneficiaba al facilitar el acceso a través del vuelo, rompiendo las barreras geográficas entre las naciones.

Cuando en 1905 se crea en París el Aero Club de France, se encuentra entre sus socios fundadores a Alberto Santos=Dumont junto a otros pioneros de la aeronáutica de Francia y cuando se crea la Fédération Aéronautique Internationale, él es uno de los que reciben las primeras quince licencias de vuelo (brevets) concedidas en Francia junto a Blériot, los hermanos Farman y los hermanos Wright. Para él no es extraño encontrarse junto a otros aviadores de origen francés, inglés o estadounidense, pues la aviación es una actividad que une a la humanidad a través del espacio.

Las múltiples actividades aeronáuticas desarrolladas por Santos=Dumont, aerostación y aviación, su participación social y dedicación al Aero Club de France como miembro del Consejo de Administración, su accidente de vuelo sufrido en 1909 mientras volaba su avión Demoiselle, su último y más popular invento, hicieron mella en su salud y la afección neurológica que comenzó a afectarlo lo hicieron abandonar para siempre su pasión por el vuelo.



Así fue como en 1910 abandonó París y se trasladó a Bénerville, un pequeño poblado en la costa de Normandía, donde se dedicó a su nueva disciplina: la Astronomía. En su juventud, cuando estudió en París y tomó cursos de ciencias e ingeniería esta fue una de las asignaturas que debió estudiar. Adquirió un buen telescopio y comenzó sus observaciones astronómicas en las noches y de meteorología durante el día.

Al iniciarse la Gran Guerra en 1914 las gentes del pueblo comenzaron a mirar en forma sospechosa a este extraño personaje, que hablaba francés con un acento diferente e indumentaria fácilmente distinguible y que se dedicaba a observar el cielo y el mar con un poderoso anteojo. Las sospechas de espionaje marítimo los llevaron a la delación a la policía de un espía alemán y la residencia de Santos=Dumont fue allanada, sus bienes confiscados y él fue detenido. Para los habitantes del lugar su nombre era totalmente desconocido y tal vez ni conocían de la existencia de las máquinas voladoras. Al final todo se aclaró y el gobierno de Francia dio las excusas correspondientes. Su reacción fue inesperada, quemó todos sus papeles, documentos, diseños, cartas y hasta su diario de vida, así se perdió todo elemento de referencia sobre su vida y su trabajo. Este incidente y el inicio de las hostilidades bélicas en Francia lo indujeron a trasladarse a Madrid.

La guerra se extendía por Europa y el resto del mundo y prolongaba en el tiempo, Santos=Dumont veía con desesperación el uso de la aviación como elemento de muerte y destrucción. Numerosos miembros del Aero Club de Francia pasaron a la aviación militar francesa y algunos cayeron en los campos de combate.

En el verano de 1915 se encontraba navegando en las costas del norte de España invitado por su amigo Soriano, conocido deportista náutico y en algún momento su acompañante en una ascensión en globo en París, cuando recibió una comunicación de la directiva del Aero Club of America, en que lo invitaban a viajar a New York con el fin de participar en la creación de una institución semejante a la Fédération Aéronautique Internationale que agrupara a todos los países del Hemisferio Occidental para promover la aeronáutica y facilitar la integración continental, la denominada Federación Aeronáutica Panamericana. En su respuesta agradeció la invitación indicando que se sentía honrado y agradado por ella y que lamentablemente no podía viajar inmediatamente por otros compromisos, que la idea la apoyaba cordialmente y que postergaría su viaje hasta el mes de octubre. El 3 de octubre se encontraba en la Habana haciendo escala en su viaje a Nueva York y hacía declaraciones sobre la ineffectividad de los dirigibles Zeppelin en la guerra y la diferencia con el éxito de los aeroplanos.

A fines de septiembre de 1915 la revista "Aerial Age" anunciaba en su primera página la llegada a los Estados Unidos del famoso pionero de la aviación, el brasileño Alberto Santos = Dumont para encabezar la Convención Panamericana de Aviación. La prensa de su nuevo destino resaltó su llegada al país, destacando su condición de pionero del vuelo y de los importantes aportes que había hecho en el pasado y que esperaban que ampliara su contribución a la aeronáutica de los Estados Unidos.

A su llegada a Nueva York se reunió con la directiva del Aero Club of America y comenzó a trabajar en la organización de un comité especial que se encargaría de los planes para introducir la aviación de transporte entre los países del hemisferio, que ayudaría a su desarrollo y a eliminar las barreras que impedían la integración de los países de la región. Entre las actividades se programaba la realización de un Concurso Panamericano de aeronáutica a partir de 1916 y una conferencia panamericana de clubes aéreos que constituirían la base de la Federación.

La concepción de un sistema panamericano de aeronáutica fue originalmente expresada por Henry Woodhouse, un miembro del Aero Club of America, que a partir de 1911 comenzó a escribir artículos sobre el futuro uso de la aviación para facilitar el desplazamiento dentro y entre los países de Centro y Sudamérica y contribuir a la integración de la región desde Norte América hasta el extremo sur del continente. Woodhouse pasó a formar parte de consejo editorial de la revista Flying, órgano oficial del Aero Club of America, como editor de comunicaciones y educación manteniendo una línea editorial continua a través de los años sobre el futuro de la aviación continental. La llegada de Santos =Dumont a Estados Unidos reforzó la imagen del proyecto al darle un aporte y reconocimiento de un personaje de nivel mundial famoso en los países latinoamericanos por sus hazañas en Europa.

Para Santos=Dumont su estadía en Nueva York le brindó oportunidades para conocer el mundo social de la ciudad y así establecer contactos a nivel político, económico e industrial y visitar las instalaciones de diversas empresas relacionadas con la aeronáutica y así fue como fue invitado a conocer los productos de Sperry Gyroscope Company dedicados a la navegación, sistemas giroscópicos de estabilización y miras giroscópicas de lanzamiento de proyectiles. Otra importante visita fue a la fábrica

Curtiss ubicada en la ciudad de Buffalo, estado de Nueva York, donde fue recibido por otro gran pionero de la aviación, Glenn H. Curtiss.

En la reunión anual celebrada en noviembre de 1915 fue elegido miembro honorario del Aero Club of America, además de las actividades de organización de la futura Federación se incorporó al establecimiento del Fondo Nacional de Aviación organizado por el Aero Club para desarrollar un cuerpo de aviación militar y dio su beneplácito al establecimiento de un sistema de patrullaje aeromarítimo organizado por el almirante Peary de la Armada de los Estados Unidos.

Así, después de casi cinco años de ausencia de la vida pública, Santos=Dumont reaparece en una nueva función y con una nueva imagen personal: del experimentador innovador, silencioso e inmutable en público, miembro de la comunidad aeronáutica francesa, transformado en un personaje público apasionado, haciendo comentarios, discursos y conferencias como promotor de una acción conductora a definiciones y acuerdos de políticas de desarrollo de la aeronáutica con fines de integración comercial en el continente americano promovida por personeros de la industria, el comercio y la política de los Estados Unidos.

Como parte de la campaña de promoción de la propuesta aeronáutica, Santos=Dumont fue invitado como conferencista a la Segundo Conferencia Científica Panamericana a realizarse en Washington, DC, entre el 27 de diciembre de 1915 y el 8 de enero de 1916. Esta reunión era una de la serie de reuniones científicas llevadas a cabo partir de 1898, inicialmente por asociaciones y sociedades científicas de los países de centro y sud América. La primera se realizó en Buenos Aires, luego en Montevideo, Rio de Janeiro y Santiago de Chile, donde por primera vez hubo participantes de los Estados Unidos y se consideró como Primera Conferencia Panamericana y Cuarta Americana.

En la reunión de Washington se enfatizaron los aspectos de ingeniería, comunicaciones y tecnología junto con las ciencias sociales, pedagogía, antropología y derecho por sobre los aspectos puramente científicos como había sido en las reuniones anteriores y las delegaciones fueron encabezadas por funcionarios de gobierno más que representantes de la comunidad científica de los países. El evento se organizó en nueve secciones en que la Novena tenía como temas Transportes, Comercio, Finanzas e Impuestos.

Fue en esta sección que se incluyó la presentación *How the Aeroplane may effect closer alliance of the South American countries with the United States by Alberto Santos=Dumont*, la sesión fue presidida por Alexander Graham Bell y el miembro del Comité Ejecutivo de la Conferencia, Gen. W.H. Bixby anunció a la concurrencia *“que era un honor especial ya que esta es la primera presentación pública que realiza Alberto Santos=Dumont sobre este gran tema”*.

En su presentación Santos=Dumont hizo un análisis de las condiciones geográficas del continente que unidas a la falta de medios de comunicación como ferrocarriles y carreteras dificultan la integración de los países de la región, las grandes distancias y la demora en trasladarse con los medios tradicionales impiden las relaciones comerciales y el intercambio de personas y bienes culturales, periódicos y libros. *“Para los habitantes de los Estados Unidos países como Brasil, Argentina y otros de Sudamérica parecen inaccesibles y remotos, mientras que para nosotros que hemos vivido en Sudamérica, Nueva York parece más distante que París.”* En su opinión para la comunidad de países americanos la amistad, la paz,

fortaleza y bienestar dependen de la proximidad y piensa que la aviación ayudará a sobreponerse sobre las dificultades de distancia y disminuir el tiempo de recorrido. La disminución del tiempo de viaje entre Nueva York y Buenos Aires desde 20 días a 2 días o menos no es imposible con las mejoras que se logren en motores y aeroplanos con contribuciones como la que realizan Glenn Curtiss y Elmer Sperry, presentes en este evento. Su visión era que en un futuro no muy lejano habría servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros y correspondencia a nivel interno de los países y entre las capitales del continente.

Al término de la presentación, Alexander Graham Bell felicita a Santos=Dumont por el éxito de éste, su primer vuelo, y desea cordialmente que sus predicciones se hagan realidad y que sirvan para acercar más a las naciones americanas.

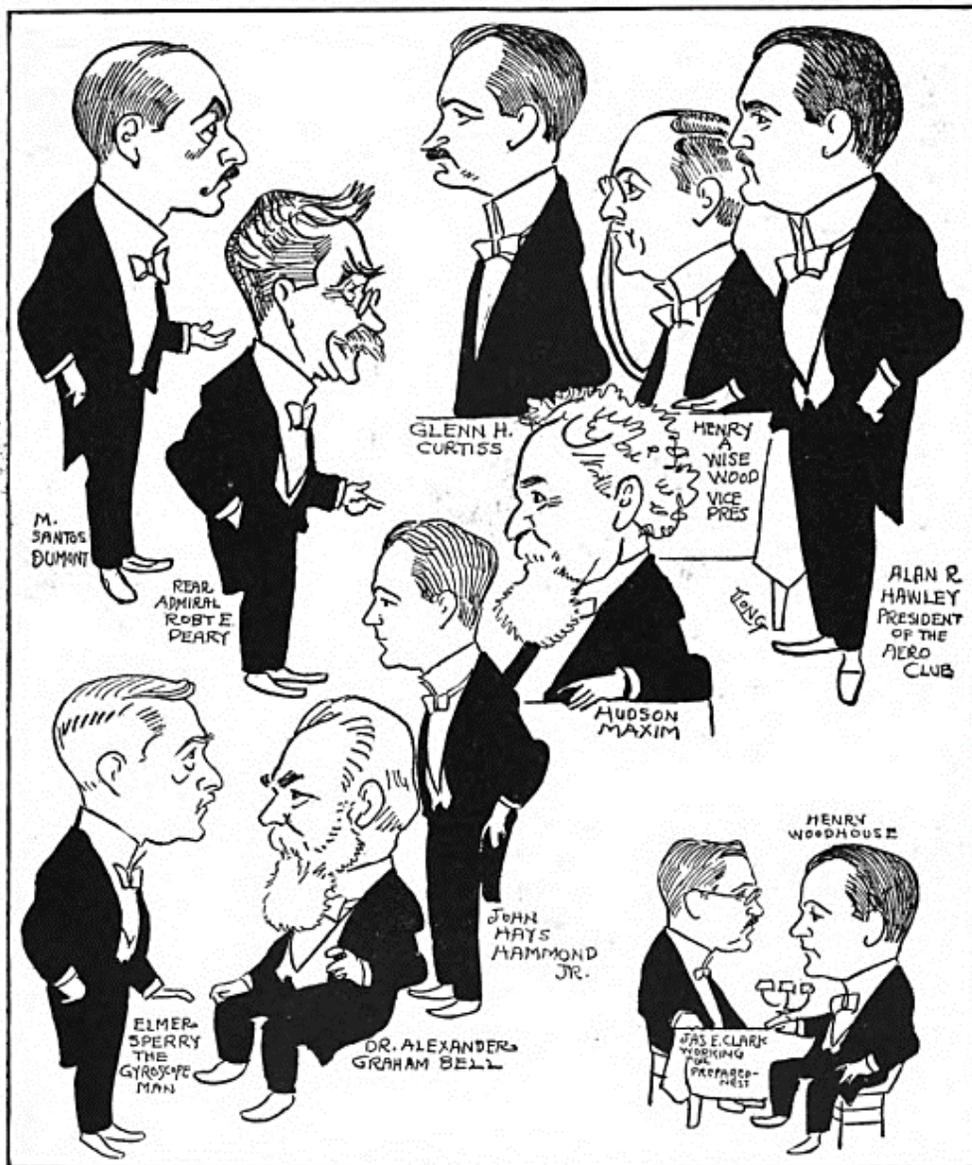
A continuación de la presentación, habla el embajador de Brasil ante los Estados Unidos y anuncia que ha recibido una comunicación de Alan R. Hawley, presidente del Aero Club of America, informando que inspirados por las ideas expresadas por Santos=Dumont la directiva del club acuerda la creación del Trofeo Panamericano de Aviación, al que se destina 5 000 dólares para su construcción además de un premio por el monto de 5.000 dólares para ser disputado anualmente entre aviadores de los países de Centro y Sud América. Así lo anunciaba el New York Times el 5 de enero de 1916:

“AERO CLUB OFFERS TROPHY OF \$10,000; Santos-Dumont's Plans for Better Communication in America Indorsed. WINNER TO GET \$5,000 CASH Pan-American Competition, the First to be Held at Rio de Janeiro, is Proposed”.



En el breve plazo de tiempo que Santos=Dumont llevaba en Estados Unidos su participación en las actividades del Aero Club of America y el Congreso Científico Panamericano había sido ampliamente destacada en los periódicos y las revistas dedicadas a la aeronáutica.

HIGH FLYERS OF AVIATION AND AIR OPTIMISTS



As the Even'g World Comic Artist Saw Some of the Prominent Personalities Who Attended the Tenth Annual Banquet of the Aero Club of America

A. Santos-Dumont, the eminent aeronaut, was aptly designated at the Aero Club banquet as the first man who "went where he wanted to go," in the air.
 Rear Admiral Robert E. Peary, discoverer of the North Pole, is now working to establish the first of the chain of aerial coast guard stations.
 Glenn H. Curtiss, inventor of the flying boat, and head of the great Curtiss aeroplane industry.
 Henry A. Wise Wood, vice-president of the club and president of the American Society of Aeronautic Engineers, whose vigorous campaign in behalf of adequate preparedness has attracted nation-wide attention.
 President Alan R. Hawley's sphere of influence as the head of the Aero Club of America is unique, in that the club is developing, promoting and fostering both the national defense and aeronautical movements, the possibilities of which are beyond the range of imagination.

Hudson Maxim invented smokeless powder and "Maximite," the first explosive to penetrate armor plate.
 Elmer Sperry the inventor of the gyroscope, the stabilizing apparatus for aeroplane, which is applied for the stabilization of both aeroplanes—the man about whom Admiral Fiske has said, "Sperry is the man who would lose his job if the earth should stop."
 John Hays Hammond, Jr., of radio fame, has many achievements to his credit, among them a discovery by which torpedoes in the sea may be controlled from an aeroplane at a great altitude.
 Dr. Alexander Graham Bell, the veteran inventor of the telephone and pioneer in aeronautics.
 Henry Woodhouse, governor of the Aero Club of America and director of the American Society of Aeronautic Engineers, whose constructive influence on the affairs of the nation is tremendous.
 James E. Clark, associate editor of Aerial Age, one of the men working in behalf of adequate national defense.

Luego de su participación en el Congreso Científico su próxima actividad fue asistir al Décimo Banquete Anual del Aero Club of America que se celebró en Nueva York y el 12 de enero de 1916, se dirige a los más de quinientos miembros e invitados reunidos en el hotel Biltmore. En esa ocasión el presidente de la Society of Aeronautical Engineers, Wise Wood, hace la presentación de Santos=Dumont “*como inventor del dirigible, constructor y piloto del primer avión que voló en público y ahora no como un soñador rapsódico, sino como un frío y calculador ingeniero, nos dice que se aproxima el día en que se construya el avión que cruce los océanos y que no está distante la era en que éste llegará a las capitales del mundo en itinerarios establecidos...Entonces se hará realidad el sueño de unirnos en una sola comunidad de todo el planeta.. Les presento al hombre que ha sido capaz de ir por los aires adonde él quiera llegar, Alberto Santos =Dumont.*”



T
E
N
T
H

A
N
N
U
A
L

B
A
N
Q
U
E
T

GUEST TABLE—Dr. Caiato Torres Umana, Official Delegate from Colombia; Major William L. Hallahan, Chief Signal Officer, U. S. A.; Sr. Betin Pares Leme, Delegate of Club de Ingenieros of Brazil; Gen. Carlos Cuervo Marquez, of Colombia; C. Holden Richardson, U. S. N.; Naval Constructor; Major General John F. O’Ryan, National Guard, New York; Glen H. Curtiss; Morris Rodriguez Volck, Representing Brazilian Ambassador; Hon. F. A. Perez, Minister from Peru; John Hays Hammond, Jr., Commodore R. P. Forshew, Commanding Naval Militia, New York; Vincent Astor; Rear Admiral Robert E. Peary, U. S. N., Retired; Henry A. Wise Wood, Toastmaster, President American Society of Aeronautic Engineers; Alan K. Hawley, President Aero Club of America; Dr. Alexander Graham Bell, Alberto Santos-Dumont, Hon. H. Amassagasti, Official Representative of Argentina, Ex-President Aero Club of America.

TABLE 9—Allan A. Ryan, Kenneth K. Howard, Clarke, Hiram P. Maxim Dudley S. Norton, F. R. Cordley, T. Watson, Russell S. Tucker, Robert Glendinning.
TABLE 10—Edwin Gould, Edwin Gould, Jr., Radcliffe, ton, David H. Taylor, Ricardo Bertelli, Henry Merwin
TABLE 11—W. Rolmond Cross, Evert J. Wendell, Channing, Waldron Williams, General Theo. A. Bingham R. Joy, Alvan Macaulay.
TABLE 12—William B. Thompson, Stephen R. Fleming, Wasson, S. G. Averill, T. L. Chabourne, Jr., David T. F. Manville, Robert J. Collier, Frederick W. Allen, Jennison.
TABLE 14—John McE. Bowman, Elliott H. Holbrook, H. Finn, Clarence Folix, Harry S. Rhoms, C. F. Fox, J. H. ...

Santos=Dumont se dirige a la concurrencia diciendo: *"Fui invitado por las autoridades del Aero Club of America para colaborar en la fundación de una Federación Aeronáutica del Hemisferio Occidental con la idea de celebrar un Congreso Aeronáutico Panamericano en Nueva York, pero el mes pasado fuimos informados por carta que el Aero Club de Chile realizaría un Congreso Panamericano de Aeronáutica el próximo mes de marzo. El Aero Club of America fue invitado a enviar delegados. El Aero Club, con un espíritu caballeroso, declaró que su deseo era la unidad y la cooperación y no la división, y que aceptaba con mucho agrado la invitación para enviar delegados a Santiago. Por lo tanto, se discutirá en Santiago la creación de la Federación Aeronáutica del Hemisferio Occidental.*

Se me ha solicitado representar al Aero Club y por ese motivo me dirijo hoy a ustedes. Es para mí, una distinción y un honor representar a vuestra gran organización, gesto que agradezco profundamente"

La Conferencia Panamericana en Santiago de Chile de marzo de 1916

Santos =Dumont y Cortlandt F. Bishop, vicepresidente del Aero Club of America y vicepresidente de la Fédération Aéronautique Internationale, fueron designados para viajar a Chile como delegados. Sólo Santos=Dumont participó en las reuniones y fue elegido presidente honorario vitalicio de la Federación Aeronáutica Panamericana.

En sus presentaciones Santos=Dumont reiteró con entusiasmo la creación de la Federación y hubo acuerdo unánime para ella, aunque en la práctica no hubo contribuciones de cómo esta iba a operar. Los delegados aprobaron la idea de realizar una segunda conferencia en 1917 con sede en Brasil, sugerida por Santos=Dumont, pero jamás puesta en práctica por el designado país sede.



El entusiasmo por la idea de la Federación y la continuación de la discusión de sus objetivos y actividades no fue parejo en todos los países asistentes a la conferencia de Chile.

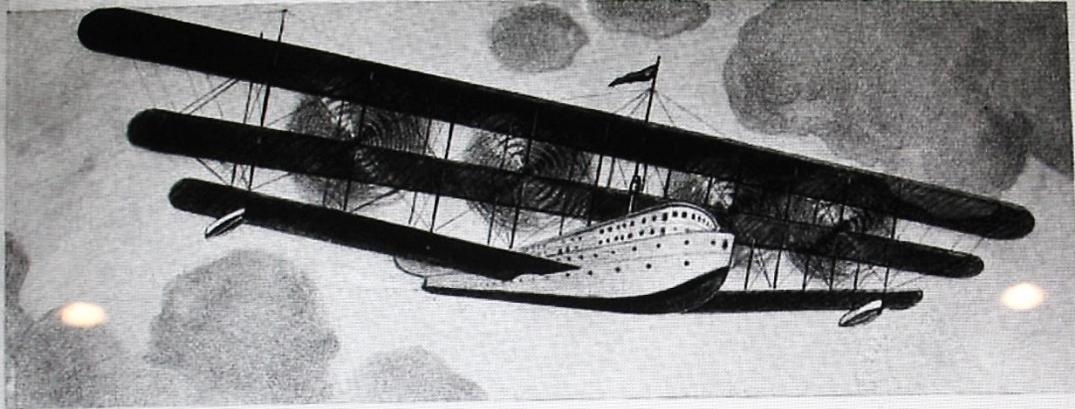
Los distintos niveles de desarrollo de la actividad aeronáutica, las limitaciones económicas, la falta de recursos humanos y el escaso apoyo de las autoridades de los países al desarrollo de la aviación civil y comercial, fueron elementos cruciales para esta actividad hicieron una utopía incumplida los acuerdos iniciales.



Portada de la revista Flying del mes de junio de 1917, donde se señalan algunos de los países participantes para la Exposición Panamericana de Aviación de Nueva York de ese año.

De entre todos los países participantes se destacó en los Estados Unidos, el principal promotor de la idea, el Aero Club of America, que continuó llevando adelante los acuerdos logrados en Chile y organizó por iniciativa propia la *Exposición Panamericana de Aviación de Nueva York de 1917*, evento al que invitó a todas las entidades participantes de la reunión anterior como también a todos los clubes aéreos de los Estados Unidos.

El encargado principal de la organización fue Santos=Dumont, designado presidente del comité Panamericano del Aero Club of America, quien viajó por los países y mantuvo viva la llama que pretendía iluminar la senda de la actividad aérea en la comunidad americana.



FIRST PAN-AMERICAN
AERONAUTIC EXPOSITION
GRAND CENTRAL PALACE
NEW YORK CITY
FEBRUARY 8 to 15, 1917

**Officers and Delegates of the Pan-American
Aeronautic Federation**

Honorary President, Alberto Santos-Dumont; President, Don Jorle Matte Gormaz; Vice-presidents, Cordtlandt F. Bishop (United States); Marechal Borman (Brazil); Joaquin C. Sanchez (Uruguay); Amador F. del Solar (Peru); Secretary General, don Alberto Mascias (Argentina); Recording Secretary, Armando Venegas (Chile); Treasurer, Severo Vaccaro (Argentina).

CHILE

Ambassador Senor G. Munzaga-Varela, Commandante Don Julio Dittborn, Major Don Alfredo Ewing, Consul General Carlos Castro Ruiz, Guillermo Erraxuriz, Savero Salcedo, Pedro Videla, Felipe Cortes, Guillermo Barros, Dr. Alberto Korner, Carlos Lee.

La creación del Premio Panamericano de Aeronáutica, ofrecido por el Aero Club durante la Conferencia Científica en Washington en 1916, no tuvo mayores repercusiones en el continente. La idea de realizar un evento anual de aviación en que se discerniría el premio de 5.000 dólares y la entrega del trofeo fracasó por falta de competidores y de un reglamento y organización como también por la falta de una sede donde llevarse a cabo.

La participación de los Estados Unidos en la guerra europea a partir de 1917 cambió el énfasis en el uso de la aviación y en el banquete anual del Aero Club of America de 1918, los discursos y homenajes se centraron en la política de desarrollo de la aviación militar, los pilotos de Estados Unidos que sirvieron en las fuerzas aéreas de Francia e Inglaterra y que se integraron en las distintas unidades al servicio aeronáutico del ejército cuando el país declaró la guerra a Alemania así como el futuro de esta nueva arma y el saludo del presidente Woodrow Wilson a las actividades del club en apoyo al desarrollo de la aviación. Ya no hubo mención destacada de la actividad panamericana ni aparece Santos=Dumont entre los principales actores.

El fin de la Guerra en Europa, hizo renacer el interés por la promoción de la Federación Aeronáutica Panamericana en los Estados Unidos aun cuando la mayoría de los países no demostraba mayor interés por la iniciativa y cada uno de ellos buscaba su propia manera de desarrollar la aviación de acuerdo a los medios y recursos con que contaba. Santos=Dumont continuó su campaña de promoción viajando por los países del sur del continente. La prensa anunciaba sus idas y venidas como miembro del Aero Club of América y presidente de la Federación Panamericana que se mantenía viva en el papel gracias al interés y apoyo del Aero Club.

SANTOS-DUMONT RETURNS.

Urges Developing of Aerial Transport in Southern Republics.

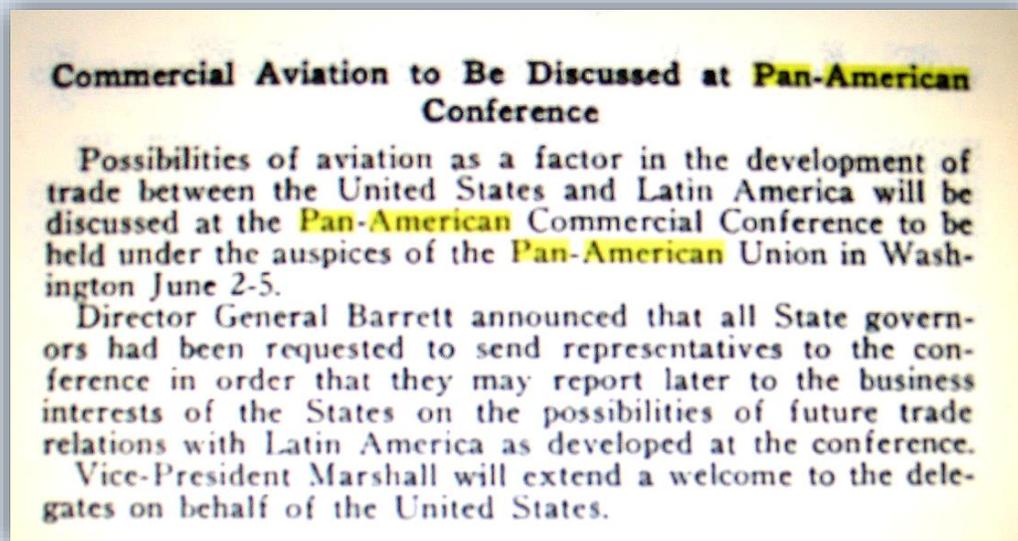
Alberto Santos-Dumont, Brazilian inventor and aeronaut, who built and piloted ten dirigibles and several aeroplanes from 1898 to 1910, who arrived in New York Tuesday night from Brazil, is the guest of the Aero Club of America. Mr. Santos-Dumont returned to the United States from South and Central America, where he had been traveling as Chairman of the Committee on Pan American Aeronautics of the Aero Club of America, studying the possibilities of aerial transportation.

Segundo Congreso Panamericano de Aeronáutica

Ante la ausencia de Brasil para realizar una segunda reunión como se había acordado en Santiago, el Aero Club of America realizó un Segundo Congreso Panamericano de Aeronáutica en la ciudad de Atlantic City, estado de New Jersey entre el 1 de mayo y el 1 de junio de 1919.



Durante la Convención se presentaron diversos tópicos de interés común a todos los participantes, que en esta ocasión incluyó otros países de Europa y Asia. Se realizaron concursos aéreos de todo tipo y demostraciones de vuelo con participantes de varios estados del país. El tema de la aviación comercial fue incluido en el programa de una reunión del mes de organizada por la Unión Panamericana, organismo antecesor de la OEA, cuyo Director General participaba también en la Convención.



La delegación de Chile era presidida por el general Aristides Pinto acompañado por el coronel Roberto Ewing y el capitán Garfias, no hubo representación de la aviación civil o del Aero Club de Chile. Notable fue la ausencia de Alberto Santos-Dumont en la inauguración del evento al que sólo envió un saludo por correspondencia.



Delegados chilenos presentes en el Segundo Congreso Aeronáutico Panamericano.

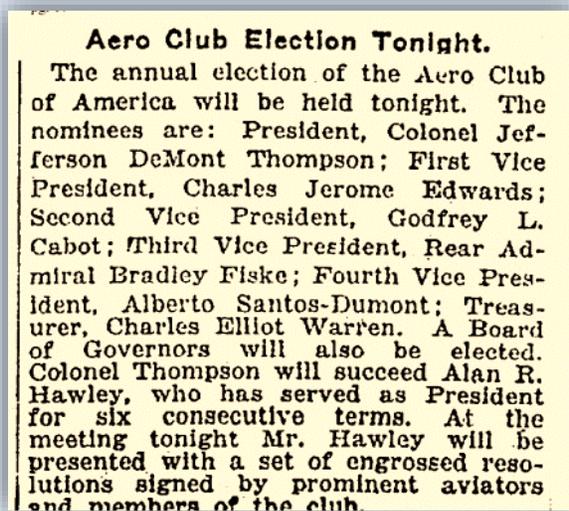
De izquierda a derecha: Capitán Garfias, general Aristides Pinto Concha, Jefe del Estado Mayor del Ejército; capitán del ejército norteamericano Maurice Garrett Cleary y el coronel Roberto Ewing, Agregado militar de Chile en los Estados Unidos de Norteamérica

Fue numerosa la participación de entidades de Estados Unidos en todos los ámbitos del comercio y la industria aeronáutica en la exhibición y por primera vez se extendió una póliza de seguros aeronáuticos en el país lo que refleja la preocupación por el gran crecimiento de las actividades aeronáuticas luego de terminada la guerra en Europa.

Among the Many Other Distinctions, the Second Pan American Aeronautic Convention, Exposition and Contests Hold the Distinction of Having Started Aeronautic Insurance

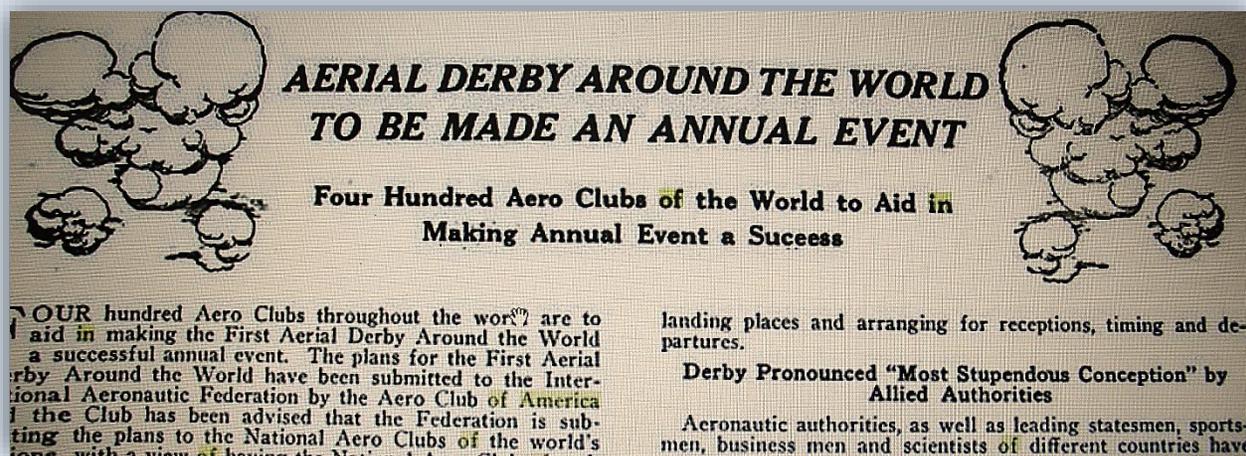
This is the first aero insurance policy issued in this country. It was issued at Atlantic City. President Hawley, of the Aero Club of America, received policy No. 1, which is herewith reproduced. The first fifty policies issued were secured by the Aero Club of America and the Aerial League of America for historic and souvenir purposes and presented to President Wilson, Secretary of War Baker, Secretary of the Navy Daniels, Mr. Henry Woodhouse, the managing editor of "Flying"; Mr. G. D. Wardrop, managing editor "Aerial Age"; Mr. Evan J. David, business manager "Flying," and Mr. August Post, secretary of the Aero Club, and others

Elección de las nuevas autoridades del Aero Club of America, 1919. Nueva directiva encabezada por Jefferson D. Thompson luego de seis períodos de Alan Hawley como presidente. Elección de Santos=Dumont como Cuarto Vicepresidente.



La promoción de vuelos mundiales, Asia, Oceanía, Europa, América del Sur, organización conjunta del Aero Club of America y League of Aeronautics, Santos=Dumont a cargo de la sección Sudamericana.

El continuo interés de muchos aviadores, de los clubes aéreos locales, del comercio y de la industria aeronáutica de los Estados Unidos, se hizo patente en la asociación del *Aero Club of America* con la *Aerial League of America* para el fomento de las actividades aeronáuticas a nivel mundial y en que el continente americano ya no era el centro de todas las actividades como había sido inicialmente la idea.



En la nueva asociación figuraba Charles Jasper Glidden, uno de los fundadores del Aero Club, organizador de eventos aeronáuticos que programó el *Primer Derby Mundial de Aviación*, vuelos en todos los continentes con participación de pilotos de todo el mundo.

Derby Pronounced "Most Stupendous Conception" by Allied Authorities

Aeronautic authorities, as well as leading statesmen, sportsmen, business men and scientists of different countries have pronounced the plans for the Aerial Derby Around the World as "stupendous."

Forty-nine cities in the United States have assured the Aero Club of America that they will make entries. In most cases the contestants will represent the Chambers of Commerce. In other cases they will represent Aero Clubs, Automobile Clubs, and business organizations.

Hearty Receptions in Different Countries

The Commission of the Aero Club of America and Aerial League of America which has been travelling eastward and was given a hearty reception by Japan and China and is proceeding around the world, reports that every city visited has promised to make a number of entries. The Commission which visited European countries reports that the National Aero Clubs of the Allied countries welcome the proposal for the First Aerial Derby Around the World and promise hearty co-operation. It was their great interest and desire to participate in the First Derby that led the Aero Club of America to submit the plans to the International Aeronautic

Santos=Dumont fue encargado por el club de conseguir la participación de representantes de países latinoamericanos. La iniciativa no tuvo el resultado esperado, aun cuando aviadores de Europa y de Estados Unidos expresaron su interés en participar.

AERO OPPORTUNITY FOR U. S.

Can Lead World In Activities In 1920, Commissions Report.

The United States has the opportunity to lead the world in civilian aeronautical activities and as a market for aircraft in 1920. In the opinion of commissions of the Aero Club of America and the Aerial League of America. A report covering the findings of the commissions was made public yesterday. One commission, headed by Alan R. Hawley, traveled through America; another, headed by Lieut. Commander Louis D. Beaumont and Major Charles J. Glidden, went to China and Japan; another, with Augustus Post as Chairman, studied conditions in Europe, while the South and Central American field was investigated by Alberto Santos-Dumont and others.

Tercer Congreso Panamericano de Aeronáutica y Exposición de Aviación de 1920 en la Habana, Cuba.
 A comienzos de octubre de 1919 el representante especial del presidente de Cuba ante el Aero Club, Víctor Hugo Barranca, hizo entrega de una nota del presidente de Cuba, Gral. Mario García Menocal, para la celebración del Tercer Congreso Panamericano de Aeronáutica en la ciudad de la Habana, confirmando la presentación que hiciera en el mes de mayo durante la celebración del Segundo Congreso Panamericano en Atlantic City, New Jersey.

Junto con el congreso se realizaría una competencia de aviación en que se concederían 25.000 dólares en premios y una gran exposición de internacional de aviación a celebrarse entre el 21 de febrero y el 1 de marzo de 1920. El general García Menocal anunciaba simultáneamente la asignación de 15 millones de dólares destinados a la aeronáutica. El llamado a la realización del evento se hizo simultáneamente con el anuncio del nombramiento del Gral. García Menocal como miembro vitalicio del Club.

<p>G. DOUGLAS WARDROP Managing Editor</p> <p>GEO. F. McLAUGHLIN, A. M. E. Contributing Technical Editor</p> <p>LESLIE V. SPENCER, M.E. Contributing Technical Editor</p> <p>B. C. BOULTON Contributing Technical Editor</p> <p>Lieut. H. K. BLACK, R.F.C., C.F.A. Contributing Editor</p> <p>EDGAR H. FELIX Associate Editor</p> <p>JOHN F. McMAHON Model Editor</p>		<p>HENRY WOODHOUSE Editor and Publisher</p> <p>HENRY HARRISON SUPLEE Contributing Editor</p> <p>NORMAN E. JENNETT Art Editor</p> <p>SARAH CROCKER PAGE Associate Editor</p> <p>NEIL MacCOULL, M. E. Contributing Technical Editor</p> <p>H. B. CHILDS Advertising Manager</p>
<p>THE NATIONAL TECHNICAL, ENGINEERING AND TRADE AUTHORITY</p> <p>PUBLISHED WEEKLY BY THE AERIAL AGE CO., Inc., Foster Building, Madison Avenue and Fortieth Street, New York City</p> <p>WASHINGTON OFFICE: 413 Union Trust Bldg.</p> <p>LONDON OFFICE: Regent House, Regent St., W.</p> <p>Entered as Second-Class Matter, March 25, 1915, at the Post Office at New York, N. Y., under the Act of March 3, 1879</p> <p>Copyright THE AERIAL AGE CO., October 6, 1919</p> <p>Subscription Price, \$4.00 a year, Foreign, \$6.00. Telephone, Murray Hill 7489</p>		
VOL. X	NEW YORK, OCTOBER 13-20, 1919	NO. 5
<h2 style="margin: 0;">CUBA TO SPEND \$15,000,000 IN AERONAUTICS</h2> <p style="margin: 5px 0;">Third Pan-American Aeronautic Congress, Exposition and Contests To Be Held at Havana, February 21-March 1st, 1920</p> <p style="margin: 5px 0;">THAT Cuba is to appropriate \$15,000,000 for the development of aeronautics and to establish aerial mail lines from Cuba to the United States and to other</p> <p style="margin: 5px 0;">mail lines from Cuba to the United States and to other countries;</p> <p style="margin: 5px 0;">2) Over \$25,000 will be awarded in prizes to the avi-</p>		

Lamentablemente este ofrecimiento no se hizo realidad y la reunión se realizó nuevamente en Atlantic City, New Jersey, durante mayo de 1920. Los anuncios de la prensa resaltaban la participación de Santos-Dumont como presidente de la comisión encargada del congreso americano de aeronáutica y dejaban de mencionar el aspecto panamericano de éste.

AERO CONGRESS MAY 20-30.

Many Aviation Contest Planned for Atlantic City.

The Third American Aeronautic Congress will be held in Atlantic City from May 20 to 30, according to an announcement yesterday by the Aero Club of America. Alberto Santos Dumont, one of the pioneers in aviation, is Chairman of the committee in charge of the congress. Invitations have been extended to aeronautical organizations in thirty-two countries to attend.

Plans are under way, according to the announcement, to hold many aerial contests during the ten days of the congress. Before deciding on the extent of the contests, the committee wants to be assured that there will be a sufficient number of pilots and machines at Atlantic City to avoid a repetition of what happened at last year's congress when \$100,000 worth of prizes went begging because pilots could not get deliveries of planes, the announcement concludes.

Esta sería la última oportunidad de reunir a los países que en 1916, se comprometieron a patrocinar la creación de una Federación Panamericana que nunca logró despegar vuelo por razones de diversa índole, entre las que se contaba el concepto de panamericanismo que tenía connotaciones políticas especiales por la diferente interpretación que se daba en los países latinoamericanos frente a los Estados Unidos.

Antes de la apertura de la Tercera Conferencia, Santos=Dumont escribió un comentario sobre la falta de iniciativa de la industria aeronáutica de los Estados Unidos para producir el tipo de avión comercial que él consideraba necesario para el cumplimiento de sus ideas sobre el transporte aéreo que facilitara la comunicación entre los países.

Alberto Santos-Dumont, Pioneer Aeronautic Engineer, First Man to Make Public Flights, Who Spent Over \$500,000 in Early Support of Aeronautic Science

“I SINCERELY hope that on the sixteenth anniversary of the first flight American manufacturers will resolve to undertake the development of commercial aeronautics in a more forceful manner than they have since the signing of the armistice. It was most disappointing to me, when I came to the United States, a few months ago, to find that only two manufacturers had produced special types of aeroplanes suitable for the transportation of passengers over distances of 500 miles, and neither of these manufacturers was in a position to make deliveries.

“I had come from Brazil with the expectation of finding great aeronautic activities in the United States, and I was exceedingly disappointed.

“The representatives of Latin American republics share with me the hope that when we come to the United States for the Third Pan American Aeronautic Congress we shall see activities worthy of your great country.”

En lo que se escribió sobre Santos=Dumont en los Estados Unidos no hay ninguna expresión de sus sentimientos respecto de esta situación que lo debe haber afectado personalmente. Él puso su prestigio y esfuerzo en una empresa que consideraba su aporte a la humanidad, tratando de unir a los pueblos de América a través del conocimiento personal utilizando un medio rápido y efectivo que, en su opinión era más económico y eficiente que los otros medios de transporte disponibles en la época. Como decía en una de sus presentaciones, el siglo XIX había sido el de los ferrocarriles como elemento de transporte, el siglo XX iba a ser el de la aviación como el principal medio de transporte en el mundo.

Viaje a Francia en 1922

Alberto Santos=Dumont llevaba siete años en Estados Unidos colaborando con el Aero Club of America, viajando por todo el continente en su misión de promover y convencer a través de argumentos técnicos basado en su experiencia de años desde sus inicios en Francia haciendo ascensos en globos hasta sus vuelos en aeroplanos de su propia invención. A pesar de haber sido acusado de espionaje y de haber sufrido los efectos de la guerra que lo hicieron abandonar el país, Francia había sido el lugar donde desarrolló sus principales actividades y donde contaba con la mayor cantidad de amigos. La actitud de Francia hacia Santos=Dumont siempre había sido acogedora y las expresiones en los medios abrían la oportunidad de volver a radicarse en la ciudad donde se había dado a conocer al mundo.

La revista *Les Annales Politiques et Littéraires* en mayo de 1922, publicaba un comentario de André Lang sobre la ausencia de Santos=Dumont de su patria adoptiva y se preguntaba, “¿Por qué Santos=Dumont había abandonado esta Francia y París donde se le aclamaba?” y el periódico *La Croix* anunciaba el regreso de Santos=Dumont diciendo que “en siete años ha tenido la oportunidad de olvidar esta mala experiencia dolorosa y por eso hoy vuelve a nosotros.” El regreso a Francia le permitió seguir sus tratamientos médicos allí y en Suiza donde permaneció por largo tiempo en distintos sanatorios para atender su enfermedad de naturaleza neurológica. Finalmente regresó a Brasil en 1928.

WILL ATONE TO AIRMAN.

French, Once Suspicious of Santos-Dumont, to Welcome Him.

PARIS, May 9 (Associated Press).— Alberto Santos-Dumont, the Brazilian aviator, is due to arrive in Paris tomorrow evening. A welcome is awaiting him which is intended to remove the last vestige of coolness between one of the first conquerors of the air and the country where he carried out his experiments in aviation.

M. Santos-Dumont was one of the many victims of the “spy fever” which was epidemic early in the World War. He had a villa near Deauville, with a platform overlooking the sea on which a telescope had been fitted up. The telescope contained an expensive lens. The peasants suspected that the platform rested on a cement face which was ready for the emplacement of German guns. In the grounds also was a flag-staff on which a pennant was flown when Santos-Dumont was home.

The peasants soon caused Santos-Dumont to realize that he had become an object of suspicion, the grounds for which they considered confirmed when he departed for Spain. An investigation showed that there was not the slightest ground for the suspicion nor the slightest evidence of spying on the part of the Brazilian. Santos-Dumont, however, was deeply offended and did not return to France in wartime.

Voici qu'il retentit à nouveau parmi nous, isolant d'une éclipse ayant duré un septennat. Pourquoi cet isolement subit, cette obscurité soudaine, après une si éclatante notoriété? Pourquoi Santos-Dumont avait-il quitté cette France, ce Paris où on l'acclamait? La guerre, oui... Mais d'autres raisons avaient déterminé le célèbre Brésilien à s'exiler volontairement de sa patrie d'adoption.

Dès les premiers mois des hostilités, Santos-Dumont s'était retiré à Bénerville, entre Deauville et Villers. Il avait fait installer une lunette de grande dimension sur la plate-forme de sa villa et, chaque fois que l'état de l'atmosphère le lui permettait, il se livrait à des études astronomiques. Délassement peu dangereux pour la sécurité nationale, n'est-ce pas? Cependant, des patriotes malavisés prétendirent que les agissements de l'aviateur étaient suspects. Le mot d'espionnage fut prononcé. Il fallut bien procéder à une enquête, qui, pour discrète qu'elle fut, écorça profondément Santos-Dumont. Il ne voulut pas demeurer davantage sur un sol où l'on mettait en doute sa loyauté et regagna le Brésil. On assure qu'il nous en garda longtemps rancune. A nous de lui faire oublier jusqu'au souvenir de ces heures pénibles en accueillant chaleureusement ce grand ami de la France dont il fut et redeviendra l'idole...

El legado de Santos=Dumont

En la reciente feria aeronáutica de Farnborough en Inglaterra, los mayores fabricantes de aviones comerciales Boeing y Airbus vendieron aviones por un valor de 82 mil y 57 mil millones de dólares, respectivamente. Las más recientes estimaciones indican que hay casi 24 mil aviones comerciales en servicio en el mundo, entre pasajeros y carga, que transportan casi 4 mil millones de pasajeros al año.

Ha pasado un siglo desde que Santos=Dumont comenzó su campaña pública de promoción de la aviación de transporte y difícilmente alguno de los que participaron en esa aventura habría imaginado los números que hoy se calculan. Su llamado a construir 10 mil aviones de pasajeros para atender las necesidades de las naciones del mundo recién se pudo hacer realidad un siglo más tarde de lo que él proclamaba.

La vida de Santos=Dumont ha sido relatada por mucha gente en muchos países, llama la atención la ausencia del relato de su experiencia de vida y trabajo en Estados Unidos, la participación y el reconocimiento que recibió por parte del Aero Club of America que lo invitó a trabajar, en un momento personalmente difícil de su vida, en un proyecto que iba más allá de las capacidades y los intereses de los países participantes y que sin embargo lo entusiasmó y lo llevó a cabo con muy buen espíritu en medio de sus limitaciones físicas y emocionales. Tampoco aparece citada su estadía en España entre 1914 y 1915 donde no parece haber realizado actividades relacionadas con la aviación.

Lamentablemente hay un desconocimiento notable de su contribución al desarrollo de la aeronáutica en las nuevas generaciones y merece con creces el homenaje que se le rinde hoy en Chile

Pedro Turina Urrea

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

BIBLIOGRAFIA

Referencias

Congresos Científicos Americanos

http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-16172011000300005#34

Panamericanismo

SERIE SOBRE CONGRESOS Y CONFERENCIAS No. 22: EL PANAMERICANISMO Y LAS CONFERENCIAS PANAMERICANAS

William Manger PAU Publications

Aero Club of America: Estatutes and other documents

<https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=njp.32101049512245;view=1up;seq=123>

Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. *Arístides Pinto Concha, la sombra de un precursor*. Revista Norberto Traub Gainsborg. Aerohistoria N°3/2018.

Publications:

<https://catalog.hathitrust.org/Record/000863503>

Aeronautics, New York. 1910-1918

Aerial Age, New York. 1915-1922

Flying, New York. 1915-1922

New York Times. 1910 - 1925

HELICÓPTEROS SIKORSKY SH-34J EN LA AVIACIÓN NAVAL

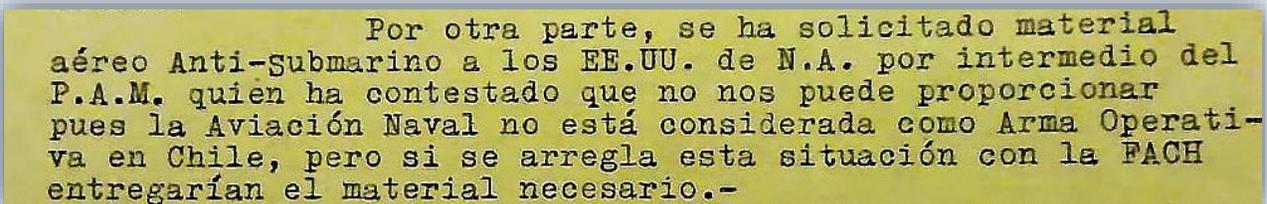
En 1953, el Decreto con fuerza de ley N° 149 dictado por el Ejecutivo en uso de la facultad que le otorgó la ley N° 11.151 del 5 de febrero de 1953, autorizó a la Armada de Chile para adquirir helicópteros y aviones de transporte, limitándolos a cuatro, uno por cada zona naval.

Más adelante señalaba que la adquisición del material aéreo, podría ser hecha únicamente con fondos del presupuesto de la Armada o con los que controlaba el Consejo Superior de Defensa Nacional. Finalizaba expresando que los medios aéreos antes indicados serán operados y tripulados por personal de la Armada. El decreto con fuerza de ley fue firmado por el Presidente Carlos Ibáñez del Campo y sus Ministros, de Defensa, General Abdón Parra Urzúa y de Hacienda, Felipe Herrera Lane.

El Comandante en Jefe de la Armada, de la época, Vicealmirante Francisco O'Ryan Orrego resolvió la adquisición del material de vuelo el 26 de mayo de 1954. Con esto se reiniciarían las actividades de la Aviación Naval definitivamente. En un documento de esa fecha se ordenó al jefe de la Misión Naval de Chile en Washington proceder a la adquisición directa a sus fabricantes de tres aviones bimotores Beechcraft D 18S y tres helicópteros Bell 47G.

La primera unidad creada en El Belloto se denominó “Escuadrón Aeronaval”, usando la designación empleada por la Aviación Naval de los Estados Unidos de Norteamérica. Su primer comandante fue el Capitán de Fragata Calixto Pereira Ramírez.

En 1958, la Armada de Chile, ya solicitaba tener el control absoluto de las operaciones en el mar, tanto en el ámbito de la guerra de superficie como submarina, para ello había solicitado material aéreo antisubmarino a los Estados Unidos de Norteamérica, por intermedio del Pacto de Ayuda Militar, quienes contestaban que no se podía proporcionar dichos medios porque la Aviación Naval no estaba considerada como un Arma Operativa en Chile, pero si se arreglaba esta situación con la Fuerza Aérea entregarían el material necesario.



Por otra parte, se ha solicitado material aéreo Anti-Submarino a los EE.UU. de N.A. por intermedio del P.A.M. quien ha contestado que no nos puede proporcionar pues la Aviación Naval no está considerada como Arma Operativa en Chile, pero si se arregla esta situación con la FACH entregarían el material necesario.-

*Parte de la minuta del Proyecto de Ley para modificar el Decreto con fuerza de ley N° 149.
Este documento está fechado el 5 de agosto de 1958.*

Desde esa fecha en adelante se realizaron amplias diligencias para modificar el DFL N° 149, tanto en el Ejecutivo como en el Legislativo, así como también en la Fuerza Aérea de Chile, FACH. Es así, que el 28 de julio de 1959, mediante el oficio N° 53, el Comandante en Jefe de la FACH informaba al Ministro de Defensa Nacional que la “Fuerza Aérea de Chile no tiene inconvenientes para que la Armada opere helicópteros antisubmarinos”.

1.- Conforme a lo conversado con US, tengo el honor de manifestar que este Comando en Jefe no tiene inconveniente para que los helicópteros que posea la Armada Nacional, sean equipados con los elementos necesarios para el apoyo de las operaciones antisubmarinas.

2.- Lo anterior, como es obvio, no importa un cambio de criterio de esta Comandancia en Jefe acerca del alcance y contenido del D.F.L. N°. 149 de 1963.

Saluda atentamente a US.,

(Fdo) Diego BARROS Ortíz
General del Aire
COMANDANTE EN JEFE.

Oficio de la Comandancia en Jefe de la FACH N°53 del 28 de julio de 1959.

El 24 de septiembre de 1959 el Presidente de la República, don Jorge Alessandri Rodríguez, mediante el Decreto Supremo Reservado N° 2461, autorizó a la Marina a adquirir y operar helicópteros antisubmarinos.

D E C R E T O:

AUTORIZASE a la Armada de Chile para que adquiere y opere helicópteros tipo antisubmarinos y habilite para los mismos fines aquellos que actualmente posee.

Tómese razón, regístrese, comuníquese y publíquese en el Boletín Reservado de la Armada de Chile

J. ALESSANDRI R.- C. VIAL I.-

Decreto Supremo Reservado N° 2461, del 24 de septiembre de 1959.

En diciembre de 1960, ante la urgente necesidad de la Defensa Nacional de disponer de Aviación Naval antisubmarina, el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Leopoldo Fontaine Nakin, expresó al Ministro de Defensa Nacional que la Armada no se opondrá a que el Gobierno de Norte América entregase aviones Grumman Albatross antisubmarinos a la FACH, con el propósito de mejorar la capacidad del país en su defensa antisubmarina.

Es así que la Aviación Naval, recibió en 1962 y 1963, mediante al Pacto de Ayuda Mutua suscrito con Estados Unidos, dos helicópteros Sikorsky HSS-1N o SH-34J, aeronaves de avanzado desarrollo

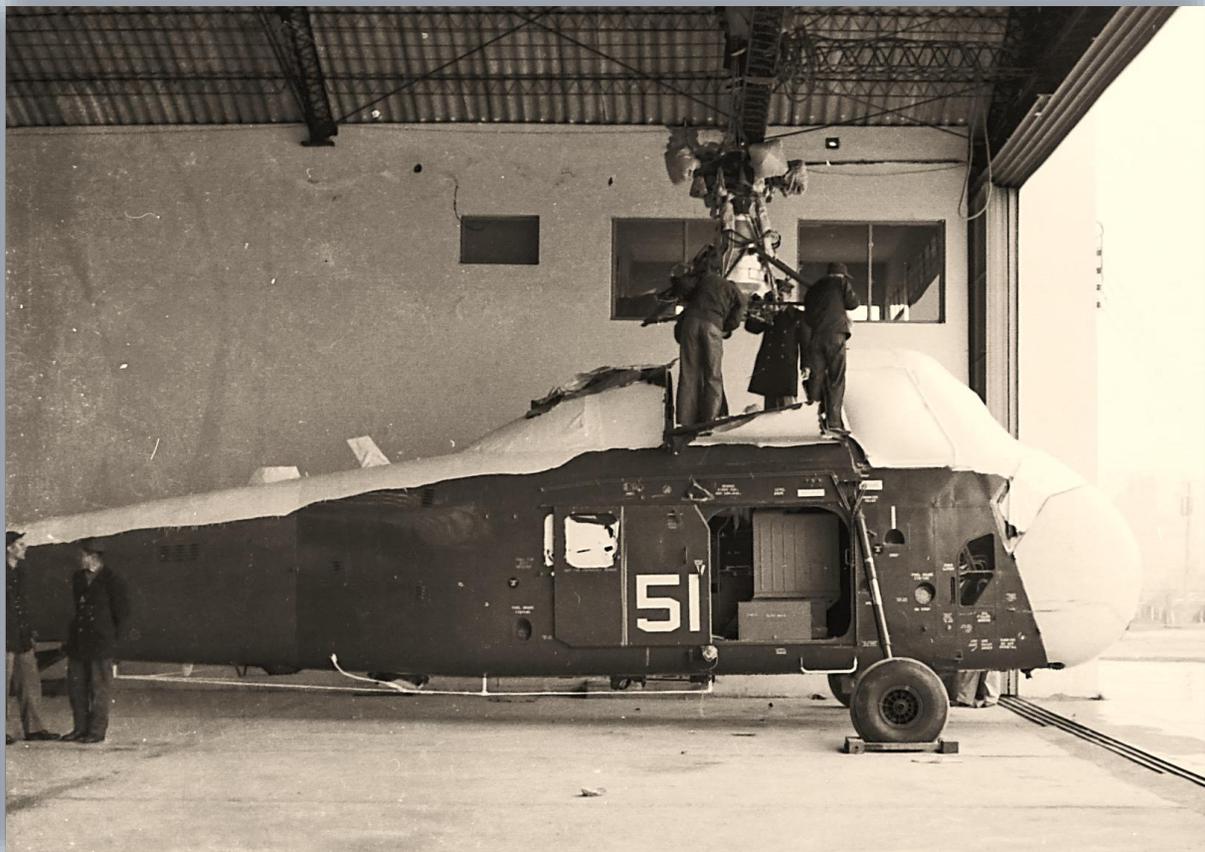
tecnológico para la época y que contaban con capacidad de lucha antisubmarina, los primeros medios aéreos con capacidad ofensiva con que contó la Armada desde 1930.

El Escuadrón Antisubmarino se vino a materializar el 6 de septiembre de 1962, con el vuelo del Naval 51, uno de los dos helicópteros Sikorsky SH-34J. El segundo helicóptero, el Naval 52 lo haría al año siguiente.

Modelo de Aeronave SH-34J (HSS-1N)	Número de Serie	Fecha Aceptación	Primer vuelo Chile	Último vuelo Chile	Hrs. totales Desde Aceptación
NAVAL 51	149840	Desconocido	06.sep.1962	16.ene.1970	999+52
NAVAL 52	150730	29.mar.1963.	13.jun.1963.	25.jun.1970	1457+12

Estos helicópteros llegaron a Chile en buques mercantes desde los Estados Unidos al puerto de Valparaíso.

El primer vuelo del Naval 51 fue realizado por el Teniente 2° Óscar Aranda Valverde y el Teniente 1° Ingeniero Julio Tagle Brito, quien se desempeñaba como jefe del Centro de Reparaciones de la Aviación Naval y tuvo la responsabilidad de supervisar el armado del helicóptero en Chile.



Armado del Naval 51 en el mes de agosto de 1962 en el hangar del Centro de Reparaciones de la Aviación Naval en "El Belloto".



Lo blanco de la nariz y parte del fuselaje corresponde a un plástico adherente que protegía todo el fuselaje de la aeronave



El primer vuelo del Naval 51 fue realizado por el Teniente 1° Óscar Aranda Valverde y el Teniente 1° Julio Tagle Brito



Recepción del helicóptero Naval 52, en junio de 1963.

Estas aeronaves representaron un enorme avance tecnológico y táctico, por cuanto podían efectuar operaciones antisubmarinas diurnas y nocturnas, y con la capacidad de efectuar, con un alto grado de automatización, vuelos estacionarios sobre el mar y arriar un domo de sonar para detectar, identificar, trackear y destruir submarinos enemigos.

El fuselaje era del tipo semi-monocoque. La estructura era de aluminio con partes de magnesio destinadas a hacerla más liviana, por cuanto el peso del helicóptero completamente equipado era bastante alto para la potencia del motor. La parte inferior del helicóptero era de aluminio para evitar la corrosión durante las operaciones antisubmarinas.

Aproximadamente el 70% de los materiales era magnesio. El magnesio es extremadamente corrosivo por la acción del agua salada, razón por la cual debía ser lavado con agua dulce tantas veces como recibía agua de mar, aunque hayan sido salpicaduras.

Su dotación de vuelo estaba compuesta por los dos pilotos, un operador de sonar y un mecánico de sonar. El equipo de mantenimiento se desplazaba por tierra.

Los SH-34J eran el producto de la adaptación del modelo S-58 de la empresa estadounidense Sikorsky Aircraft, para la Armada de su país. Fueron un avance con respecto al modelo anterior, SH-34G, por cuanto podían efectuar operaciones antisubmarinas día y noche con un grado de automatización que aún hoy asombra. Para lograr esto, estaban equipados con un radar doppler y un radio altímetro que alimentaban de información a un sistema de estabilización automático. Estos dos sensores detectaban la velocidad y la altura del helicóptero con respecto a la superficie del mar.

La cabina de pilotaje estaba dotada de los más modernos equipos de navegación y comunicaciones. También contaban con un avanzado sistema de control automático de la velocidad del motor y un equipo de acoplamiento para vuelo estacionario. Con estos sistemas el piloto del helicóptero podía maniobrar para ubicarlo a doscientos pies sobre la superficie y a 62 nudos de velocidad con respecto a ella. Conectaba en ese momento el equipo de acoplamiento para vuelo estacionario. Éste dirigía al helicóptero automáticamente hasta dejarlo en esa condición a cincuenta pies sobre la superficie y con velocidad nula con respecto a un punto preseleccionado de ésta.

En esta condición se podía arriar el domo del sonar que controlaban dos operadores ubicados en la cabina trasera. La posición relativa del cable de éste entregaba la información complementaria para mantener el helicóptero en la posición y a la altura adecuada para desarrollar su tarea de búsqueda de submarinos.

Estaba equipado con un sonar modelo AQS-5 con una potencia de 250 watts. Tenía tres escalas de trabajo: 1.500, 3.000 y 6.000 yardas. Podía trabajar en tres frecuencias: 20, 21 y 22 Kcs. El equipo del sonar estaba ubicado en el compartimento central del helicóptero y consistía básicamente de un domo conectado a 200 pies de cable, un indicador de azimuth y un inscriptor de distancia. El equipo de sonar también podía ser ocupado para comunicaciones submarinas con buques y submarinos amigos, ya sea en fonía como en telegrafía.

El helicóptero a su llegada a Chile no estaba equipado con un sistema de flotación, de modo que al producirse un amarizaje forzoso, éste se perdería completamente. Por esta razón se les instaló este sistema a ambos helicópteros, que consistía principalmente en unos flotadores que iban alojados en unos compartimentos (tipo tambores) en las ruedas del tren principal, estos se activaban automáticamente al entrar en contacto un microswitch del sistema con el agua salada, que percutaba y rompía el sello de la botella de nitrógeno, gas que permitía el inflado de los flotadores.



Naval 51 y 52 con su sistema de flotación instalado.



El flotador iba alojado en el compartimento naranja en la rueda principal y el nitrógeno en un estanco tipo bola, también de color naranja.



En esta imagen se puede apreciar en la parte inferior del fuselaje el domo del sonar de profundidad variable, además el uso de la grúa de rescate.



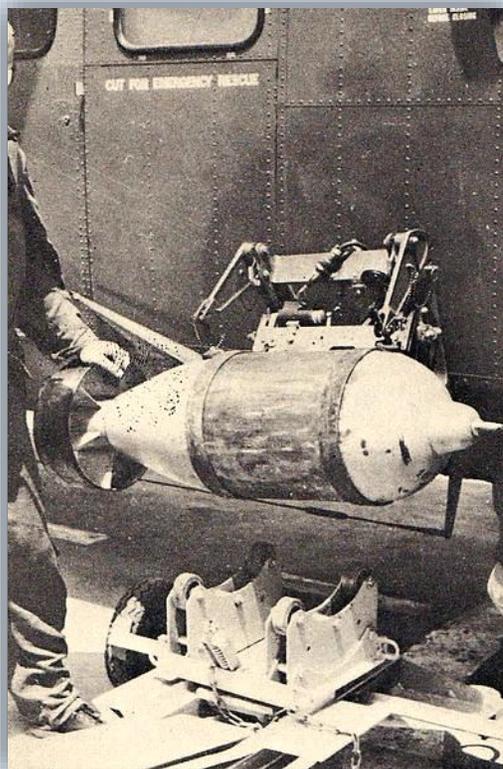
Los SH-34J estaban equipados con un solo motor radial recíproco marca Wright, modelo R-1820, de 1525 HP al despegue y de nueve cilindros enfriados por aire; empleaba bencina de 115/145 octanos. Sus estanques tenían una capacidad de 307 galones. Una autonomía de 4 horas en vuelo crucero entre 80 y 90 nudos. En operaciones antisubmarinas, con un 50 % de vuelo en la posición de vuelo estacionario, su autonomía se veía reducida a dos horas.

El rotor principal estaba dotado de cuatro palas metálicas plegables. Contaban con un sistema de embrague que permitía acoplar el rotor después de haber calentado el motor y antes de iniciar el vuelo. La superestructura donde iba instalado el rotor de cola de cuatro palas era rebatible. Esta característica y la del rotor principal plegable permitían reducir las dimensiones máximas, con el propósito de facilitar su ubicación en los hangares de los buques.

Poseía una grúa hidráulica que podía ser utilizada en rescates de personas o transferencia de carga con una capacidad máxima de 600 libras.



El helicóptero podía llevar dos torpedos MK43 (520 libras), dos minas MK-24 (1396 libras) o una bomba de profundidad MK-101.





Dos iconos en la Aviación Naval: Naval 01 y Naval 51 (con grúa de rescate).



Naval 51 y Naval 52 en la Losa de "El Belloto", debe tener como fecha 1969, ya que los C-47 empezaron a llegar a contar de enero de ese año.

Los motores de estos helicópteros usaban AVGAS 115/145, combustible que solamente había existencia en El Belloto, Carriel Sur, Cerrillos y Antofagasta. Para los desplazamientos de largo aliento, se disponía que un camión cargado de tambores con este tipo de combustible más el equipo de mantenimiento con todo el material de apoyo, efectuará el desplazamiento por tierra, con el propósito de abastecer de combustible a los helicópteros en los lugares en que éste no existía y además de efectuar las labores de mantenimiento.



*Naval 52 en faena de combustible a través de tambores,
en el Aeródromo de La Florida en La Serena.*

El último intento de vuelo de un helicóptero Sikorsky SH-34J, fue realizado en el Naval 52 durante 1972, la aeronave tenía 1457+12 hrs. desde el momento de aceptación. Después de una serie de revisiones, traqueo de palas y calibraciones, se designaron dos pilotos, entre los últimos que habían volado el modelo, para efectuar un vuelo de prueba y comprobar sus condiciones operativas. Los pilotos fueron el comandante y Jefe del Estado Mayor de la Aviación Naval, Capitán de Fragata Hernán Rivera Calderón y el Capitán de Corbeta René Maldonado Bouchon, respectivamente.

Lamentablemente, la aeronave sólo pudo ser llevada a hovering, ya que la intensidad de las vibraciones hacía peligroso intentar proseguir con el vuelo. Esta fue la última oportunidad en que se intentó, ya nunca más un SH-34J volvió a volar en la Aviación Naval.

Estos helicópteros tenían un TBO de 1200 hrs. Ambos helos excedieron las 1200 hrs y al acabarse el Pacto de Ayuda Mutua con los Estados Unidos a principios de los años '70, fueron dadas de baja por no contar con el apoyo de sostenimiento logístico que provenía desde este país. Por otra parte, los motores consumían AVGAS 115/145, combustible que se dejó de importar en Chile.

Dada la relación peso potencia de los motores recíprocos, que era notablemente más alta que la de los motores turbina a gas, fue necesario alivianar el peso de la estructura para permitir la instalación de los equipos para la misión ASW (sonar, lanzadores de bombas, radar doppler, etc.).

Para lograrlo, los diseñadores resolvieron reemplazar el aluminio por magnesio, material que es más susceptible a la corrosión. Esto llevó a acortar el período para someter la aeronave a overhaul el que

requería además una capacitación especial y una inversión en herramientas especiales. Nunca existió la capacidad económica para crear esta capacidad en Chile, costo que debía repartirse en apenas dos helicópteros. Se pensó en enviar los dos helicópteros a Estados Unidos, pero el costo del flete era enorme. Esto llevó finalmente al término de la vida útil en Chile de estas avanzadas aeronaves. (Carlos Tromben).

El Naval 51 fue preservado como aeronave de museo en la Base Aeronaval “El Belloto” y el Naval 52, después que fue retirado de las actividades de vuelo, estuvo un par de años estacionado en el sector cercano a Torre de Control.



Naval 51 en el Museo de la Aviación Naval en El Belloto.



Naval 51 en el Museo Aeronáutico Nacional en la comuna de Cerrillos, desde el 28 de junio de 1992



Naval 51, en proceso de pintado, con los colores que arribo a Chile en 1962, en el Museo Aeronáutico Nacional, diciembre 2014.

Dotaciones de Vuelo:

Para el cumplimiento de estas tareas las primeras tripulaciones estuvieron integradas por el siguiente personal:

Pilotos:

Los primeros pilotos efectuaron sus respectivos cursos de helicópteros Sikorsky SH34-J, algunos en los Estados Unidos, en la Estación Aeronaval en Key West, Florida; Estación Aeronaval de Field Imperial Beach, en San Diego, y otros en el Escuadrón Antisubmarino de la Aviación Naval en El Belloto.

- Capitán de Corbeta Hernán Rivera Calderón (comandante del Escuadrón Antisubmarino).

Cursó de piloto de Sikorsky SH-34J entre diciembre de 1962 y abril de 1963, Estación Aeronaval en Key West, Florida Estados Unidos. Al regreso del curso fue nombrado inmediatamente comandante del Escuadrón Antisubmarino.

- Teniente 1° José Miguel Infante Fuenzalida

Cursó de piloto de Sikorsky SH-34J en Julio 1962, Estación Aeronaval en Key West, Florida Estados Unidos.

- Teniente 2° Óscar Aranda Valverde

Efectuó el curso de piloto de Sikorsky SH-34J en la Estación Aeronaval de Field Imperial Beach, en San Diego en el Escuadrón de Helicópteros Antisubmarinos HS-10. Este curso tuvo una duración de tres meses y estuvo orientado principalmente a la guerra antisubmarina, efectuando vuelos diurnos y nocturnos.

- Teniente 2° Fredrick Corthorn Besse

Realizó la instrucción del helicóptero SH-34J y la guerra antisubmarina en el Escuadrón Antisubmarino de la Aviación Naval en la Base Aeronaval El Belloto, en 1963, teniendo como instructor al teniente J.M. Infante F.

- Teniente 2° Sergio Vergara Vergara
- Teniente 2° René Maldonado Bouchon

Pensacola, dos meses en 1964, y la instrucción antisubmarina se realizó en Chile teniendo como instructor al teniente J.M. Infante F.

En el año 1966, se incorporaron, ambos recibieron su instrucción en Chile.

- Teniente 2° Alfonso Wenzel Valdivia
- Teniente 2° Carlos Matamala Simmonds.

Mecánicos, Electricistas y Electrónicos de Aviación:

- Cabo (Mc.Av.) Oscar Carvajal Lira (Capitán de Aeronave Naval 51).
- Cabo (Mc.Av.) Pablo Zapata Apablaza (Capitán de Aeronave Naval 52).
- Cabo (Mc.Eln.Av.) Guillermo Cartagena López (Electrónico).
- Cabo (Mc.Av.) Juan Poblete Muñoz (Hidráulico).
- Cabo (Mc.El.Av.) Raúl Mejías Jorquera (Electricista).

Torpedista Operador de Sonar de Aviación

Curso Aviation ASW Technician efectuado en Avionics Fundamentals School of the Naval Air Technical Training, siendo los primeros chilenos en efectuar un curso en la citada escuela. Este curso tuvo una duración de 19 semanas, graduándose el 13 de marzo de 1964.

- Cabo (Tp.OS.) Artemio Roa Oñate
- Cabo (Tp.OS.) David Briones Villarroel
- Cabo (Tp.OS.) Oscar Espinoza Mora

Curso realizado en el Centro de Instrucción de la Aviación Naval, entre el 24 de diciembre de 1964 y el 08 de enero de 1965

- Cabo (Tp.OS.) Atilio Silva Díaz
- Marinero (Tp.OS.) Rolando Echeverría Altamirano
- Marinero (Tp.OS.) Juan Landa

Con el transcurso del tiempo los pilotos fueron experimentando más experiencias en estas operaciones y los operadores de sonar una gran destreza adaptándose rápidamente a los sistemas desconocidos hasta entonces. Debido a sus dimensiones estas aeronaves nunca pudieron operar a bordo de los buques de la Armada de Chile desplazándose normalmente entre Arica y Puerto Montt en apoyo de la escuadra con ayuda recibida desde tierra por destacamentos especializados.

Apenas conocida la tragedia sufrida por el Remolcador de Alta Mar ATF 65 "Janequeo", el domingo 15 de agosto de 1965, en la bahía de San Pedro, Purranque-Décima Región, la Aviación Naval desplegó un helicóptero Sikorsky a la zona, apoyando principalmente en el traslado de personas heridas al hospital de Puerto Montt.

PEREGRINACIÓN SOBRE SUS RUEDAS DEL NAVAL 52.

El Capitán de Ejército, Pedro Guevara Tello, del Regimiento “Coraceros” de Viña del Mar, que estaba ubicado al final de la calle Libertad con 15 Norte, el año 1978/79 cuando él era comandante del Primer Escuadrón Aeromóvil del Ejército de Chile, realizó gestiones con la Aviación Naval para llevarse al Naval 52 al “Coraceros” y así poder utilizarlo como helicóptero de entrenamiento para que los soldados practicasen el procedimiento de embarque y saltar a tierra.

El traslado del helicóptero desde “El Belloto” a Viña del Mar se realizó por la autopista antigua, (actual troncal urbano) llena de pasarelas que había que sortear por la vereda, al no pasar el helicóptero por debajo. Fue tractado por una camioneta Toyota ¾. Una vez arribado al Regimiento, se instaló en una plazuela al lado de la puerta falsa de 16 norte (al fondo, cerca de la guanera) y frente a la torre de auto descenso.



Naval 52 en el Regimiento “Coraceros” en Viña del Mar.

Posteriormente, en el año 1982 el Regimiento "Coraceros" se trasladó a la ciudad de Osorno, trasladándose a esas instalaciones el Regimiento Maipo por un corto periodo de tiempo, y el Naval 52 no estaba considerado en esta maniobra, motivo por el cual fue vendido a la chatarrería "Los Cochinos" que estaba ubicada en la parte alta de Viña del Mar, en el sector de Achupallas. En dicho lugar se mantuvo por largo tiempo, a la intemperie.

En Achupallas.—
**Hasta helicópteros hay
en "cachureo" de Viña**

Es común que en los populares "cachureos" que abundan en Valparaíso y Viña del Mar se puedan encontrar los restos de material militar dado de baja. Aquí en el cachureo lo vamos a desarmar para su

El traslado de la aeronave fue todo un acontecimiento, ya que debió ser remolcada por plena subida Alesaandri, en medio de la sorpresa de peatones y automovilistas que se encontraban a "boca de jarro" con un helicóptero en el centro de la calzada.



Piezas y repuestos de automóviles antiguos y otros desechados y fuera de uso, forman parte del "cachureo" que administran Luis Niño Silva y sus hermanos en Achupallas.



Por piezas será vendido este helicóptero militar dado de baja y que fue adquirido por los cachureros de Achupallas.

Este recorte de un diario de la zona, se encuentra exhibido en el local de la Chatarrería "Los Cochinos" en el sector de Achupallas, Viña del Mar.

En tanto, la Fuerza Aérea de Chile dio de baja su último helicóptero Sikorsky S-55T matrícula H-51, el cual disponía de un remanente de horas disponibles. Esta aeronave tenía como destino el Museo Nacional Aeronáutico. No obstante, esa destinación, el helicóptero fue arrendado a una conocida empresa aeronáutica basada en el Aeródromo de Tobalaba, quien dispuso su arriendo para la CONAF durante la temporada estival 1989. Finalizada las operaciones para la CONAF, la máquina se utilizó para trabajos en la cordillera, sufriendo un accidente con pérdida de vidas y destrucción total del helicóptero.

El contrato suscrito entre la entidad aeronáutica y la empresa privada, señalaba en uno de sus puntos, que en caso de accidente, se repondría un helicóptero Sikorsky. Es en este punto que el Naval 52 vuelve a la luz, ya que fue adquirido a la empresa de chatarras y transportado por tierra desde lo alto de Viña del Mar en la Quinta Región, hasta el Aeródromo de Los Cerrillos. Así se cumplía el contrato.

OPERACIÓN SALVATAJE DE UN HELICÓPTERO EN LA PANAMERICANA

Así publicaba en su portada un diario capitalino, el traslado del Naval 52 desde “Los Cochinos” hacia el naciente Museo Aeronáutico Nacional, a inicios de la década de los ´90. A continuación transcribo lo que escribió en su momento el periodista de este diario con respecto al desplazamiento, una vez más sobre sus ruedas, de esta gloriosa aeronave.

No era una invasión, ni una emergencia, pero en la primera pista de la Panamericana Norte, a la altura del 1700, un enorme helicóptero de combate, o lo que quedaba de él, se hallaba inclinado a un costado. Delante de él se había detenido un remolque, de donde bajaban mecánicos y funcionarios para observar la maquinaria, pintada con colores de camuflaje.

Se trataba de un viejo helicóptero dado de baja por la Armada que era traslado a Santiago, pero sus antiguas ruedas habían resentido el paso del tiempo y la inmovilidad. Esta vez, era el neumático izquierdo el que estaba pinchado. “Es la novena pinchadura desde que partimos de Las Salinas en Viña del Mar”, informó uno de los funcionarios de la empresa de transportes “Lorenzo Martínez”.

Había sido comisionado para trasladar la máquina a Santiago, con destino a un museo. Efectivamente, el helicóptero Sikorsky, será una buena pieza de museo una vez restaurado, pero ayer estaba lejos de eso. El viaje a remolque se había iniciado una semana antes y aún quedaba un resto para llegar a destino. “Al menos unas cinco pinchaduras más”, sentenció con resignación el mecánico, mientras sacaba la rueda para volver a parcharla.



La novena pinchadura de un neumático, en su viaje de Las Salinas a Cerrillos, Santiago.



Naval 52, diciembre de 1990, abandonado en Los Cerrillos



Para El Museo Aeronáutico este helicóptero no tenía interés alguno, ya que el 28 de junio de 1992, la Aviación Naval les donó el Naval 51, que estaba en excelentes condiciones, versus el deplorable estado en que se encontraba el Naval 52, razón por lo cual, quedó botado en tierra de nadie en Los Cerrillos.

EN EL LICEO INDUSTRIAL “ALBERTO WIDMER”

Al tiempo después, el helicóptero Naval 52 fue donado al Liceo Industrial de la comuna de Maipú, “Alberto Widmer”, que impartía la especialidad de aeronáutica para sus alumnos. El ingreso al establecimiento fue toda una proeza, ya que se demoraron todo un día en realizar esta actividad producto de su gran tamaño. Para poder deslizarlo colocaron troncos en el piso y así entró al patio del Liceo, de otro modo no se podía.

Las palas del rotor principal tuvieron que ser recortadas por asunto de espacio y para tenerlo completo dentro del liceo, aquí fue pintado con un color tipo camuflaje.



Naval 52 en el patio del Liceo Industrial "Alberto Widmer"

OPERACIÓN RETORNO A NIDO

A inicios del 2° semestre del 2013, el comandante de la Aviación Naval, Contraalmirante Arturo Undurraga Díaz, encargó al comandante de la Base Aeronaval "Viña del Mar", Capitán de Navío Jorge Palacios Morales, que hiciera las averiguaciones de un helicóptero naval que se encontraba en un Liceo de la comuna de La Reina en Santiago. El comandante Palacios se dirigió al citado liceo y efectivamente había un helicóptero Alouette, pero la Dirección del liceo no tenía intenciones de deshacerse de él. En cambio, le comentaron que en la comuna de Maipú había otro liceo que tenía otro helicóptero. Al llegar al liceo "Alberto Widmer", el oficial pudo verificar que sí había un helicóptero y que se trataba de uno del tipo Sikorsky, en Chile solamente existieron dos y que habían volado en la Aviación Naval. Motivo por el cual, el interés para que volviera a casa se acrecentó, y por instrucciones del almirante Undurraga, el comandante Palacios conversó con el Director del Liceo para efectuar un "canje" del Naval 52 por una aeronave Embraer P-111, es así que a fines del mes de diciembre del 2013, el Director junto a una comisión del liceo se dirigieron a la Base Aeronaval a inspeccionar a la aeronave que se le había ofrecido, al verla quedaron gratamente impresionados y sin dudar lo dijeron que sí al "canje". La aeronave P-111, Naval 266 había sido preparada por un equipo de Mantenimiento del Escuadrón de Exploración Aeromarítima VP-1.

Es así que, durante el mes de junio del 2014, viajó personal del Centro de Reparaciones de la Aviación Naval, hasta el mencionado Liceo, para proceder al traslado del Naval 52 a "Nido".



En el interior del Liceo "Alberto Widmer".



*Intercambio de aeronaves en el Liceo Industrial "Alberto Widmer".
Entrando el Naval 266 y saliendo el Naval 52*

DESARROLLO DE LOS TRABAJOS DE RECUPERACIÓN DEL NAVAL 52.

El lunes 7 de julio de 2014, ingresa la aeronave al hangar del Centro de Reparaciones de la Aviación Naval, CRAN, para dar inicio a la recuperación de este noble e histórico helicóptero. Entre los principales trabajos que se realizaron, están los siguientes:

- Limpieza y lijado general de la aeronave.
- Instalación del botalón de cola y empenaje.
- Instalación de las pocas piezas existentes que componen la estructura.
- Con todas sus piezas montada, de esta manera se logró hacer un catastro de todos los componentes faltantes como, el domo de nariz, puerta principal, capotas ranurada sector rotor principal, parte superior del cono de cola y múltiples planchas del fuselaje.
- Confección de cuadernas, cono de cola, confección de soportes estructurales en sectores del fuselaje y reparación de larguerillos.
- Remoción y reemplazo de las planchas dañadas de la estructura de la aeronave.
- Del 8 al 10 de octubre, cuatro mecánicos del CRAN, se desplazaron al Museo Aeronáutico Nacional para confeccionar moldes del domo de nariz, capota ranurada y las cúpulas del rotor de cola. Con los moldes a disposición se procedió a la confección de los elementos antes mencionados.
- Montaje y ajuste del domo de nariz, capota ranurada y cúpulas del rotor de cola y en paralelo la reparación de las palas del rotor principal.
- Armado de la cabina, principalmente en la confección de los parabrisas, además se diseñó la puerta principal, se instala el rotor de cola, el motor y el rotor principal con sus respectivas palas.
- El día 27 de noviembre al 02 de diciembre, se procede con el pintado de la aeronave, dando con esta acción por terminados los trabajos y el Naval 52 estuvo en condiciones de ser presentado durante la Exposición Naval, EXPONAVAL, versión 2014.



En "Nido", iniciando el proceso de restauración.



Fabricando cuadernas, botando remaches, cambiando planchas, ...





**Capitán de Corbeta Carlos Arrieta Figueroa (Jefe del CRAN),
Los mecánicos a cargo de la restauración Sargento 2° (Mc.Av.) Eduardo Gómez Marchant y el
Cabo 2° (Mc.Av.) Iván Torres Valenzuela, más el apoyo de innumerable Personal Gente de Mar de todas las
especialidades de la Aviación Naval que contribuyeron en esta encomiable labor.**



*En sus mejores tiempos de operatividad en el Escuadrón Antisubmarino en “El Belloto.
En la actualidad gozando del “Descanso del Guerrero” en el Museo de Aeronaves de la Aviación Naval en la Base
Aeronaval “Concón”.*



La llegada de los helicópteros Sikorsky SH-34J abrió nuevas esperanzas de contar con medios de mayor valor operativo para la guerra en el mar. La introducción de este tipo de aeronaves, significó un desafío. En lo tecnológico, los avances más importantes estuvieron en las áreas de hidráulica, y en especial en electrónica. Entre tanto, en lo operativo, el Escuadrón Antisubmarino fue una importante contribución a las actividades de la Escuadra Nacional, que ganó de esta manera el valioso aporte de dos sonares que le permitían una detección adelantada y una mejor cobertura en los zarpes y recaladas a puertos.

También tuvieron una destaca participación en la Operación Unitas entre los años 1962 y 1968, operando entre Arica y Puerto Montt.



**"IN PROFUNDO NON EST REFUGIUM"
(NO HAY REFUGIO EN LAS PROFUNDIDADES)¹⁰**

Carlos Saldivia Rojas

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

1. **Archivo Histórico de la Aviación Naval.**
2. **La Aviación Naval de Chile, 2ª edición, Carlos Tromben Corvalán**
3. **Entrevista a:**
 - a. **Vicealmirante (R) don Hernán Rivera Calderón**
 - b. **Contraalmirante (R) don Oscar Aranda Mora**
 - c. **Capitán de Navío (R) don René Maldonado Bouchon**
 - d. **Capitán de Navío (R) don Carlos Tromben Corbalán**
 - e. **Capitán de Fragata OM (R) don Guillermo Cartagena López**
 - f. **Capitán de Ejército (R), don Pedro Guevara Tello, Regimiento "Coraceros".**

¹⁰ El parche que utilizaban los integrantes del Escuadrón antisubmarino, en sus respectivas chaquetas, era de manufactura artesanal y fueron bordados por un grupo de monjitas de Valparaíso. El teniente José Miguel Infante fue el creador del distintivo y tuvo la colaboración de su tío, el capellán Florencio Infante quien sugirió el lema utilizado.

VI. AVIONES CON HISTORIA



Avión Beechcraft T-34 Naval 202

Magnífica ilustración manual realizada por nuestro socio don Samuel Matamala Fuentes donde ilustra el clásico esquema de color gris - naranja usado por la Aviación Naval chilena.

Beechcraft T-34 “Naval 202”, un avión internacional

En la revista “Aerohistoria”, ejemplar correspondiente a mayo de este año, nuestro socio Carlos Saldivia Rojas, realizó un extenso y muy bien documentado artículo sobre los Beechcraft T-34 de la Aviación Naval de Chile.

Complementando la información referida y utilizando la magnífica ilustración del avión matrícula 202, realizada por don Samuel Matamala Fuentes, obtuve la reseña anterior y posterior de esta aeronave, que voló por los cielos de tres naciones, tanto su rol militar como civil.

El Beechcraft modelo A-45, denominación militar T-34 A-BH, salió de la fábrica en el año 1953, recibiendo el número de construcción G-138 y el número de serie 53-3377. La USAF quien había puesto la orden de fabricación le dió la matrícula 3377, y lo destinó al entrenamiento de sus pilotos por espacio de diez años.



Escalón Aéreo de un par de aviones Mentor y un Beechcraft C-45

Su próximo destino fue el MADC, en la Base Aérea de Davis-Monthan, Tucson, Arizona, donde fue preservado y almacenado, por poco tiempo, ya que fue vendido a la empresa Hamilton Aircraft Company, Inc.

Esta empresa aérea le ofreció a la Armada de Chile, tres Mentor, a un valor de U\$ 16.000 cada uno. La Armada aceptó el presupuesto y posteriores puestas a punto y recorridas de las aeronaves, estas emprendieron el vuelo a Chile el día 2 de mayo del año 1966, aterrizando en la Base Aeronaval de El Belloto, dieciséis días más tarde, donde fueron recibidos por las autoridades navales. Varias generaciones de pilotos navales, se formaron en los Mentor, a lo largo de trece años, llegando a 1979, año en que fueron desactivados del servicio, siendo puestos a la venta y ofrecidos a la Fuerza Aérea de Uruguay, a través de la empresa comercial chilena Taxpa.



Aviones Mentor vendidos a la Fuerza Aérea del Uruguay en el aeródromo El Belloto, Chile.

El 4 de abril del año 1980, la Fuerza Aérea Uruguaya, a través del Jefe de Agrupamiento de Traslado de Aviones, Mayor (Av.) FAU Daniel Barral, recibe en la Base Aeronaval de El Belloto oficialmente el material aéreo, entre ellos el Mentor Naval 202, donde porta su nueva matrícula FAU 651.

Posteriormente el 7 de julio se trasladan los aviones al Aeropuerto Internacional de Los Cerrillos, lugar desde donde despegan al día siguiente hacia Mendoza, Argentina, arribando el día 9, a dependencias de la FAU en el Aeropuerto de Carrasco "Gral. Cesáreo L. Berisso".

Dentro de la Fuerza Aérea Uruguaya, cumple roles de entrenamiento y enlace durante casi cinco años. El 24 de abril de 1985 mediante O/CGFA 2471, se da la baja de este avión, habiendo volado en la fuerza un total de 380,4 horas.



Bandada de aviones Mentor de la Fuerza Aérea del Uruguay

El día 30 de abril de 1985, mediante Acta N°2/985 de la Armada Uruguaya, recibe el alta del Mentor Naval A-261. Este ingreso correspondió a un canje entre servicios, recibiendo la Fuerza Aérea Uruguaya, dos aviones North American T-6/SNJ, los que a la postre nunca volaron con sus nuevas matrículas FAU 380 y 381.

Catorce años el Mentor A-261 voló para la Aviación Naval de Uruguay, siendo dado de baja en el año 1999 y puesto a la venta.

El 6 de mayo de 1999, el Servicio de Hacienda y Contabilidad de la Armada Nacional de Uruguay, efectuó la Intervención N° 50357, mediante la cual recibe, por concepto de venta de activos y material en desuso, de manos del Señor Delfín Díaz Cibils, la suma de U\$S 56.259,00, por la venta al Señor Thomas Garagliano, ciudadano norteamericano, de la aeronave serial G-138, modelo T-34A, matrícula A-261.



Líder y elemento de Mentor de la Armada del Uruguay

El 7 de julio del mismo año, la Dirección General de Aviación Civil de Uruguay, otorga el certificado de Aeronavegabilidad / Permiso especial de vuelo a la aeronave Beechcraft T-34 serial G-138, y la matrícula civil CX-BTX.

En la Base Aeronaval de Laguna del Sauce, se procede a la entrega del avión a su nuevo dueño, quien lo traslada al Aeródromo Laguna de los Patos. En el Aeropuerto Municipal de Colonia se procede al desarme del avión para su traslado vía marítima a los Estados Unidos.

En California el avión fue sometido a un overhaul y mejoras, habiendo volado hasta esa fecha 7.712 horas desde su entrega en la fábrica Beechcraft.

Recibió el 6 de febrero del año 2007, el Certificado de aeronavegabilidad por parte de la FAA, y la matrícula N234TU. Fue vendido a su actual dueño Low Go Flyers, Inc. (Pat & Ross McCaughey), empresa de aeropolicación (fumigaciones agrícolas) en Jonesville, Louisiana.

Su último esquema, es el tradicional amarillo brillante usado por los Mentor de la U.S. Navy de los años 50-60, y el número 138 en su fuselaje.



El T-34 en su tierra natal, luciendo sus actuales colores y marcas

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía y Fotografías

Revista "Aerohistoria" del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, mayo 2018.
Páginas 68 a 85.

Mayor FAU (R) Sr. Roberto Moreno

Sr. Mauro Bia (Uruguay)

Sr. Carlos Saldivia Rojas

Sr. Samuel Matamala Fuentes

Archivos del autor.

VII. SABÍA USTED?

...que el 13 de septiembre de 1932, mientras se desarrollaba en nuestro país un Golpe de Estado, el que significaría el término del efímero gobierno de 100 días de don Carlos Dávila Espinoza, se producía en el intertanto del lamentable caos imperante, un acto de valor personal para gloria de nuestra historia aeronáutica, conocido por pocos y que hoy a 86 años de sucedido nos gustaría recordar enmarcado en el desarrollo de un episodio conocido como la “Fuga de los Cisnes”.

ANTECEDENTES GENERALES

“El golpe de Estado de 1932 en Chile es una denominación que puede dársele a los golpes de Estado que ocurrieron en Chile en un solo año tras la caída, en 1931, del presidente de la República, Coronel Carlos Ibáñez del Campo. El primero de ellos, también conocido como la Caída de Montero, fue una rebelión ocurrida el 4 de junio de 1932 con el objetivo de derrocar al Presidente Constitucional de la República, el radical Juan Esteban Montero. Luego de dicho acontecimiento se inicia la Anarquía, fase fulminante de la crisis política, y se instaura la República Socialista de Chile, período que finaliza luego de la Caída de Dávila que fue un contragolpe de Estado ocurrido el 13 de septiembre de 1932”¹¹.

Usualmente no queda claro en la literatura e información general disponible que remata en los acontecimientos del año de 1932, la casi indescriptible sucesión de cargos políticos e institucionales que no sólo afectaron a la Aviación Nacional y algunos de sus miembros más emblemáticos por aquellos días.

Para facilitar la comprensión de algunos de los hechos ocurridos en 1932, agregaré a esta primera cita extractada de *Wikipedia*, en la cual se menciona el Golpe de Estado de 1932 ingenuamente resumido, algunos otros personajes relevantes del contexto aeronáutico y hechos vividos por nuestro país, en lo que fueron tiempos de gran agitación pública.

El primero de ellos, será Marmaduke Grove Vallejo, quien durante los convulsionados años 20, participará activamente del movimiento conocido como “Ruido de Sables” producido en 1924, y en el cual las fuerzas armadas nacionales intervinieron políticamente.

Su primer vínculo con la aviación nacional se produce en enero de 1925, cuando es nombrado Director General de Aeronáutica, en condición de Interino. Luego de nueve meses más tarde, pasa a disposición del Ministerio del Interior, para ser nombrado Subsecretario de esa cartera, sin dejar de ser Director General de Aeronáutica.

Otro personaje crucial en esta historia, será don Arturo Merino Benítez, quien de haber sido nombrado Subsecretario de Aviación en marzo de 1930 al momento de crearse la Fuerza Aérea Nacional, también tuvo un ajetreado pasar por aquellos días siendo reemplazado de su cargo desde diciembre de 1931 tanto por Adirio Jessen Ahumada como por Ramón Vergara Montero y luego por Grove. Las circunstancias políticas que vivía el país, hicieron que Merino volviera a la Fuerza Aérea en marzo de

¹¹ Wikipedia. *Golpe de Estado en Chile de 1932*. https://es.wikipedia.org/wiki/Golpe_de_Estado_en_Chile_de_1932

1932, le confiriera el nombramiento de Comandante en Jefe¹² en junio de este mismo año y el título de Comodoro del Aire a comienzos de septiembre.

Meses más tarde, el 4 de junio de 1932, un movimiento cívico militar donde convergían jóvenes socialistas liderados por el abogado Eugenio Matte Hurtado, militares adeptos al Comandante de Grupo Grove y partidarios del ex Presidente Carlos Ibáñez del Campo, aglutinados en torno de la figura de Carlos Dávila, se atrincheraron en la base aérea de El Bosque y exigieron con éxito la renuncia del presidente Juan Esteban Montero.



Avión Gipsy Moth, sobre volando el centro de Santiago (1932)

Los aviones cruzaron en todas direcciones el centro de Santiago, arrojando proclamas subversivas y amenazando La Moneda. Al levantamiento de la Fuerza Aérea liderado por Marmaduke Grove, se unió la Escuela de Aplicación de Infantería, dirigida por el coronel Pedro Lagos, que estaba dispuesto a sostener de manera inquebrantable el plan político de Carlos Dávila.

Al anochecer, una Junta de Gobierno formada por el general Arturo Puga Osorio, Eugenio Matte Hurtado y Carlos Dávila Espinoza. El Presidente Montero no dimitió, pero ante la presión abandonó el Gobierno y el País.

¹² Segundo nombramiento con este cargo luego de Marmaduke Grove Vallejo el 17 de marzo de 1932.

NOMBRA COMANDANTE EN JEFE DE LA FUERZA
AÉREA NACIONAL AL COMANDANTE
DE GRUPO DON MARMADUQUE
GROVE V.

D. P. N° 70 —Santiago, 17 de Marzo de 1932

S. E. el Presidente de la República decretó hoy lo que sigue

HE ACORDADO Y DECRETADO

Nómbrese Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional, al Comandante de Grupo don Marmaduke Grove Vallejo

Tómese razón, registrese, comuníquese y publíquese en el *Boletín Oficial* y en el *Diario Oficial* —Montero —M. A. Urrutia

Lo que se transcribe para su conocimiento

—Ramón Vergara M., Comandante de Escuadrilla, Sub-secretario de Aviación

Por su parte, el ya Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional, Comandante de Grupo don Marmaduke Grove, asumía el 5 de junio de 1932 el estratégico cargo de Ministro de Defensa Nacional,¹³ tribuna desde donde impuso la proclamación de la “República Socialista de Chile”.

Por medio de decretos leyes, la Junta ordenó que la Caja de Crédito Popular devolviera vestimentas, máquinas y herramientas que habían sido dejadas en prenda (empeñadas), que se suspendiera por 30 días el cobro de las obligaciones mercantiles pendientes, y otra suerte de medidas populistas.

También estableció que el Banco Central debía otorgar créditos a los institutos de fomento, lo que benefició a pequeños industriales, mineros y agricultores. Todas estas medidas, que iban en favor de los más pobres, se agregaron al establecimiento de las relaciones diplomáticas con la Unión Soviética, provocando pánico entre la oligarquía y la opinión pública, lo que generó divisiones entre las Fuerzas Armadas. El 13 de junio, Carlos Dávila renunció a la Junta, debido a la falta de unidad y acuerdo entre sus integrantes, siendo reemplazado por Rolando Merino Reyes.

Tres días después, Dávila, apoyado por la guarnición de Santiago, derrocó a la Junta, formando otra. Así se puso fin a la República Socialista, que solo duró 12 días. Marmaduke Grove, junto a otros personeros fueron apresados y relegados a Isla de Pascua.

El 8 de julio, Dávila asumió el gobierno con el título de Presidente Provisional. Convocó a elecciones para un nuevo Congreso Nacional y adoptó medidas para resolver la crisis económica, entre las que se destacan la organización de la explotación de lavaderos de oro, principalmente en la provincia de Coquimbo, la creación de la Caja de Amortización para el servicio de la deuda pública, y otras medidas que no lograron impactar la pobre economía estatal. Todo esto llevó al descontento popular y la protesta muda, que fue ciertamente aplacada con numerosas detenciones y relegaciones que fueron acalladas con la censura y clausura de parte importante de la prensa.

Ante esta lamentable situación, la oposición fue aumentando, y Dávila cada vez quedó más aislado. Cien días después del golpe contra Montero, el 13 de septiembre, y bajo la presión de un movimiento militar encabezado por la Fuerza Aérea, Dávila renunció, entregando el poder al general Bartolomé Blanche¹⁴, quien destituirá dos días más tarde al Comodoro Arturo Merino Benítez como Comandante

¹³ A contar del 21 de junio de 1932, deja el Cargo de Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional

¹⁴ El día 11 de septiembre de 1932, el presidente Carlos Dávila nombra como Ministro del Interior al general don Bartolomé Blanche, quien había sido Comandante en Jefe del Ejército hasta el 4 de agosto de 1931.

en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional cuando reunidos los jefes militares, este le objetara el asumir la primera magistratura, expresándole que su amistad con Ibáñez despertaría “enconadas reacciones en el pueblo.” Merino era partidario de que los partidos y los principales gremios designaran al nuevo gobernante, tema que no fue aceptado por lo que el jefe de la aviación se retiró a El Bosque.



General Bartolomé Blanche Espejo

Los movimientos seguirían. A fines de septiembre, el general Pedro Vignola, al mando de la guarnición de Antofagasta, se pronunció contra Blanche exigiendo el retorno al régimen constitucional. La guarnición de Concepción apoyó el reclamo.

Blanche renunció, cediendo el mando al presidente de la Corte Suprema, Abraham Oyanedel, quien asumió como vicepresidente de la nación, el 2 de octubre de 1932. Dando validez a decretos anteriores, se mantuvo la elección presidencial y parlamentaria para el 30 de octubre. Lo que marcaría el fin de la Anarquía.

El triunfo recayó en el candidato Arturo Alessandri Palma (segunda presidencia 1932 – 1938) con 55,30 % de los votos, quien contó con el apoyo de la mayoría de los liberales, demócratas y radicales. Mientras tanto, el recién retornado candidato socialista, Marmaduke Grove obtuvo el segundo lugar con 17,7 % de los votos. Los partidos tradicionales, llamados también de derecha, lograron la mayoría de los cupos en las dos cámaras del Congreso.

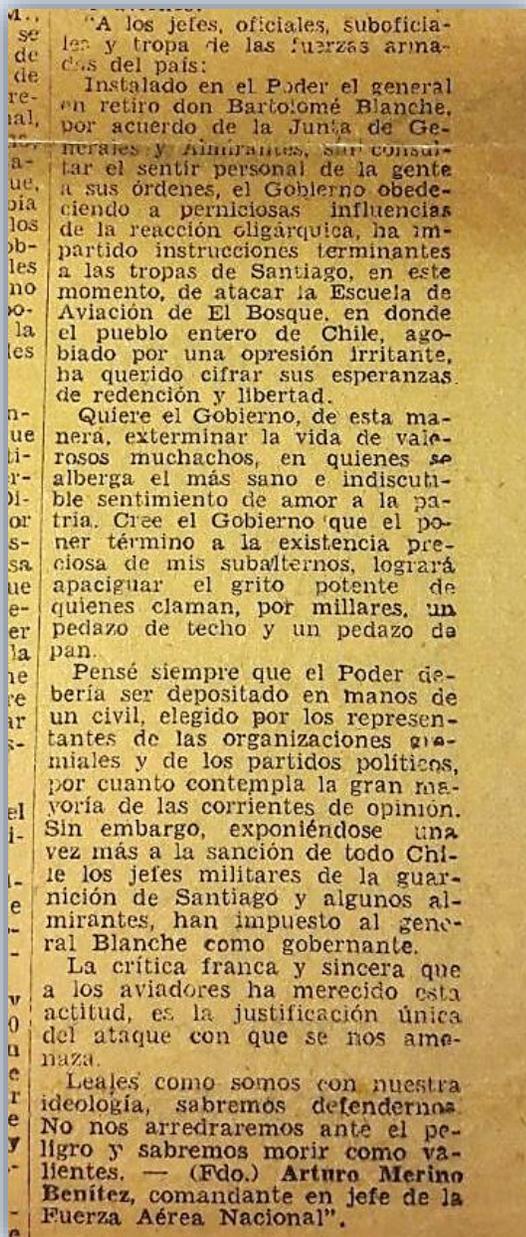
Una muestra del clima que se vivía, se puede extractar del Diario vespertino El País (aparecido en 1932), en donde el ejemplar N°102 del viernes 16 de septiembre, da luces sobre la situación general con el titular: “Normalizada la situación política” y más abajo señala la decisión del Gobierno por reorganizar la Fuerza Aérea bajo la dependencia de la Armada y del Ejército, tal cual lo estuvo antes de marzo de 1930.



**Portada del periódico vespertino “El País” del viernes 16 de septiembre de 1932
“NORMALIZADA LA SITUACIÓN POLÍTICA”**

El desprestigio que habían acarreado las intervenciones partidistas, la crisis económica, la odiosidad y los intereses propios de aquellos que habían gobernado, la incapacidad para resolver los grandes problemas nacionales y de las desconfianzas alcanzadas entre las Fuerzas Armadas tras algunos lamentables sucesos ocurridos en esos últimos años¹⁵ fueron los testigos contextual y accidental del hecho que relataré a continuación.

Un hecho de valor mientras el país convulsiona



La situación caótica que se vivía en Santiago y en el resto del país debido a la escasez existente y a una situación desordenada traían consigo confrontaciones y desmanes callejeros que incluían numerosas riñas y provocaciones a los uniformados.

Al día 14 de septiembre, el teniente Guillermo Marín Rodríguez, Oficial de Servicio de la Escuela de Aviación informaba a sus superiores que se había enterado de que tropas de la Escuela de Infantería se aprestaban a tomar El Bosque, donde se agrupaban la Escuela de Aviación, el Grupo de Bombardeo y el Grupo N°1. Ante el inminente peligro, el Comodoro Merino transmitió las siguientes instrucciones a su gente:

“Los Oficiales que voluntariamente lo decidan, deben subir a sus aviones y dirigirse al aeródromo de Colina, evitando sobrevolar Santiago. Allí repostarán combustible y esperarán instrucciones, preparados para despegar de inmediato y continuar”

A continuación, redactó una proclama para enviar a la prensa, misma que luego también hizo imprimir para ser lanzada sobre la ciudad de Santiago.

Copia de la proclama publicada y distribuida en la capital el día 13 de septiembre de 1932

¹⁵ Se hace especial referencia a la inédita experiencia denominada “Fuga de los Cisnes”. Curioso episodio que afectó las confianzas entre el Ejército y la Fuerza Aérea Nacional, y que envolvió a ésta en una ola de críticas con intensidad dramática donde surgieron los intereses por reorganizar o disolver a la Fuerza Aérea.

Temprano por la mañana, despegaban desde El Bosque, casi cuarenta aeronaves que pudieron ser alistadas para efectuar un viaje al norte del país. De acuerdo con las instrucciones recibidas, estas recargarían combustible en Colina, lugar en donde se impartirían nuevas órdenes.

La odisea que se iniciaba ese fatídico 13 de septiembre, y que sería más tarde conocida como “*la fuga de los cisnes*”¹⁶ daría espacio a un hecho de gran valor y camaradería, dentro de lo que sería más tarde una angustiante aventura para quienes la protagonizaban en los aspectos generales como en lo particular. El primer percance de resultados fatales¹⁷, se producía al aterrizar en Colina el Vickers Vixen N°18 piloteado por el entonces teniente Felipe Araya Stiglich, quien traía consigo en su avión al Teniente Contador don Ricardo Pardo Ruiz.

Un interesante relato que fuera escrito tiempo más tarde¹⁸ por un de los principales protagonistas de esta historia y posterior miembro de esta corporación, registra y nos da cuenta de un hecho de gran valor y camaradería que se dio esa tarde:

“Hacen justamente 46 años, en un día 13 de septiembre del año 1932, por orden superior los aviones de la Escuela de Aviación despegaron rumbo al Norte haciendo escala en Colina donde se reabastecieron de combustible y se les hizo mantención.

Ese día yo, teniente piloto Felipe Araya Stiglich, piloteando un Avión Vickers en el que llevaba como pasajero al teniente Contador don Ricardo Pardo Ruiz, al momento de aterrizar en Colina y cuando el avión tocaba tierra, se cortó el soporte de una de las bombas de guerra y ésta, al estrellarse en el suelo, explotó, cortando por la mitad el avión y matando en forma instantánea al Teniente Pardo ante las miradas de asombro de todas las personas que se encontraban en ese momento en ese Recinto Aéreo.



Fue en ese instante en que el resto del avión con su motor funcionando y los estanques de bencina vaciándose por efecto de los impactos de las esquirlas, quedé aprisionado y herido sin poder salir de la cabina, y con el peligro de que de un momento a otro podría producirse una nueva explosión del resto de las otras 8 bombas y haber corrido yo la misma suerte de mi pasajero. En ese angustiante y dramático momento para el suscrito, apareció el Suboficial Mecánico don Eufracio Cruz González, quien con desprecio de su propia vida y sin pensar en el peligro a que se exponía, llegó hasta la cabina cortando cables y capotas y a vivas fuerza me rescató del avión y así en un acto tan sublime y de increíble arrojo salvó mi vida. De este hecho no hay ni siquiera un recuerdo en la historia de nuestra Fuerza Aérea y es un acto tan digno de ser reconocido y admirado.

La Fuerza Aérea de Chile cuenta en sus filas de retiro a quien fuera este hombre que, con desprecio de su vida, salvara la mía que aún sigo disfrutando preciosa y agradecidamente a este abnegado Suboficial que es Eufracio Cruz González, a quien admiro y a quien le debo el inmenso placer de estar gozando lo maravilloso que es el vivir.”

¹⁶ Su poético apelativo, fundaba su origen en una conocida obra del poeta chileno Augusto Winter, quien por aquellos días hiciera una crítica pública de la despiadada persecución que eran objeto los cisnes de cuello negro en el lago Budi, al sur de Temuco.

¹⁷ Aparte del teniente Pardo, hubo que lamentar la muerte del cabo mecánico Manuel Palma Mena; el teniente Humberto Arce Hoeckers; el ingeniero Humberto Garretón y el Cabo 1° mecánico José Ortiz.

¹⁸ Santiago, 27 de octubre de 1978. Documento guardado en el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y con copia en la carpeta personal del Suboficial Cruz.



Recorte del diario "La Segunda" del día martes 13 de septiembre de 1932 y fotografía del teniente Ricardo Pardo R.

Contrariando lo inicialmente publicado, el teniente Araya no sólo salvó ese día de morir, sino que además, no le fue amputado su brazo izquierdo, gracias al pronto traslado en avión que recibiera a Santiago por parte de otro camarada piloto: nada menos que el teniente Fernando Pardo Ruiz, hermano del oficial que había fallecido en el trágico accidente de ese día!

Cerca de las dos de la tarde, el Comodoro Merino dispuso el despegue de los restantes aviones hacia el aeródromo El Tuqui, en Ovalle. A este grupo se sumaban algunos otros de los entonces Grupos N°2 y 3 además de dos trimotores Ford de la Línea Aeropostal, totalizando una cincuentena de aviones.

A la llegada e instalación de los aviones, el Comodoro Merino dio instrucciones para resguardar la seguridad de aquella improvisada base. Se establecieron algunas patrullas, con estricta orden de detener los desplazamientos desde y hacia la ciudad de Ovalle.

Eran aproximadamente las nueve de la noche, cuando una de las patrullas detuvo un automóvil que venía desde Ovalle, y cuyo conductor se identificó como el capitán Arturo Álvarez Goldsack, del regimiento Arica con asiento en La Serena, solicitando tener una entrevista con los "jefes aéreos".

Mientras el capitán Álvarez mantenía un fraterno diálogo con los aviadores, un convoy de ferrocarril equipado con cañones y un fuerte contingente de tropas, que se había desplazado sigilosamente por un carril que pasaba paralelo a unos cien metros del aeródromo, se detenía desembarcando a sus ocupantes y material guarecidos por la oscuridad de la noche.

Muy temprano en la madrugada del día 14, las tropas iniciaron su avance protegidos esta vez por una densa neblina, situación que definitivamente los aviadores no lograron percatarse de lo que estaba ocurriendo sobre sus narices. El propio Comodoro Merino¹⁹ relataría posteriormente: *“Unos doscientos y tantos hombres aparecieron, disparando sus armas a boca de jarro”*²⁰

Años más tarde, el recuerdo de estos momentos vivido por otro de sus protagonistas, quedó registrado en la magistral pluma del general Diego Barros Ortiz, cuando escribiera: *“En Ovalle, la bruma y más que la bruma, la mano de Dios, detuvo nuestro vuelo y en la densa penumbra de esa mañana lejana, nuestras alas quedaron enredadas en las mallas de una niebla densa e impenetrable. El Comodoro emergía de la niebla como una torre, rodeado por algunos de sus Capitanes de medallón, al menos así lo mirábamos nosotros, cachorros de aeronautas, y aún cuando caímos prisioneros por la celada de la niebla, nos reconfortaba el sabernos unidos a él por el mismo infortunio.”*

De esta forma los aviadores habían sido drásticamente reducidos y trasladados en ferrocarril a La Serena, donde fueron objeto de muchos maltratos y acciones vejatorias. Esta realidad tan agresiva era producto de la desinformación que existía sobre la motivación que había entre los aviadores por agruparse en el norte. Incluso se decía que la Fuerza Aérea planeaba un bombardeo sobre la ciudad, desconociendo que todo esto se hacía por preservar la instauración de un poder civil para el país y el pronto restablecimiento de la normalidad sobre la anarquía.

Diez días del “mes de la Patria”, estuvieron detenidos aquellos mismos hombres que *un año antes habían sido vitoreados por el país*, cuando sofocaran la sublevación de la marinería que se había tomado los buques de la Escuadra Nacional.



Los tenientes Byers y Mariotti detenidos en La Serena

Tras ser interrogados por sobre su actuación en la “fuga de los cisnes”, fueron absueltos y el día 24 de septiembre, volvieron por ferrocarril a Santiago. Acá los esperaba la noticia de la destitución del Comodoro Merino; el nombramiento de un nuevo jefe, el Comandante de Grupo don Adirio Jessen Ahumada,²¹ y la decisión del Gobierno por disolver la Fuerza Aérea Nacional y distribuir sus recursos entre el Ejército y la Armada Nacional.

¹⁹ Fuerza Aérea de Chile. *“Historia de la Fuerza Aérea de Chile”*, págs.643 y 644. Tomo II desde 1931 hasta 1942, 2001

²⁰ Un centenar de hombres del Regimiento Arica y otro centenar de Carabineros. Fuerza Aérea de Chile. *“Historia de la Fuerza Aérea de Chile”*, pág. 644. Tomo II desde 1931 hasta 1942, 2001

²¹ Decreto N°498. Designación del 16 de septiembre de 1932.

En cuanto al testimonio que ha quedado registrado en algunas de las declaraciones realizadas por el propio Comodoro Merino, y que interpretan el sentir de muchos los oficiales de la Fuerza Aérea que fueron parte de este episodio, quizás sea menester reproducir parte esencial de esta para comprender de mejor manera al propio líder de esta histórica odisea en nuestra historia patria:

“...Cargos sí que tengo que hacer, Sr. Fiscal, la Fuerza Aérea fue atacada inopinadamente por fuerzas del Ejército que ocuparon sus aeródromos sin razón alguna y en Ovalle apresados sus oficiales y mecánicos tras un ataque sorpresivo...

Ante la inminencia del ataque a El Bosque, yo ordené el traslado a Ovalle con una detención en Colina; obraba con plena conciencia de mis actos y de mis atribuciones como Comandante en Jefe. En esos momentos no había gobierno constituido ni pude recibir por lo tanto, orden en contrario de ninguna autoridad que tuviese atribuciones sobre mí...

Si la Fuerza Aérea sufrió en su prestigio y vióse vejado su personal al ser aprisionado en Ovalle, me cabe la satisfacción de no haber sacrificado personal de una Institución hermana que obedecía órdenes inconsultas, y de haber demostrado a la faz del país que la Fuerza Aérea no serviría de instrumento para mantener un Gobierno que repudia el país entero.

Queda eso sí la Institución, hondamente herida con la muerte en Colina de uno de sus oficiales, a causa de lo precipitado del viaje, y con la muerte de uno de sus mecánicos en Los Cerrillos, sacrificado con saña vergonzosa.”

Otro interesante testimonio, es un artículo del vespertino “El País”, en su ejemplar del 27 de octubre de 1932, el cual evidenciaba la situación que vivió la Fuerza Aérea bajo el titular: “El Alzamiento de la Aviación y las consecuencias posteriores”, en él se establecía que “han traído un notorio distanciamiento entre el Ejército y el personal de nuestros servicios aeronáuticos”.

En la opinión de los aviadores, estos culpaban al Ejército de haberlos arrastrado “al carro de las ambiciones desmedidas”²², razón por lo que ya no compartían ni frecuentaban desde hace algún tiempo, el emblemático Club Militar. Otra sensible información agregaba que los restos de los mártires aviadores serían cambiados de lugar: “En la vida y en la muerte nuestros aviadores quieren quedarse solos” y luego agregaba “Pero en tanto, los aviadores han llevado su altivez más lejos. Hicieron gestiones para que el antiguo Mausoleo Militar, donde yacían figuras ilustres del Ejército fuera completamente desocupado y procedieron a llevar los restos venerados de sus compañeros caídos en actos del servicio y que permanecían juntos con los restos de muchos Jefes y Oficiales del Ejército en el nuevo Mausoleo Militar”.

Al respecto y para finalizar, quisiera agregar que en 1967 aparece publicado en las memorias que el mismo Ex Presidente Arturo Palma, un testimonio que evocaba sus recuerdos de gobernante en su libro titulado ‘Recuerdos de Gobierno’, donde el propio mandatario se refiere a las difíciles circunstancias vividas: “La gente no ha podido olvidar lo que fue la crisis económica de este país hasta el año 1932, en el cual alcanzó la más crítica intensidad”.

Pues bien, este era el marco real de desconfianza, angustia y desazón que aún imperaba en Chile cuando asumiera don Diego Aracena Aguilar, como Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Nacional en diciembre de ese año, con él vendría finalmente un período no menos difícil pero su fe, la valiente y decidida voluntad de Aracena al hacerse cargo de una institución en tan difíciles circunstancias,

²² Alejandro Pizarro Soto. “Diego Aracena – Maestro de Vuelo”. Fundación Arturo Merino Benítez. Gráfica Quilicura, Santiago 1999

demonstró su entrañable cariño hacia ella, siendo la fuente primera que le permitió revertir con el tiempo, las vacilaciones e incertidumbres que atascaban el buen desarrollo y asentamiento de la Fuerza Aérea de Chile.



Altímetro perteneciente al avión Vickers Vixen que se accidentó en Colina en septiembre de 1932.

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

- Estado Mayor General del Ejército. *"Historia del Ejército de Chile"*, Tomo VIII La Primera Guerra Mundial y su influencia en el Ejército (1914-1940). Santiago, 1983.
- Diario *La Segunda*. Martes 13 de septiembre de 1932.
- Diario *El País*. Santiago, 16 de septiembre de 1932.
- Diario *El País*. Santiago, 27 de octubre de 1932.
- Fuerza Aérea de Chile. *"Historia de la Fuerza Aérea de Chile"*, Tomo I Desde los albores hasta 1930, Segunda edición 2001
- Fuerza Aérea de Chile. *"Historia de la Fuerza Aérea de Chile"*, Tomo II desde 1931 hasta 1942, 2001
- Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. *"Boletín informativo"*. Varios números años 2014-2015-2016-2017.
- Norberto Traub Gainsborg. *"Aristides Pinto Concha, la sombra de un precursor"*. Revista Aerohistoria N°3/2018. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.
- Norberto Traub Gainsborg. *"Arturo Merino Benítez, vida y obra de un visionario"*. Revista Aerohistoria N°5/2018. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.
- Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio. *"Generales Fuerza Aérea de Chile 1930-1959"*. Tomo I. CDA. Jorge Rojas Rodríguez. Impreso en los Talleres de la Escuela Técnica Aeronáutica

VIII. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA



Ilustración de la Empresa Editora Zig-Zag, reproducido en octubre de 1940.

En octubre de 1876, llega a Chile Eduard Laiselle, traído al país por el empresario Henri Pinaud. Con su globo tipo Montgolfier de 300 metros cúbicos llamado "Jeanne D'Arc", Laiselle efectuó más de un centenar de ascensiones que llamaron vivamente la atención de los miles de curiosos que acudieron a verlo en las diferentes ciudades donde actuó, trascendiendo su fama más allá de las fronteras, hasta Montevideo, donde aún se recordaba la infortunada desaparición en el mar del aeronauta francés M. Baraille, ocurrida la tarde del 25 de agosto de 1873.

Acaso por ello, la edición del 14 de septiembre de 1878 del diario "El Siglo" de la capital uruguaya reproducía un artículo fechado días antes en Santiago por el diario "El Independiente":

"Viaje aéreo en Chile:

En Valparaíso hizo una ascensión el aeronauta francés²³ Eduard Laiselle, quien más feliz que el intrépido Baraille pudo volver a tierra sin otro daño que algunos arañazos, después de haber ofrecido a millares de espectadores el espectáculo referido así por El Independiente: "El atrevido viajero se lanzó a los aires colgado del trapecio en que se entregaba a ejercicios cuya audacia es más propia para el terror

²³ Pese que a Eduardo Laiselle se le atribuye en varios medios y escritos que era francés, documentos más fidedignos indica que era nacido en Boston, USA. Vino a Chile como parte del espectáculo del Gran Circo Carlo.

que para el aplauso. Causaba vértigo verlo colgarse de los pies y pararse en las cuerdas. No estaría de más que colocara una rejilla cautiva bajo la barra del trapecio; eso le ahorraría notorio peligro y no produciría en los espectadores sensaciones peligrosas. Aquello es el colmo de la audacia.

A los pocos segundos el globo lanzado con la velocidad de una flecha, se perdía tras las nubes y se ocultaba a las miradas de la tierra. El viajero quedaba entregado a sí mismo. Según él cuenta, de repente se encontró en un nuevo mundo. Bajo sus plantas se extendía una impenetrable alfombra de nubes; sobre su cabeza lucía un sol brillantísimo y el globo cruzaba entre el más puro azul de los cielos.

Alcanzó a elevarse 2.000 metros y comenzó a descender después de haber recorrido más de 3 millas horizontales. En la Quebrada Verde arrastrado más de una cuadra no podía separarse del globo, pues éste volvería a elevarse una vez aligerado del peso del viajero. La carrera amenazaba a durar por largo tiempo; pero al fin el señor Laiscelle tuvo que abandonar el globo para no ser lanzado a los peñascos".

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



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

CORREO RECIBIDO

Señor Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile:

Me es grato acusar recibo del último boletín; que corresponde al mes de agosto del presente año. Le estoy muy reconocido por su tan detallada y esmerada publicación. - Muchas gracias para Us. y para sus distinguidos colaboradores.

Es importante destacarlo que he observado; y analizado su muy interesante y pormenorizado contenido, también valiosa elaboración; con bien electos y amenos temas de gran calidad histórica y sus fotografías de apoyo.

Mis fraternales saludos. Atte.,

Humberto Hernán Limongi Sánchez
Brigadier Director - Aviador- Caballeros del Orden

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

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg

Oscar Avendaño Godoy

Alberto Fernández Donoso

Aníbal Jiménez Lazón

José Guzmán Moreno

Mario Magliocchetti Oleaga

Sandrino Vergara Paredes

Presidente

Vicepresidente

Director - Secretario

Director - Tesorero

Director

Director

Director

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

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



REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Declaración de responsabilidad:

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

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

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

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

Colaboradores

Carlos Saldivia Rojas
Claudio Cáceres Godoy
Pedro Turina Urrea

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**



Representantes para Chile
FEDERAL SIGNAL CORP.
 Emergency Products

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

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