



AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN



EL SALUDO DE CHILE

El comandante Humberto Tenorio Iturra, es saludado cariñosamente por su señora Erika Eitel de Tenorio, a su llegada a Los Cerrillos, después de haber cumplido el histórico primer vuelo Punta Arenas al Territorio Chileno Antártico. (28 de diciembre de 1955)

EL VUELO DEL "SKUA"

EL PRIMER AVION Y EL PRIMER VUELO EN MÉXICO

LA AERONÁUTICA DE CIENCIA FICCIÓN EN LOS ALBORES DE LA REPÚBLICA DE CHILE





Abriendo nuevas rutas

Soluciones Aeronáuticas Ingeniería de Sistemas



Vía56

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



▶ REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

“El generar conocimiento, el transferirlo de mejor manera y compartirlo, resultan siempre clave para resolver muchos de los problemas que surgen diariamente”

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

Este mes de diciembre, cuando nos preparábamos para recordar y reconocer una vez más, algunos de los más destacados hitos cumplidos por avezados aviadores que en el cumplimiento del deber, entregaron lo mejor de ellos para beneficio de nuestros pueblos; un imprevisto y quizás inexplicable accidente aéreo ocurrido sobre el Mar de Drake, enlutó los cielos y el corazón de todos los chilenos.

Como complemento de las innumerables hazañas, hitos, hechos y nombres por recordar, el luto que nos envuelve y un mes más, de ver cómo se destruye nuestro país y se vulnera el ESTADO DE DERECHO ante la mirada estupefacta e ingenua de la mayoría de los chilenos; resulta dificultoso cumplir con nuestra contribución permanente desde estas páginas, pero aunque el ánimo y el cansancio nos acechan, seguimos cumpliendo este compromiso de cuidar nuestras raíces e identidad.

Quisiera enfatizar y reiterar inicialmente nuestro agradecimiento por los innumerables correos electrónicos recibidos, las cartas y mensajes telefónicos y que al final de esta revista, transcribimos algunos, como prueba fehaciente de que Aerohistoria, se convierte en parte tangible del aporte a convertir sueños por realidades para un mundo mejor.

Sentimos que no es un medio más que esta corporación tiene para hacer sentir esa “Voz Viva” de la vida aérea, sino que es un complemento audible que cual raudo avión surca entre aquellos que nos siguen mensualmente, reviviendo los espíritus, voluntades y añoranzas de quienes escribieron notables páginas historia y otros que están prestos a hacerlo.

Desde sus tempranos años de trabajo, esta Corporación, se ha granjeado el cariño y reconocimiento de todas las organizaciones civiles y militares aeronáuticas del país, pues la acuciosidad, perseverancia y logros obtenidos en las actividades de investigación y difusión que llevan adelante los seleccionados investigadores y miembros que componen este cuerpo académico, ha merecido reiterados elogios y distinciones tanto nacionales como extranjeras.

Sólo para recordar algunos de sus logros alcanzados, traigo a la memoria el 1995, cuando el Instituto de Investigaciones Históricas Aeronáuticas de Chile junto al entonces Instituto Argentino de Historia Aeronáutica (actual Instituto Nacional Newberiano) y la Academia Uruguaya de Historia Aeronáutica propusieron la creación de una organización que agrupara a las otras entidades latinoamericanas encargadas de la investigación y difusión de la Historia Aeronáutica, dando como resultado al año siguiente en Chile, la celebración del Segundo Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial, ocasión que convocó la masiva asistencia de otros países al encuentro y en el cual se creó la Federación Internacional de Entidades Históricas Aeronáuticas y del Espacio (FIDEHAE), y que en el ya no muy lejano mes de octubre del 2020, nos reunirá una vez más, esta vez en Lima - Perú, para participar de la versión XVIII, del Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial.

En estos 25 años, se han integrado entre otros, el Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, quienes serán los anfitriones del encuentro; el Instituto Boliviano de Historia Aeronáutica; el Instituto Histórico Cultural de Aeronáutica del Brasil (INCAER); la Academia de Historia Aeronáutica de Colombia; el Centro de Historia de la Dirección de Educación de la Fuerza Aérea del Ecuador; el Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica del Ejército del Aire de España; el Instituto Dominicano de Historia Aeronáutica; la Academia de Historia Aeronáutica de México; la Sociedad Mexicana de Estudios Aeronáuticos Latinoamericanos; el Instituto Paraguayo de Historia Aeronáutica "Silvio Pettirossi" y la Comisión Histórico Cultural de la Fuerza Aérea Portuguesa.

Al terminar este 2019, aprovechamos, este medio también para agradecer una vez más vuestro ánimo de colaboración en el cumplimiento de esta tarea que es de todos, el trabajo franco y desinteresado de muchos entusiastas, que compartieron su tiempo y destrezas desde un espacio en esta tierra para elevar sus conocimientos por el infinito.

Muchas gracias a todos y que Dios los bendiga en este nuevo período que inicia,

Norberto Traub Gainsborg

Presidente

Instituto de Investigaciones

Históricas Aeronáuticas de Chile

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



▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS.....	6
<i>El Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile celebró su 36° Aniversario</i>	6
<i>Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile brinda conferencia sobre el Espacio Aéreo Nacional ...</i>	7
<i>Ceremonia del Día de la Aeronáutica Nacional 2018</i>	8
<i>Ceremonia de Premiación en la Escuela de Especialidades "Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas"</i>	11
<i>El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, en la Ceremonia de premiación de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado"</i>	12
<i>Ceremonia ecuménica en apoyo a las familias de los ocupantes del C-130 accidentado</i>	14
<i>IIHACH recibe la visita de oficiales de la Plana Mayor de la Prefectura Aérea de Carabineros de Chile</i>	15
<i>64 nuevos Oficiales tiene la Fuerza Aérea de Chile</i>	18
<i>IIHACH presente en la ceremonia de investidura de los nuevos Cabos de la Fuerza Aérea de Chile</i>	19
<i>Emotiva investidura de nuevos Señores Generales de la Fuerza Aérea de Chile</i>	22
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS	25
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	27
EFEMÉRIDES DEL MES DE ENERO.....	34
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS.....	55
<i>El vuelo del "Skua"</i>	55
<i>El primer avión y el primer vuelo en México</i>	70
<i>La Aeronáutica de ciencia ficción en los albores de la República de Chile</i>	84
<i>Si volviera a nacer, nuevamente elegiría la Fuerza Aérea de Chile.....</i>	89
AVIONES CON HISTORIA.....	97
<i>A.M.D. Falcon 200, un ejecutivo histórico</i>	97
¿SABÍA USTED?	105
EL MONUMENTO DEL MES	107
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	119



I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ *El Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile celebró su 36° Aniversario*

El miércoles 11 de diciembre, la Sede Social del Centro de Ex-Cadetes y Oficiales "Águilas Blancas" se engalanó para conmemorar una nueva y significativa fecha de aniversario. Siendo las 13.10 horas y con la llegada de muchos socios integrantes de la corporación amiga, se dio inicio a la ceremonia por el trigésimo sexto aniversario de la creación del Centro de ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea "Águilas Blancas".

Tras guardar un minuto de silencio en memoria de los Camaradas caídos en el lamentable accidente del C-130 ocurrido el pasado 9 de diciembre, vino la espontánea entonación del himno de la Escuela de Aviación Capitán Manuel Ávalos Prado. A continuación, se dirigió a los presentes su presidente, Vicente von Teuber, quien destacó la trayectoria del centro que dirige, la reapertura de la Escuadrilla del Aire y su compromiso de proyectar, aún después de la vida militar activa, la camaradería, respeto a la historia y tradiciones de nuestra Fuerza Aérea. Así como también el interés de aprovechar nuestros valiosos recursos humanos de especialistas en diversas áreas de la aeronáutica, para el desarrollo de nuevos proyectos que permitan fomentar la importancia del poder aéreo de nuestra nación.

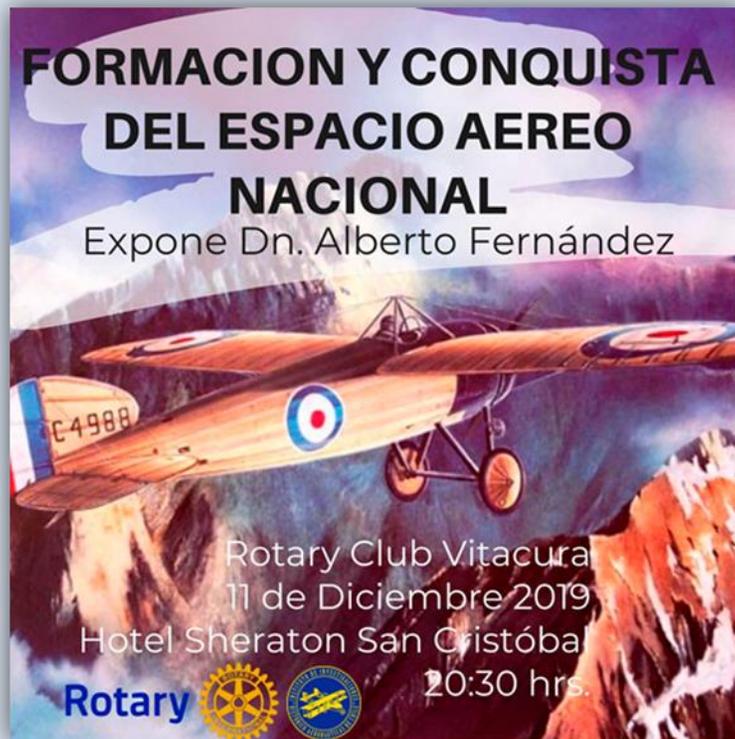


Don Rafael Burgos Fuentes recibe de Águilas Blancas un galvano recordatorio por sus importantes servicios a la corporación

Luego se procedió a brindar en recuerdo de quienes han precedido a los actuales aviadores socios de Águilas Blancas y a destacar la valiosa participación que han tenido el Secretario Administrativo don Rafael Burgos Fuentes, quien tuviera que dejar su puesto para desempeñar nuevas funciones

administrativas en el Servicio Religioso institucional, y don Braulio Silva quien también terminó sus funciones contables. Ambos fueron calurosamente felicitados y se les entregó un galvano recordatorio por sus fieles servicios prestados.

❖ *Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile brinda conferencia sobre el Espacio Aéreo Nacional*

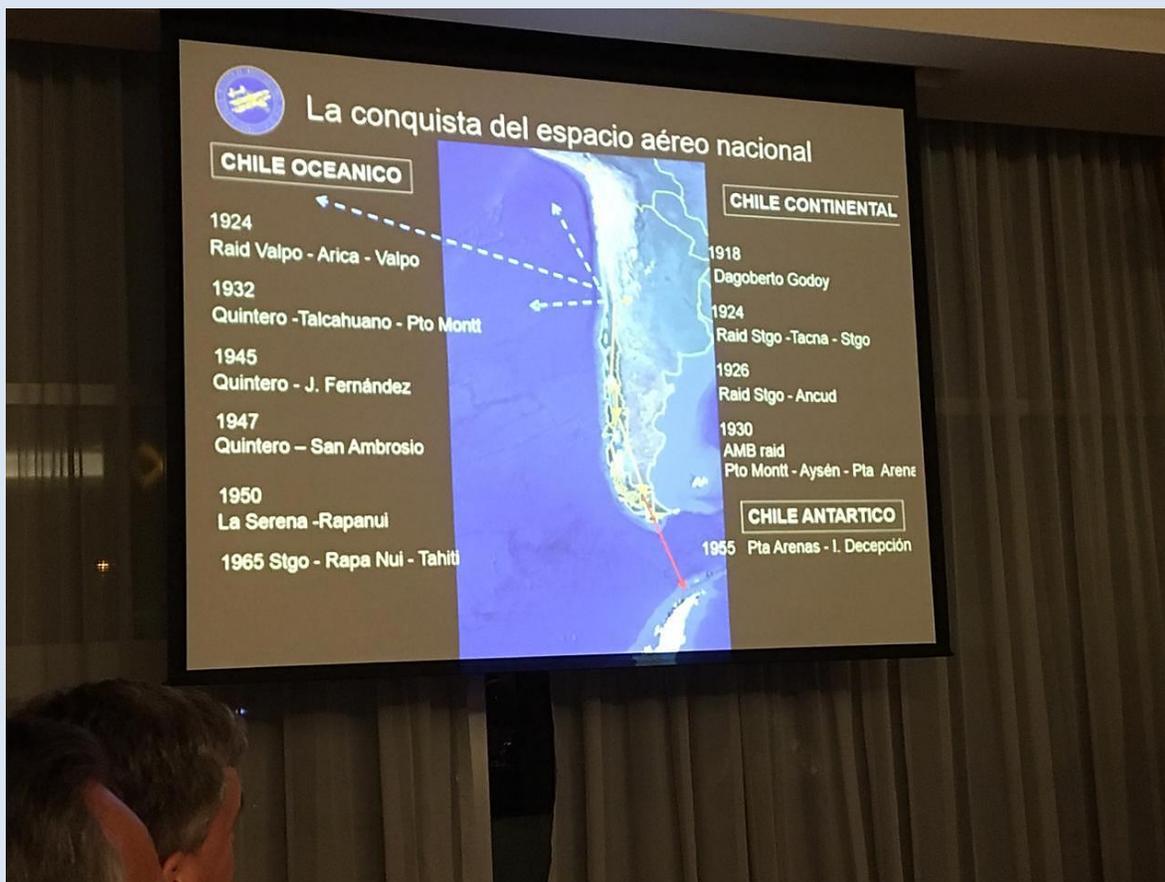


Por la tarde del 11 de diciembre, nuestro socio director Alberto Fernández Donoso fue invitado por el Rotary Club de Vitacura a dictar la conferencia “Formación y conquista del espacio aéreo nacional”, con motivo de conmemorarse el Día de la Aeronáutica Nacional y bajo el lema del Rotary Internacional “El Rotary conecta al mundo”.

La actividad se efectuó en uno de los salones del hotel Sheraton, exposición en la cual Fernández se exhibió sobre los vuelos pioneros con los que la Fuerza Aérea de Chile abrió los caminos aéreos sobre la cordillera de los Andes, el océano Pacífico y la Antártica, generando la presencia aérea nacional en los aproximadamente 31.000.000 km² que conforman el espacio aéreo soberano e internacional cuya administración y gestión le ha sido encomendada por la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI.

Durante la reunión con la que el Rotary Club de Vitacura se asoció al “Día de la Aeronáutica Nacional” establecido para conmemorar la hazaña realizada por el teniente Dagoberto Godoy de cruzar la cordillera de los Andes por su parte más alta, el 12 de diciembre de 1918, el conferencista entregó un enfoque sobre el Espacio Aéreo Nacional, su importancia geoestratégica y económica para el desarrollo de nuestro país, mediante la conectividad aérea. Al finalizar el acto, los presentes en un

emotivo homenaje a la tripulación del C-130 N°990 de la Fuerza Aérea, desaparecido dos días antes durante un vuelo logístico a la Antártica, entonaron el Himno Camaradas a viva voz.



❖ *Ceremonia del Día de la Aeronáutica Nacional 2019.*

En lo que fue una dolorosa ocasión y tras haber trascendido las primeras noticias que dejaban atrás los aires de esperanza por encontrar con vida a 38 chilenos que iban a bordo de un avión C-130 Hércules perdido cuando volaban rumbo a la Antártica la tarde del día 9 de diciembre pasado, fue conmemorada el jueves 12 de diciembre con extrema sobriedad y manifiesto luto, la hazaña realizada por el joven Teniente Dagoberto Godoy Fuentealba, quien en una fecha similar de 1918, cruzó por primera vez en la historia de la aeronáutica mundial la Cordillera de los Andes por su parte más alta en un frágil y ligero avión Bristol M1 C.

Todo inició tras el arribo del Subsecretario para las Fuerzas Armadas, señor Alfonso Vargas Lyng, parte del Alto Mando Institucional, ex Comandantes en Jefe de la Fuerza Aérea y autoridades de organizaciones del ámbito aeronáutico.

Con un sentido discurso pronunciado por el Director General de Aeronáutica Civil, General de Aviación Víctor Villalobos Collao, donde se refirió a los importantes avances del sistema aeronáutico de nuestro país, así como el espíritu y valores de los precursores de la aviación nacional, como el

Teniente Dagoberto Godoy, quien en 1918 realizó el primer cruce de la cordillera de Los Andes en un avión Bristol de 110 HP.

“Este vuelo de dimensiones heroicas constituyó uno de los primeros pasos para abrir nuevas rutas por las cuales hoy numerosos vuelos surcan los cielos en forma rutinaria. El cruce de Los Andes abrió la senda de nuestro país al mundo. Sin embargo, le correspondió al Comodoro Arturo Merino Benítez hacer el diseño del desarrollo de un sistema aeronáutico moderno”, señaló el Director de la DGAC.

En el marco de esta celebración y como ya es tradicional en esta fecha, se distinguió a aquellas entidades y personalidades aeronáuticas que se hicieron merecedoras al reconocimiento público por méritos en pro del progreso y de la seguridad de la actividad aérea. En este aspecto, se otorgó el premio, “Paul Tissandier”, el que recayó en el señor Rolando Stange Molina, por su brillante trayectoria como piloto, instructor de vuelo. El Diploma fue entregado por el presidente de la Federación Aérea de Chile, (FEDACH), señor Rafael Bravo Villaroel.



El señor Rolando Stange Molina, del Club Aéreo de Puerto Montt recibe el premio “Paul Tissandier” de manos del Presidente de la Federación Aérea de Chile, Piloto civil don Rafael Bravo Villaroel.

A continuación, la Fuerza Aérea de Chile junto a la Dirección General de Aeronáutica Civil y la empresa Esmax Distribuidora Ltda., entregaron el premio “Seguridad de Vuelo” al Club Aéreo de Melipilla, por haber alcanzado el más alto índice operativo y de seguridad en sus actividades aéreas durante 2019. Cabe recordar que entidad premiada, tiene casi ocho décadas de funcionamiento, tiempo en el cual ha formado a muchos pilotos y se mantiene operativa en pos del desarrollo y promoción de la actividad aérea del país.

En la significativa ocasión, fue galardonado con la condecoración Cruz al Mérito Aeronáutico, en el grado de “Cruz de Servicios Distinguidos”, uno de nuestros distinguidos y muy apreciados socios, el General de Aviación don Ricardo Gutiérrez Alfaro, actual Director del Museo Nacional de Aeronáutica y del Espacio distinguido y el Comandante de Grupo (Rsva.) señor Hernán Barahona Flores en el grado de “Cruz al Mérito”.



El Subsecretario para las FF.AA. junto al Director de la DGAC, imponen las condecoraciones a los distinguidos agraciados con la “Cruz al Mérito Aeronáutico” en sus respectivos grados.

La ceremonia finalizó con la interpretación del Himno “*Camaradas*” de la Fuerza Aérea de Chile coreada con gran emotividad por todos los asistentes.

A esta actividad tan importante para la aviación nacional concurren en representación del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, algunos socios y miembros del directorio quienes entregaron los saludos correspondientes de la Corporación al Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil, felicitaciones a los nuevos agraciados y también para todo el personal de nuestro Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.

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

A las 14.30 horas del viernes 13 de diciembre, nuestra corporación estuvo presente en la tradicional ceremonia de premiación de los alumnos de la Promoción 2018-2019.

La emotiva ceremonia fue presidida por el distinguido Director de la Escuela de Especialidades, Coronel de Aviación (DA) Antonio Cortés Reyes, y contó con la asistencia de ex directores del Instituto, Oficiales de la Fuerza Aérea y de las Fuerzas Armadas, de Orden y Seguridad Pública, autoridades de diferentes organismos públicos y privados, Personal del Cuadro Permanente, Profesores, Alumnos, Personal Civil, familiares de los jóvenes e invitados especiales.

A continuación, se premió a los Alumnos destacados durante su permanencia en el Plantel.



Al centro, la alumna Bárbara Díaz Alarcón tras recibir la condecoración por mérito académico "Premio Mecánico Aviador Miguel Cabezas Soto".

En la ocasión, se hizo acreedor a la condecoración del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile por mérito académico, "Premio Mecánico Aviador, Miguel Cabezas Soto" a la alumna, señorita Bárbara Díaz Alarcón, de la Especialidad Control Militar de Tránsito Aéreo. A nombre del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, entregó la distinción nuestro Presidente, señor Norberto Traub Gainsborg. Esta hermosa y significativa distinción, ha sido otorgada por noveno año consecutivo desde su creación, rescatando por esta vía, la memoria de quien fuera un destacado piloto y mecánico de la naciente aviación militar chilena.

La Escuela de Especialidades de la Fuerza Aérea de Chile, nace el 16 de octubre de 1939, como centro militar de instrucción técnica de nivel superior, orientado a la formación de Suboficiales y Soldados, conforme a las necesidades de la Institución, disponiéndose su ubicación en la Base Aérea de El Bosque en Santiago. Mediante el Decreto Supremo N°181 del 6 de abril de 1992 pasa a denominarse

Escuela de Especialidades “Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas” en honor al primer suboficial aviador fallecido en acto de servicio el año de 1914.



Los alumnos premiados durante la ceremonia

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

A las 19.00 horas del viernes 13 de diciembre, en una solemne ceremonia presidida por el Director de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”, realizó su tradicional ceremonia de premiación de los Cadetes de cuarto año que en los días próximos a esta fecha, egresaron como Oficiales de la Institución.

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

Durante la ceremonia, el comandante del Grupo Escuela, Comandante de Grupo (DA) Cristián Tagle Sepúlveda, destacó a los alféreces premiados que: *“Ustedes han sido elegidos como los mejores, destacándose positivamente dentro de sus pares, no solamente en el ámbito académico, sino cubriendo toda la gama de áreas que se desarrollan en la Escuela de Aviación. La Institución les exigirá lealtad y profesionalismo; sean hombres y mujeres de bien, y sigan dando el ejemplo como lo han hecho hasta ahora, estoy seguro que recibirán la admiración y el respeto de quienes los rodean”.*



El comandante del Grupo Escuela, CDG (DA) Cristián Tagle Sepúlveda durante su brillante discurso

En la ocasión, se hizo acreedor a la condecoración del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile por mérito académico, “Premio Coronel de Aviación, Enrique Flores Álvarez” el Subalférez (I) Francisco Conejera Jorquera, la que fue impuesta por nuestro Presidente, señor Norberto Traub Gainsborg y Director don Sandrino Vergara Paredes.



El Subalférez (I) Francisco Conejera Jorquera recibe la distinción que le impusiera nuestra Corporación

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



De izquierda a derecha: Norberto Traub Gainsborg, Francisco Conejera Jorquera y Sandrino Vergara Paredes

❖ Ceremonia ecuménica en apoyo a las familias de los ocupantes del avión C-130 accidentado sobre el Mar de Drake



En dependencias del Comando Logístico de la Fuerza Aérea, emplazado en la Base Aérea Cerrillos como también en el Grupo de Aviación N° 6 de la Base Aérea Chabunco en Punta Arenas, se desarrollaron de manera paralela, el domingo 15 de diciembre, una ceremonia ecuménica con el fin de brindar apoyo espiritual a las familias de los treinta y ocho ocupantes de la aeronave C-130 Hércules accidentada el pasado 9 de diciembre en el mar de Drake.

Con ocasión de la ceremonia ecuménica efectuada en la Base Aérea Cerrillos, el Obispo Castrense de Chile, Monseñor Santiago Silva Retamales, acompañado por el Administrador Apostólico de Santiago,

Monseñor Celestino Aós e integrantes del Servicio Religioso de la Fuerza Aérea de Chile, presidió la ceremonia ecuménica en apoyo a las familias de los ocupantes de la aeronave C-130, la que contó con la asistencia del Ministro de Defensa Nacional, Alberto Espina Otero junto el Comandante en Jefe de la Institución, General del Aire Arturo Merino Núñez, acompañado por parte del Alto Mando, Oficiales, Personal del Cuadro Permanente y Personal Civil.

Al inicio de la ceremonia ecuménica, el Capellán Nacional Evangélico de la FACH, CDA Aníbal Jiménez, manifestó que *“el recuerdo presente de nuestros seres amados nos ayude a tomar decisiones trascendentes para nuestras vidas. Con la admiración y cariño que sentimos por los que emprendieron ese vuelo sin escalas, los invito a recordarlos con alegría, gozo y paz”*.

Por su parte, Monseñor Silva expresó que con motivo de esta ceremonia *“no nos reunimos solo porque fallecieron nuestros hermanos, nos reunimos porque ellos tienen vocación de vida y vocación de plenitud. Nos reunimos para celebrar la eucaristía porque queremos alabar la vida y agradecer al Dios de la vida”*.

Al término de la solemne ceremonia ecuménica, se realizó un emotivo toque de silencio, con el propósito de rendir un homenaje a los treinta y ocho ocupantes que fallecieron en la aeronave accidentada el pasado 9 de diciembre.

❖ IIHACH recibe la visita de oficiales de la Plana Mayor de la Prefectura Aérea de Carabineros de Chile

El ingenuamente llamado *“Estallido Social”* que además de alterar profundamente el convivir de nuestros conciudadanos a lo largo de todo el país, ha tenido un altísimo costo espiritual y humano, además de la sistemática destrucción de un valioso patrimonio material e inmaterial que ya es irrecuperable. Todo este ya incomprensible desorden, ha contraído una inentendible y fabricada desobediencia e irrespeto, que dificulta e imposibilita muchas veces el notable trabajo de protección, defensa y seguridad que este selecto grupo de chilenos, cumple profesional y celosamente en todo horario y para beneficio de todo el país.

Como una sencilla e íntima manera de brindar nuestro apoyo y expresar como ciudadanos *“las gracias”* a Carabineros de Chile, el Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile tuvo el privilegio de reunirse, el pasado lunes 16 de diciembre de 2019, con la Plana Mayor de la Prefectura Aerea en una muy grata reunión de Camaradería, misma que se llevó a efecto en el Salón Fundadores del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile *“Águilas Blancas”*.

Entre los selectos presentes, se encontraron junto a los señores Directores, también dos distinguidos socios de la Corporación: el General de Carabineros (R) Alejandro Acuña Almeida quien fuera uno de los primeros integrantes de la Prefectura y Director del Club Aéreo Carabineros de Chile, entidad formada con el propósito de difundir la práctica del vuelo en la institución, como también el Coronel

de Carabineros (R) Humberto Limongi Sánchez, integrante del Primer Curso de Vuelo del Club Aéreo de Carabineros.



De izquierda a derecha: Alberto Fernández Donoso; Alejandro Acuña Almeida; Capitán Pablo Alcaino Sepúlveda; Norberto Traub Gainsborg; Humberto Limongi Sánchez; Vicente von Teuber Lizana (atrás); Tte. Coronel Patricio Núñez Fuentes; Oscar Avendaño Godoy; Mayor Carlos Molina Zapata y Aníbal Jiménez Lazón

Representando a la Prefectura Aérea participaron el Teniente Coronel Sr. Patricio Núñez Fuentes, Sub Prefecto de Operaciones de la entidad, el Mayor Sr. Carlos Molina Zapata, Jefe de Mantenimiento y piloto de helicóptero y el Capitán Sr. Pablo Alcaino Sepúlveda piloto de helicóptero.

Se inició el cordial encuentro con un *Minuto de Silencio* en recuerdo del General Inspector Sr. Hosmán Pérez Sepúlveda, recientemente fallecido, Presidente del Instituto Histórico de Carabineros de Chile, distinguido y recordado Socio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, quien se desempeñó como Jefe de la Comisión Admisión de Socios y Comité de Disciplina de esta corporación.

A continuación el Presidente del Instituto, Sr. Norberto Traub Gainsborg fundamentó el encuentro con sentidas palabras en las cuales lamentó la situación en que se encuentra Carabineros de Chile, al tener que actuar entre dos fuegos, uno al tratar de cumplir con su cometido cual es mantener el

Orden y la Seguridad de la ciudadanía, cuya conducta se ha visto reflejada en un vandalismo pocas veces visto en nuestro país y por el otro frente el encono demostrado contra Carabineros de Chile que en muchas oportunidades se ha visto superado por la enorme cantidad de manifestantes que los atacan con palos, piedras, fierros, bombas molotov, bombas con ácido e incluso armas de fuego, sin que ellos puedan repeler los ataques con sus armas de servicio, estando solo autorizados a emplear carros lanza agua o lanza gases y eventualmente escopetas con balines de goma.

La misma ciudadanía, ha olvidado el trabajo de Carabineros de Chile ante situaciones de emergencia nacional, ya sea por tsunamis, terremotos, avalanchas de barro, agua y piedras, incendios en ciudades o en zonas boscosas, situaciones y rescates en que se arriesgan incluso hasta perder la vida por salvar a una o más personas, incluso a mascotas.

La misma conducta asume la Institución, cuando turistas o nacionales irresponsables, se aventuran en la cordillera sin portar muchas de las veces, los más mínimos elementos de abrigo o alimentación, que al extraviarse y gracias a un eventual testigo logran dar aviso a Carabineros quienes, sin importar hora o condiciones atmosféricas, despegan en sus helicópteros y no cejan hasta dar con los damnificados para proceder a su rescate, sin más reconocimiento que la satisfacción del deber cumplido.

Vinieron seguidamente las palabras de agradecimiento del Teniente Coronel Sr. Patricio Núñez Fuentes quien manifestó que era difícil comprendiésemos, hasta qué punto se sienten apoyados con este gesto de reconocimiento a su labor, considerando el odio o desdén con que muchos ciudadanos se expresan hacia ellos o incluso hacia sus familias, sin considerar que también son seres humanos, que abandonan su hogares en jornadas de 48 y hasta 72 horas continuas, durmiendo 3 o 4 horas entre servicio y servicio, mal alimentados, estresados y muchas veces físicamente heridos o quemados por el lumpen.

Todos los concurrentes hicieron votos para que esta situación anómala termine pronto y que la calma y el encuentro, vuelvan a nuestro Chile querido.

A continuación se sirvió un Rancho de Cuartel durante el cual se departió distendidamente recordando episodios de la fundación del Club Aéreo Carabineros de Chile, sus primeros directores, los primeros pilotos formados, la Colecta Nacional que se llevó a cabo en junio del año 1949, oportunidad en la cual se reunió la cantidad de \$ 1.260.000.- que se destinaron a la compra de dos aviones Cessna, un C-140 que se destinaría a la Instrucción de nuevos alumnos y un C-170 para patrullaje y traslado de comitivas policiales.

Se dio término a la reunión con un intercambio de presentes testimoniando el objetivo del encuentro.

Junto a las ilustres visitas participaron en el evento el Presidente del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas” Comandante de Grupo (R) Vicente von Teuber Lizana; el Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Norberto Traub Gainsborg; el Vicepresidente Oscar Avendaño Godoy; el Director Secretario Alberto Fernández Donoso; el Director Comandante de Grupo José Guzman Moreno y el Director Aníbal Jimenez Lazón.

❖ *Sesenta y cuatro nuevos Oficiales tiene la Fuerza Aérea de Chile*

En una emotiva ceremonia realizada por la mañana del pasado miércoles 18 diciembre en la losa de operaciones de la Base Aérea “El Bosque”, sesenta y cuatro subalféreces, -entre ellos once mujeres- de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado", se convirtieron en Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile.

La ceremonia militar estuvo encabezada por S.E. el Presidente de la República de Chile, señor Sebastián Piñera Echenique acompañado del Ministro de Defensa Nacional, señor Alberto Espina Otero y por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire, señor Arturo Merino Núñez.

Formada la Escuela de Aviación tras ser revistada por la Presidente y el Comandante en Jefe a los sones del Himno Nacional, se dio paso al tradicional y solemne relevo de portaestandarte y escoltas para el Pabellón de Combate de la Escuela de Aviación.



Coronel de Aviación (A), señor Miguel Ángel Marguirot Fajardo, Director de la Escuela de Aviación.

Tras esta importante y emotiva actividad, el Director de la Escuela de Aviación, CDA (A), señor Miguel Marguirot Fajardo, se refirió en su discurso ante los nuevos Oficiales al proceso de formación que vivieron los jóvenes durante sus años de permanencia, adquiriendo las herramientas fundamentales para la conducción en los diferentes niveles y áreas de la Institución, guiados siempre por fuertes principios valóricos. *“Procuren ser tan grandes de manera de que todos quiera alcanzarlos y ser tan humildes de manera de que todos quieran estar con ustedes. Por cada paso de grandeza que logren, den dos de pasos de humildad y lograrán ser respetados”*, les dijo el Director del Plantel.

El Subsecretario para las Fuerzas Armadas, señor Alfonso Vargas Lyng, leyó el Decreto Supremo, que nombra como Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile a los graduados que integran los escalafones de Piloto de Guerra, Ingeniero Aeronáutico, Defensa Antiaérea, Telecomunicaciones e Informática y Administración.

La primera antigüedad de la Promoción denominada “Tifón”, recayó en el Alférez (A) señor René Salcedo, quien recibió el premio "Espada de Honor de la Fuerza Aérea de Chile" y le fueron conferidas la medalla “Fuerza Aérea de Chile”, entregada por el General Arturo Merino y las condecoraciones “Al Mérito del Senado de la República”, además de la medalla “Ministerio de Defensa Nacional al Mérito Profesional”. A continuación, el Primer Mandatario, le hizo entrega de la condecoración “Presidente de la República” en el grado de Caballero, junto a un espontáneo abrazo que desató el aplauso de los asistentes.



Luego se dio paso a la invocación espiritual a cargo del capellán evangélico y luego el capellán católico de la Escuela hizo lo propio con la tradicional bendición de las espadas de los nuevos Oficiales, símbolo del mando. Posteriormente, se efectuó el esperado y emotivo Juramento a la Bandera, ocasión en que los jóvenes se comprometieron a servir al país hasta dar la vida si fuese necesario.

La actividad finalizó con el desfile aéreo y terrestre de la promoción “Tifón” y de la Escuela de Aviación.

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

En representación del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, dos de sus Directores don Aníbal Jiménez Lazón y Sandrino Vergara Paredes, asistieron a la solemne y emotiva ceremonia que fuera presidida por el Ministro de Defensa Nacional, señor José Alberto Espina Otero, acompañado del Comandante en Jefe de la Institución, General del Aire don Arturo Merino Núñez a mañana del pasado jueves 19 de diciembre, donde 326 jóvenes que durante dos años se prepararon y superaron las más altas exigencias de la Escuela de Especialidades “Sargento 1º Adolfo Menadier Rojas”, fueron investidos como Cabos de la Fuerza Aérea de Chile.

El Director del Plantel, Coronel de Aviación (DA) Antonio Cortés Reyes, en su discurso expresó el orgullo que sienten como Escuela de Especialidades por los logros alcanzados por estos jóvenes,

felicitando a los Cabos recién egresados, señalándoles que *“estamos plenamente confiados que cuentan con las herramientas necesarias para desempeñar los puestos que les corresponden de acuerdo con su grado y especialidad. Lo podemos asegurar gracias al contacto permanente con ellos, haberlos visto crecer como personas y como aviadores militares, nos sentimos con la tranquilidad de señalar que cuentan con el carácter y el valor que les permitirá continuar con la larga tradición de victoria y heroísmo propia de las Fuerzas Armadas de nuestra amada Patria”*.



***El Director de la Escuela de Especialidades “Sargento 1º Adolfo Menadier Rojas”,
CDA (DA) Antonio Cortés Reyes durante su brillante y cercano discurso***

Luego, el Jefe de la División de Recursos Humanos, Coronel de Aviación (AD) Rodrigo Palma Violic, dio lectura a la Resolución del Comando de Personal que nombra a los nuevos Cabos de la Fuerza Aérea de Chile.

En la ocasión, se hizo entrega de estímulos a quien logró las más altas calificaciones de la promoción, distinción que recayó en la Cabo Monserrat Irribarren Oyanedel, egresada con la especialidad de Comunicaciones y Electrónica, y que recibió el premio al “Aviador Militar Distinguido” y la Medalla “Al Mérito Profesional Ministro de Defensa Nacional”.

Posteriormente se dio paso al tradicional Juramento a la Bandera, rito militar con el cual los jóvenes sellaron el compromiso que adquiere todo militar chileno de ofrecer su propia vida en beneficio de la Patria. *“Yo Cabo... Juro por Dios y por esta Bandera, servir fielmente a mi Patria, ya sea en aire, mar, tierra o en cualquier lugar, hasta rendir la vida si fuese necesario...”*

Una vez finalizado el Juramento, los recién egresados efectuaron un desfile frente a la Tribuna Oficial ante autoridades, padres y familiares. Para finalmente lanzaron al cielo sus gorras como símbolo del término de una etapa importante en sus carreras como aviadores militares.

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



Juramento a la Bandera realizado por la Promoción 2018-2019

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



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

❖ *Emotiva investidura de nuevos Señores Generales para nuestra Fuerza Aérea de Chile*



El General de Brigada Aérea (A) Fernando Silva De la Harpe, recibe de manos del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Arturo Merino Núñez, la espada de Oficial General de la Institución.

El viernes 20 de diciembre pasado, los integrantes de nuestra corporación tuvimos una alegría adicional, cuando en el Club de Campo de Oficiales de la Fuerza Aérea “Quinchamali”, se realizó la Ceremonia de Investidura de Generales, la que fuera encabezada por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Arturo Merino Núñez junto a parte del Alto Mando Institucional.

En esta ocasión, junto a la alegría de conocer el valor profesional y humano de cada uno de los nuevos oficiales generales que continuarán integrando el distinguido Alto Mando institucional, destacamos el ascenso de uno de nuestros muy apreciados socios, GBA (A) Fernando Silva de la Harpe, hijo del distinguido “Past President” y socio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, General de Aviación don Fernando Silva Corvalán.

Al iniciar la ceremonia, se rindió un homenaje a quienes perdieron la vida en el accidente del avión C-130 Hércules con un minuto de silencio de todos los presentes.

En representación del Alto Mando, el Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) General de Aviación Víctor Villalobos Collao, se dirigió a los nuevos Generales de Brigada Aérea, destacando que este es el momento más trascendental en la carrera de un Oficial. *“Marca el ingreso al Alto Mando Institucional, posibilidad concreta de ejercer la conducción militar en su más alto nivel, oportunidad única para ejercer un liderazgo eficaz y acorde a nuestros tiempos”.*

Junto a ello se leyó una breve bitácora profesional de cada uno de los seis Generales investidos, a modo de reconocer los largos años de esfuerzo y dedicación al servicio, que avalan su ascenso.



Posteriormente, el Jefe de la División de Recursos Humanos, Coronel de Aviación (AD) Rodrigo Palma dio lectura al Decreto Supremo que dispone el ascenso a General de Brigada Aérea a los oficiales superiores.

A continuación, el General Merino distinguió con la Condecoración “Cruz al Mérito Aeronáutico de Chile” en el grado de “Cruz al Mérito” y entrega de la nueva espada a los siguientes Oficiales Generales: General de Brigada Aérea (A) Miguel Marguirot Fajardo; General de Brigada Aérea (A) Fernando Silva de la Harpe; General de Brigada Aérea (A) Máximo Venegas Raggio; General de Brigada Aérea (AD) Helmut Hecht Caro; General de Brigada Aérea (AD) Mauricio García Barría y al General de Brigada Aérea (S) Javier de Aretxabala Urquiza.



Los generales Miguel Marguirot F. y Máximo Venegas Raggio durante su trascendental y emotivo ascenso

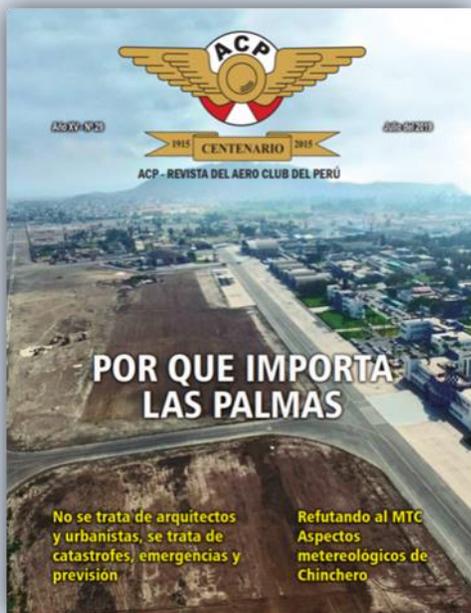


Los orgullosos padres Fernando e Ivette junto a su hijo, el distinguido señor General de Brigada Aérea (A) Fernando Silva De la Harpe.

Esta corporación les desea una vez más, a los nuevos señores Oficiales Generales de nuestra Fuerza Aérea, el mayor de los éxitos en el ejercicio del mando y servicio a la Patria, que Nuestra Señora de Loreto les acompañe siempre en sus altas responsabilidades y que el Buen Dios los bendiga con una vida larga y plena de realizaciones.



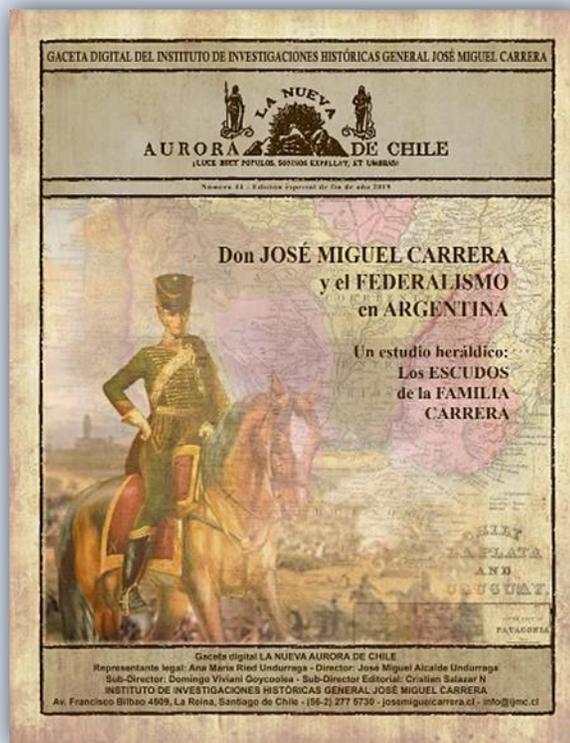
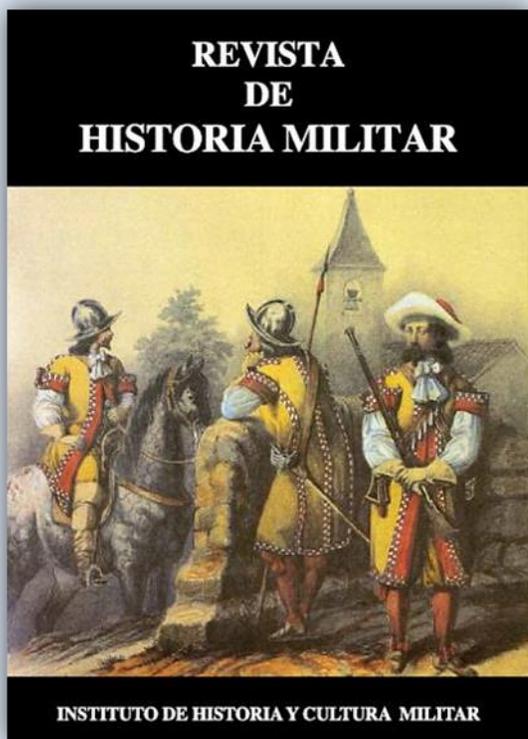
II. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS

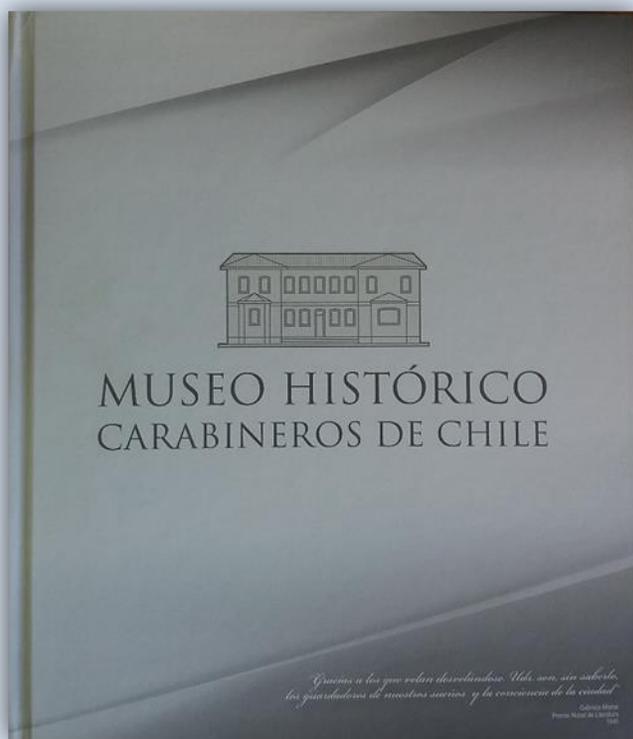


- ❖ *Estos son algunas de las publicaciones recibidas durante el mes de diciembre, las que ya están disponibles para su consulta en nuestra biblioteca y que también ponemos a su servicio.*

*Portadas y algunas **descargas electrónicas** de las valiosas publicaciones que recibíramos de regalo por parte de los distinguidos socios don Raúl Romero Goenaga; Fernando Lévano Castillo del Aero Club del Perú; Ana María Ried Undurraga del Instituto de Investigaciones Históricas “José Miguel Carrera”; de nuestro gran amigo Teomar Benito Ceretta del Brasil y de la Dirección del Museo de Carabineros.*

Muchas gracias a todos ellos.





Con gran agrado recibimos por correo aéreo este mes, la segunda edición de este muy interesante y completo trabajo de nuestro amigo brasileño Teomar Benito Ceretta. En esta edición, se contemplan nuevos enfoques a la épica del correo aéreo francés, con su notable presencia en la costa brasileña, desde Natal/RN hasta Pelotas/RS (1927-1931), donde aún hoy, podemos encontrar rastros de la otrora emblemática compañía aérea, en varias ciudades brasileñas.

Escrito por el aviador civil Teomar Benito Ceretta, el libro emociona no sólo a los lectores de su patria Brasil, sino que estamos seguros que encantará a los de Chile, Argentina, Uruguay, incluida Francia. No se pueden perder este trabajo para la biblioteca de aquellos que buscamos los sabrosos detalles de una "leyenda" que se extendió por la ruta aérea más larga del mundo en los años veinte del siglo pasado, que unía París con Santiago de Chile, en un momento en que los actos de heroísmo, excedieron muchas veces, los límites del sentido común.

Según el autor, el punto culminante de la narración es presentar al público detalles sobre la vida de Saint-Exupéry, el aviador, más conocido como el dueño de un imperio literario, con *El Principito* como el *avión líder* de su obra. Hoy en día, pocos saben que el aviador Saint-Exupéry vivió poco tiempo en Sudamérica, y estuvo al menos una vez de manera comprobada en Brasil cuando realizó el primer vuelo de pasajeros entre Buenos Aires y Río de Janeiro, el 17 de abril de 1930.

El libro se puede comprar directamente con el autor, enviándole un correo electrónico a cerettateo@hotmail.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.

❖ *Todos somos FACH*

Así se titulaba el fraterno correo electrónico recibido por parte del Presidente del Instituto Nacional Newberiano y Miembro Correspondiente de nuestra corporación en Argentina, Comandante Mayor Prof. Salvador Roberto Martínez, el pasado 10 de diciembre de 2019.

Mons. Olivera se unió en oración por el avión desaparecido en Chile



Buenos Aires (AICA): El obispo castrense de la Argentina, monseñor Santiago Olivera, envió un mensaje a las Fuerzas Aérea de Chile, uniéndose en oración por la desaparición del avión Hércules C-130, que partió el lunes 9 de diciembre desde Punta Arenas con destino a la Antártida, y fue declarado desaparecido en el Mar de Drake.

El avión Hércules C-130 de la Fuerza Aérea de Chile desapareció el lunes 9 de diciembre en el Mar de Drake, luego de partir de la Base Aérea Chabunco, de Punta Arenas, con destino a la Antártida. El obispo castrense de la Argentina, monseñor Santiago Olivera envió un mensaje y se unió en oración con los hermanos chilenos.

“Me uno en oración junto a mi hermano monseñor Santiago Silva Retamales por nuestros hermanos de la Fuerza Aérea Chilena y toda la familia castrense del país vecino. En estos momentos, necesitamos más que nunca la valentía de la fe, tengamos confianza, el Señor es nuestra fortaleza”, expresó.

Esta mañana, en la celebración mariana de Nuestra Señora de Loreto, el obispo castrense argentino rezó especialmente por la protección de los efectivos chilenos: *“En María nuestra Madre, en la advocación de Nuestra Señora de Loreto, ponemos bajo su manto la vida de nuestros hermanos y la de sus familias”*.

La aeronave despegó a las 16:55 y perdió contacto a las 18:13. Con 38 personas a bordo, las Fuerzas Armadas chilenas declararon la nave como “siniestrada” e iniciaron el operativo de búsqueda y rescate del avión, que cuenta con la colaboración de la Argentina, Brasil, EE.UU y el Uruguay.

❖ Mensaje del Papa por el avión militar chileno que cayó en un vuelo a la Antártica

HOLY SEE PRESS OFFICE
OFICINA DE PRENSA DE LA SANTA SEDE



BUREAU DE PRESSE DU SAINT-SIÈGE
PRESSEAMT DES HEILIGEN STUHLIS

BOLLETTINO

SALA STAMPA DELLA SANTA SEDE

Mercoledì, 11.12.2019

N. 0989

Pubblicazione: Immediata

Sommario:

◆ Telegramma del Santo Padre per l'aereo militare scomparso nel sud del Cile

Pubblichiamo di seguito il telegramma che il Santo Padre Francesco ha inviato, tramite il Cardinale Segretario di Stato Pietro Parolin, all'Ordinario militare del Cile, S.E. Mons. Santiago Jaime Silva Retamales, per la scomparsa dell'aereo militare, avvenuta ieri nel sud del Cile:

Telegramma

A SU EXCELENCIA
MONSEÑOR SANTIAGO JAIME SILVA RETAMALES
OBISPO CASTRENSE DE CHILE

EL SANTO PADRE SIGUE DE CERCA LAS NOTICIAS QUE LLEGAN DE ESE AMADO PAÍS SOBRE LA PÉRDIDA DE CONTACTO CON EL AVIÓN DE LAS FUERZAS AÉREAS QUE SE DIRIGÍA RUMBO A LA ANTÁRTIDA. ASEGURA SU CERCANÍA ESPIRITUAL AL PUEBLO CHILENO Y A TODAS LAS FAMILIAS; Y REZA AL SEÑOR PARA QUE OTORGUE ESPERANZA EN ESTE MOMENTO DE INCERTIDUMBRE Y SOSTENGA LOS TRABAJOS DE BÚSQUEDA Y A CUANTOS COLABORAN EN ELLA. EN PRENDA DE LO CUAL IMPARTE LA BENDICIÓN APOSTÓLICA.

CARDENAL PIETRO PAROLIN
SECRETARIO DE ESTADO

❖ *Ascenso al grado de Brigadier General de la Fuerza Aérea de Colombia*



El Brigadier General F.A.C., Sr. Oscar Zuluaga Castaño recibe las insignias de Oficial General de parte del Doctor Iván Duque Márquez, Presidente de la República de Colombia

A las 10.15 horas del pasado lunes 23 de diciembre, y presidida por el Doctor Iván Duque Márquez, Presidente de la República de Colombia se llevó a cabo en el Campo de paradas de la Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”, la Ceremonia de ascenso a los grados de Mayor General, Vicealmirante, Brigadier General y Contraalmirante de las Fuerzas Armadas de este nación hermana.

En lo que fue una emotiva y marcial ceremonia donde se distinguió a veinte oficiales del Ejército Nacional, siete de la Armada Nacional y nueve de la Fuerza Aérea Colombiana, y que contó con la presencia del Doctor Carlos Holmes Trujillo García, Ministro de Defensa Nacional y altas autoridades e invitados especiales, recibió sus insignias y bastón de mando como Brigadier General de la Fuerza Aérea Colombiana, don Oscar Zuluaga Castaño, distinguido oficial con quien nos une una entrañable amistad y fuera el primer Agregado Aéreo de Colombia en Chile (2017-2018).

El Honorable Directorio y Socios Integrantes de esta Corporación, hacen llegar por este intermedio las felicitaciones por su merecido ascenso y un especial saludo al Brigadier General de la Fuerza Aérea de Colombia, Sr. Oscar Zuluaga Castaño y hermosa Familia, haciéndoles presente nuestra permanente consideración y alta estima.

Un fuerte abrazo y los mayores deseos de éxito en el ejercicio de sus funciones profesionales y gran alegría y bienestar en su vida.

- ❖ **Se recuerda que el 30 de abril de 2020, vence el plazo de presentación de los trabajos académicos para participar del XVIII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial**



INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AEROSPACIALES DEL PERÚ

Estimados Miembros de la FIDEHAE,

Es un honor dirigirme a cada uno de ustedes distinguidos representantes de los Institutos de Historia Aeronáutica y Espacial que conforman la FIDEHAE, para saludarlos e informarles que en la reciente Sesión Solemne, se ha oficializado por Resolución Directoral del Instituto la ejecución del “XVIII CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA AERONÁUTICA Y ESPACIAL”, denominado “HISTORIA Y AVANCES TECNOLÓGICOS DE LOS PAÍSES INTEGRANTES DE LA FIDEHAE EN EL ÁMBITO ESPACIAL”; el cual se llevará a cabo del 05 al 09 de octubre del 2020, en la Ciudad de Lima – Perú; por lo que adjunto la Resolución Directoral correspondiente, así como las Bases y la Ficha de Inscripción.

Esperando contar con su presencia y con el fin de iniciar un fluido intercambio de información, me despido con un abrazo.

Teniente General FAP
PEDRO SEABRA PINEDO
Presidente del IEHAP



INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AEROSPACIALES DEL PERÚ
Av. Arequipa N° 5200 - Miraflores - Email: ideha_2010@hotmail.com
Central Telefónica: (01) 693-8998 - (01) 693-9039



Resolución Directoral

Miraflores, 27 de setiembre de 2019

EL CONSEJO DIRECTIVO DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AEROESPACIALES DEL PERÚ

CONSIDERANDO:

Que, con Decreto Supremo N°004/AE del 1° de diciembre de 1981, se crea con el auspicio del Ministerio de Aeronáutica, el Instituto de Estudios Históricos Aeronáuticos y Aeroespaciales del Perú, como persona jurídica de derecho privado; modificando su denominación con el Decreto Supremo N°005-84/AE de 04 de diciembre de 1984 al de Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú.

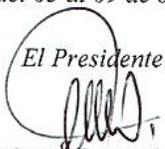
Que, según a lo establecido en el Artículo 5° incisos b) y c) del Estatuto vigente, el Instituto para cumplir su finalidad tiene como objetivos no limitados el de realizar, fomentar y auspiciar la investigación y estudio de los hechos relacionados con la aeronáutica y el espacio ultraterrestre, así como contribuir a la formación y consolidación de la cultura aeroespacial, promoviendo las divulgaciones, actuaciones y actividades inherentes a dicho fin.

Que, en la Declaración de Santo Domingo, de fecha 16 de noviembre de 2018, Artículo 3°, se aprueba por unanimidad la propuesta del Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, para ser sede del XVIII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio FIDEHAE 2020, denominado "Historia y Avances Tecnológicos de los Países integrantes de la FIDEHAE en el Ámbito Espacial".

De conformidad a lo dispuesto y con el voto aprobatorio del Consejo Directivo

SE RESUELVE:

ARTÍCULO ÚNICO.- *Oficializar el XVIII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio, denominado "Historia y Avances Tecnológicos de los Países integrantes de la FIDEHAE en el Ámbito Espacial", organizado por el Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, a llevarse a cabo en la Ciudad de Lima - Perú, del 05 al 09 de octubre del 2020.*

El Presidente


**Teniente General FAP
PEDRO SEABRA PINEDO**

El Director Secretario

**Comandante FAP
RAÚL MONTOYA BARANDIARAN**



**BASES DEL “XVIII CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA
AERONAUTICA Y DEL ESPACIO”**

**“HISTORIA Y AVANCES TECNOLÓGICOS DE LOS PAISES INTEGRANTES
DE FIDEHAE EN EL AMBITO ESPACIAL”**

1. Podrán participar los Honorables Miembros Académicos integrantes de la FIDEHAE, y de aquellos países que, sin serlo lo deseen, sin importar su ubicación geográfica, asimismo pueden hacerlo aquellas personas interesadas o entidades que hayan iniciado trámites para el ingreso a dicha organización, lo cual no implica su aceptación de incorporación a la misma.
2. El tema del “XVIII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial”, será sobre la “Historia y Avances Tecnológicos de los países integrantes de la FIDEHAE en el Ámbito Espacial”. Se tendrá como directrices: su evolución y sus implicancias en sus respectivos países. Entre los propósitos buscamos difundir el conocimiento de la actividad aeroespacial. Para dar cumplimiento a este fin, se solicita que los trabajos de investigación a enviar abarquen especialmente los siguientes enfoques:
 - a. Investigación sobre los antecedentes del desarrollo de la era espacial en los países miembros de la FIDEHAE.
 - b. Reflexiones sobre la influencia y consecuencias de la era espacial en los países miembros de la FIDEHAE.
 - c. Reconocimiento y valoración de la acción de los precursores de la era espacial en los países miembros de la FIDEHAE.
 - d. Aspectos relacionados con la organización e infraestructura espacial en los países miembros de la FIDEHAE.
3. Los trabajos se redactarán a doble espacio en páginas tamaño A4, en formato Word, en letra Times New Roman tamaño 12 puntos. La extensión de los mismos no deberá exceder las 20 páginas. Deberán respetar lo siguientes márgenes:
 - Margen izquierdo 3.5 centímetros, margen derecho 2.0 centímetros, margen superior e inferior 3.0 centímetros.
4. Los trabajos que contengan imágenes, infografías o ilustraciones, deberán estar en alta resolución en formato JPG (300 dpi).

- 5.-Cada organización puede enviar como mínimo un trabajo de investigación, teniendo abierta la posibilidad de presentar un número mayor de ellos, en cuyo caso todos los trabajos presentados serán considerados en el compendio final del congreso.
6. Los trabajos a presentar deberán ser inéditos, e incluir al final del mismo las referencias bibliográficas de las fuentes citadas e investigadas. Además, acompañados de una autorización simple escrita por parte de los autores, para su difusión.
7. Los trabajos se enviarán vía correo electrónico a la dirección de email ideha_2010@hotmail.com, a nombre de Mayor General FAP Wolfgang Dupeyrat Luque. Deberán incluir una foto del autor en alta resolución y una reseña biográfica del mismo en un máximo de 15 líneas.
8. Se fija como fecha límite de recepción de los trabajos, el día jueves 30 de abril del 2020.
- 9.- Los países participantes deberán informar sobre los trabajos elegidos para ser expuestos en el Congreso teniendo como fecha máxima el día 29 de mayo del 2020.
10. En lo relacionado a las exposiciones durante el Congreso, se debe tener en cuenta que:
- Cada país podrá exponer hasta un máximo de 02 (dos) trabajos, con una duración de 20 minutos cada uno.
 - Las exposiciones deberán ser presentada en formato PDF o Power Point.
 - Las exposiciones deberán ser remitidas a la dirección de email indicada en el párrafo 7, hasta el día 4 de setiembre del 2020.
11. Para la solución de las inquietudes sobre las presentes Bases, sírvase contactarnos a la dirección email indicada en el párrafo 7, dirigidas al Oficial General indicado.


Mayor General FAP
ZDENKO TEPLY BATAGELJ
Presidente de la Comisión Organizadora

Entre los días 5 y 9 de octubre de 2020, se realizará en la ciudad de Lima, Perú, el XVIII Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y del Espacio organizado por el Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú (IEHAP) como integrante de la Federación de Entidades Histórico Aeronáuticas y Espaciales (FIDEHAE).

IV. EFEMÉRIDES DEL MES DE ENERO

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

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

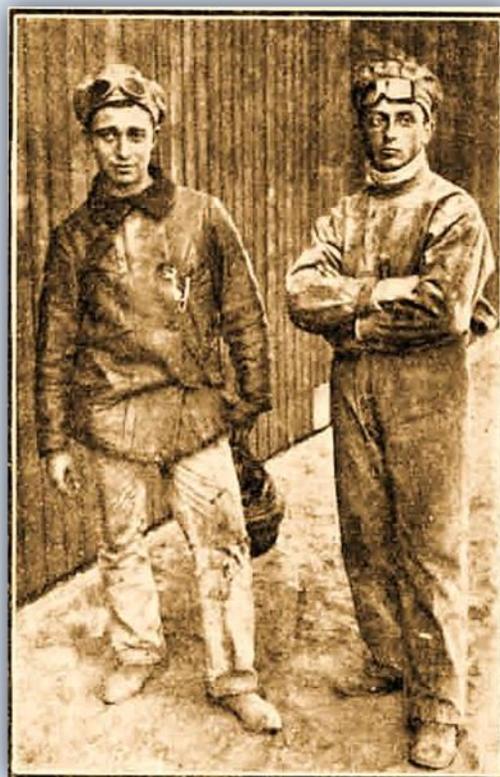
Diecisiete años después, en 1929, el valiente costarricense Tobías Bolaños Palma sería el primer piloto "Tico" en volar sobre su patria.

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

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

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

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



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

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

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



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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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



Manuel Ávalos Prado (1885 – 1919)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Teniente Eduardo Molina Lavín

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

10/01/1922. Cumpliendo un vuelo de altura, el piloto argentino Eduardo Olivero se eleva a 7.000 metros en Villa Lugano, utilizando para dicha prueba un biplano italiano Ansaldo A.300/4.

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



Recorte de la trágica noticia ocurrida hace 105 años atrás

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

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

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

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

13/01/1908. Un grupo de deportistas argentinos, entre los cuales se contaba con Jorge Newbery y Aaron Anchorena, fundan la primera institución aeronáutica de este país, el Aero Club Argentino; contando como único material el globo denominado "Pampero", cuya donación fue hecha por Anchorena.

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

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



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

Su primer avión fue adquirido recién en 1941.

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



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

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



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

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

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



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

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

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



Estampilla del Correo de Croacia (2014)

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

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

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

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

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

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

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

17/01/1921. Primer vuelo de una aeronave de alas giratorias, el autogiro C.4 de Juan de la Cierva, en Getafe, España.



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



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

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

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



Subteniente Manuel Felix Origone

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

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

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



20/01/1921. Organizada por el Aero Club Argentino, se realiza la carrera aérea internacional San Isidro-Montevideo, triunfando en dicha prueba el piloto inglés, Mayor Shirley H. Kingsley, que empleó una hora 6 minutos y 46 segundos utilizando un biplano Airco.

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

20/01/1944. El avión Lockheed Lodestar Nº503 de la Línea Aérea Nacional (LAN), tripulado por los comandantes Eduardo Lazo y Eduardo von Bischoffshausen, junto al mecánico Fernando Mella; se precipitan a tierra al despegar del aeródromo mendocino de El Plumerillo.

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

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

El quinto vuelo, el del día jueves 20 de enero, partió de Santiago con una carga de medicamentos y leche fresca en damajuanas, la leche en polvo todavía era un producto casi desconocido. Como entonces era habitual, el aparato realizó una escala técnica en el aeropuerto de El Plumerillo en Mendoza, allí el Capitán Lazo fue informado de que había más de 2.000 heridos sanjuaninos que ya eran atendidos en hospitales mendocinos, por lo que se le solicitó que descargase allí los medicamentos que se transportaban. Esto se realizó inmediatamente y como entonces quedaba espacio libre se autorizó a subir al avión y seguir vuelo hasta San Juan a un conjunto de enfermeras y

médicos sanjuaninos. No bien Lazo hizo despegar el aparato, la carga de damajuanas de leche se desestibó, es decir se desprendió de los cordones que las sujetaban, lo que provocó un desequilibrio que hizo entrar al avión en tirabuzón y estrellarse contra el suelo. Todos murieron.”

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

La noticia de este exitoso primer vuelo fue comunicada ese 20 de enero a través de las radios, interrumpiendo sus transmisiones para anunciar el arribo del *Manutara* en el improvisado aeródromo de Mataverí, para luego tocar el Himno a la Victoria de Yungay. Este hito contribuyó a afianzar la soberanía en el territorio insular y llevó a considerar las futuras rutas comerciales del Pacífico Sur.



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

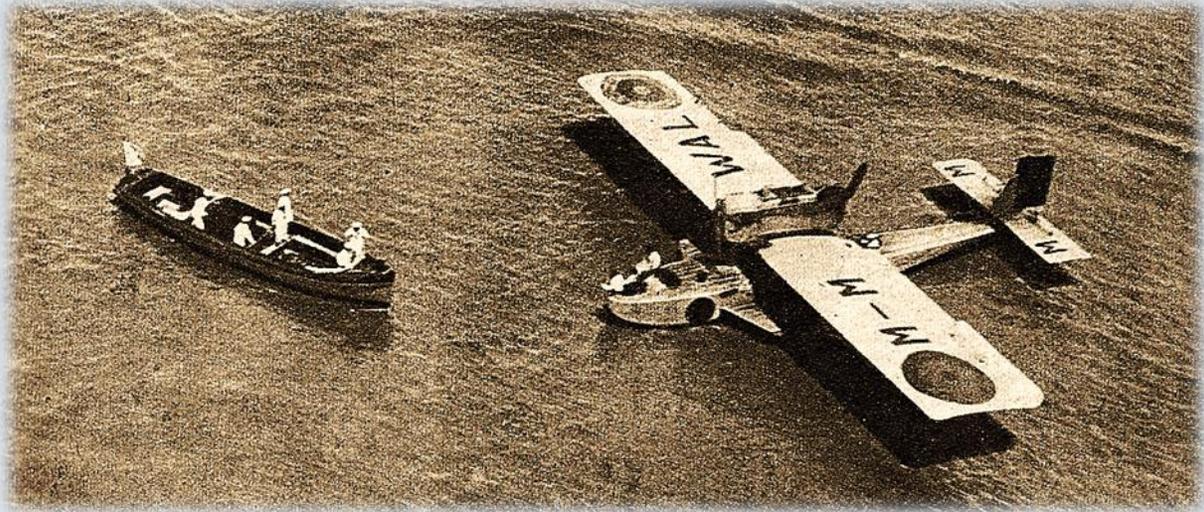
20/01/1954. Primer vuelo sin escalas entre Punta Arenas (Bahía Catalina) y Arica (El Buitre), efectuado en el avión C-47 N°0010 de la Línea Aérea Nacional (LAN). Tripulan el bimotor, el comandante Alfonso Cuadrado Merino; el Gerente Técnico Adalberto Fernández Ferreira; el Ingeniero de Vuelo Jaime Ortiz Carvajal y el Director de la Revista Veá, el periodista Genaro Medina. Debido a

las malas condiciones meteorológicas se alteró la ruta, recorriendo el vuelo finalmente 4.185 kilómetros. Este vuelo fue dispuesto por el Vicepresidente de Lan, don Arturo Merino Benítez, como una manera de homenaje en el Día del Roto Chileno, demostrando con ello al país la calidad de trabajo técnico de los mecánicos y la eficiencia de sus tripulantes.

21/01/1929. Salen desde Santiago 10 aviones Gipsy Moth de la Línea Aeropostal Santiago – Arica para tomar colocación en sus respectivas postas. Se dejan dos aviones en Santiago, Ovalle, Copiapó, Antofagasta, uno en Arica y el otro en Iquique. Forman el grupo el Capitán Osvaldo Acuña Cuadra, los tenientes Carlos Baldeig Alarcón, Emilio Larraín Ortúzar, Jorge Batte Potts, Roberto Costabal García Huidobro, Armando Rivera Fuentes, Rolando Sepúlveda Riveros, Ramón Lisboa Mendiluce, Arturo Meneses Kinsley y Julio Fuente Alba Bonniard.

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

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



El “Plus Ultra” amarizado en Buenos Aires

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

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

22/01/1942. Creación del Club Aéreo de San Felipe, Chile. Su primer directorio estuvo conformado por: Víctor Lafón H., Presidente; Dr. Luis Fajardo G., Vicepresidente; Armando Fernández S., Secretario; Víctor Arriagada C., Prosecretario; José Jorquera S., Tesorero; Abraham Sabaj N., Protosorero y Gregorio Yarza L., Director.



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



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

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

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

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

23/01/1926. La ciudadanía de Puerto Montt, recibe a los primeros pilotos militares en llegar a esas latitudes. Una escuadrilla de 4 aviones Vickers Vixen de 450 HP. pertenecientes al Grupo Mixto N°3, con asiento en El Bosque. Sus pilotos fueron el Capitán Andrés Sosa Fuentes (al mando de la Escuadrilla), Teniente 1º Julio Maldonado, Tenientes Humberto Zanelli y Roberto Ewin, que luego de

evolucionar sobre la ciudad aterrizaron en Alerce, en un potrero del campo de Alfredo Binder y Enrique Schnettler.

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

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

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

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

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

23/01/1948. Creación del Club de Planeadores de Santiago, Chile. Sus raíces se remontan al año 1936, cuando un grupo de jóvenes chilenos de ascendencia germana escribieron al entonces Canciller alemán, Adolf Hitler, solicitándole les ayudara a iniciarse en el Volovelismo. Fue así, que el gobierno alemán les regaló un planeador primario Grunau 9. De este modo se iniciaron en estas artes del vuelo hasta que el Gobierno del Presidente Juan Antonio Ríos dispusiera en 1943, el cese de relaciones con Alemania, prohibiendo de paso estas prácticas aéreas hasta el fin de la segunda guerra mundial. Ya en 1946, algunos entusiastas fundaron el actual Club de Planeadores, cuya personalidad jurídica no fue obtenida hasta enero de 1948. El primer presidente de este organismo aéreo fue el señor Eduardo Pinochet Carte y entre sus socios contó con nuestro recordado amigo, señor Alejo Williamson Dávila (Q.E.P.D.)

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

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

26/01/1930. Por la mañana se eleva desde el Estuario de Aysén, el avión "Junkers R-42" N°6 hacia Punta Arenas. Tras pernoctar en Puerto Natales debido al mal tiempo continúan la ruta hacia Magallanes el día siguiente y luego de volar con una hélice astillada y un flotador roto acuatiza en las frías aguas del Estrecho a la vista de los habitantes de Punta Arenas quienes se abalanzaron a la costa para brindar a los valientes pioneros del aire su cariño y admiración por la magna hazaña cumplida. El

histórico vuelo se realizaba en recuerdo y homenaje al Teniente Aníbal Vidal Silva y el Sargento 2º Ernesto Román, primeros mártires de la conquista del austro.

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



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

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

Este traslado desde la Base de Las Torpederas en Valparaíso a Quintero, cerró un capítulo importante para la joven especialidad aérea en la Armada. Poco tiempo después, en marzo de 1930, se producía la unificación de los Servicios Aéreos, con lo que el material e instalaciones del Servicio de la Aviación Naval, pasaron a la Fuerza Aérea Nacional. Junto a ello, el Decreto Ley Nº1167, agregó entre varios puntos: *...que todos aquellos militares o marinos que voluntariamente pasaran a incrementar esta nueva arma de la Defensa Nacional, serían automáticamente ascendidos.*

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

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

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

28/01/1984. Se cumple la primera misión aérea uruguaya a la Antártida en un avión de transporte Fairchild FH-227 FAU 572, perteneciente al Grupo de Aviación Nº4 (Transporte).

PAGINA OCHO EL PAIS — Martes 31 de Enero de 1984

Regresa hoy el Avión de la F. A. U. que Voló en Misión a la Antártida

Hoy estará de regreso en nuestro país la misión aeronáutica uruguaya que realizó el primer vuelo de las alas uruguayas a la Antártida. El "Fairchild 227 CX.BIM T572" aterrizará en la Base Aérea Nº 1 en hora aún no confirmada, luego del viaje que inició el viernes 27 de madrugada.

El avión de la F.A.U. aterrizó en suelo antártico el sábado 25 a las 19 y 35, en la isla 25 de Mayo donde se enclava la base chilena "Teniente Rodolfo Marsh" transportando la primera misión del Instituto Antártico Uruguayo con la cooperación de la Fuerza Aérea Uruguaya.

La delegación compuesta estuvo integrada por el jefe de la misión y representante del I.A.U., Cnel. (Av.) Roque Aita, a quien acompañaron el Cnel. (Nav.) Delco Almada, delegado de la FAU, C/P (CG) Mario Fontanot, delegado de la Armada Nacional y experto en navegación en mares antárticos, Tte. Cnel. Omar Porciúncula, delegado del Ejército y experto en Logística, el Dr. Pedro Dragonezzi, experto en Biología, Mayor (Nav.) Bernabé Gadea, experto en Meteorología, Licenciado Alberto Márquez, periodista y representante de DINARP y el Dr. Elias Paceiro, integrante del Grupo Jurídico del I.A.U. La tripulación de la nave está integrada por Tte. Cnel. (Av.) Eduardo Aguirre, Piloto Principal Tte. Cnel. Jorge Méndez, Mayor (Av.) Roberto A. Pallas, Pilotos y Sargentos (AT) Arco Sánchez y Antonio Ferrari, Ingenieros de vuelo. La misión permaneció cuatro días en la región.

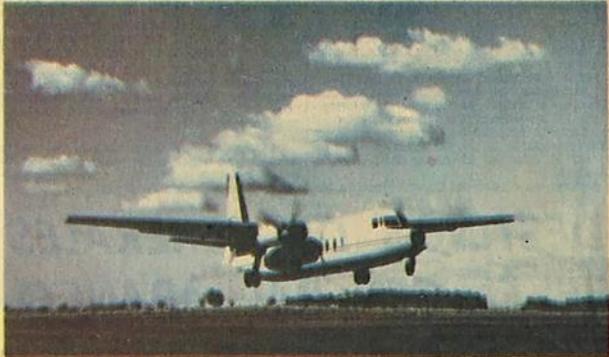
Entre los objetivos de la misión se destaca la toma de conocimiento de la zona por parte de personal experto uruguayo, la adquisición de experiencia de transporte en la Antártida, el intercambio de información con expertos de otros países que operan allí y, en general, la participación de nuestro país en todas las expresiones del avance tecnológico que traducen el estudio global de las condiciones atmosféricas de la zona.

CARACTERÍSTICAS DE LA AERONAVE
Las siguientes son las características técnicas de

2. PLANTAS DE POTENCIA: Estos aviones están equipados por dos motores Rolls Royce Dart 7 MK 532JL que mueven cada uno de ellos una hélice Rotol (C) 2237A.324/50 de 12,5 Ft. de diámetro nominal. Cada motor incorpora la posibilidad de inyección de agua metanol para incrementar la potencia útil siendo ésta de 2.040 caballos de fuerza al eje, además de obtenerse una remanencia de empuje Jet de 520 libras. Cada motor consiste de una turbina de tres etapas que mueve un compresor de dos etapas en el mismo eje, proporcionando el torque al eje de la hélice mediante una caja compuesta de engranajes reductores.

3. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE OPERACIÓN: a) Máximo peso de despegue: 45.500 Lbs. b) Máximo peso de aterrizaje: 45.500 Lbs. c) Margen de operación: todos los aeropuertos hasta 9.000 Ft. sobre el nivel del mar, entre 45°C y 50°C de temperatura ambiente que posean pistas de 4800 Ft. de largo para operaciones de máximo peso de despegue. d) Máximo techo de operación: 21.000 Ft. e) Autonomía normal: cinco horas y media de vuelo. f) Velocidad de crucero promedio: 240 Kts. (nudos). g) Máxima carga útil: 11.000 Lbs. h) Máxima cantidad de pasajeros a transportar: cuarenta y ocho. i) Combustible utilizado: Jet A-1.

4. EQUIPAMIENTO ELECTRONICO: Estas aeronaves están equipadas con dos transmisores, receptores de VHF y un transmisor receptor de HF para comunicaciones. En cuanto a equipos de ayuda para la navegación se encuentran instalados dos radiogoniómetros automáticos (ADF), dos receptores para emisores, omnidireccionales de muy alta frecuencia (VOR) y dos receptores de equipos medidores de distancia (DME). Un receptor computador de muy baja frecuencia Omega a modo de navegador. Estos mismos equipos pueden combinarse con dos receptores de muy alta frecuencia de los Sistemas de Aterrizaje por Instrumentos (ILS) para realizar aproximaciones de precisión a aeropuertos que operan en malas condiciones meteorológicas. Para la realización de



El "Fairchild" de la Fuerza Aérea Uruguaya que llevó la primera misión uruguaya a las heladas tierras antárticas

5. FACILIDADES DE CONVERSION A DIFE. (una escalera integrada a la puerta principal de RENTES CONFIGURACIONES: Las aeronaves pasajeros y una Planta de Potencia Auxiliar la

28/01/1999. Operación Aurora Austral. Con esta fecha un Helicóptero Sikorsky UH-60 "Black Hawk" del Grupo de Aviación Nº9 de la Fuerza Aérea de Chile, alcanza por primera vez el Polo Sur. En un vuelo iniciado en Santiago, la aeronave tripulada por el entonces Comandante en Jefe, General del Aire don Fernando Rojas Vender; el Capitán de Bandada (A) Hugo Rodríguez; los tenientes Claudio Avendaño y Jaime Reyes; y el Sargento Erik Hernández, aterriza en la Base Antártica norteamericana

Amundsen-Scott ubicada en el Polo Sur. La Operación involucró medios de los Grupos de Aviación N° 5, 6, 9 y 10; y demoró 30 horas de vuelo desde Santiago al Polo Sur.

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

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

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

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

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

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

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

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

31/01/1933. Se crea la Dirección de Sanidad de la entonces Fuerza Aérea Nacional (FAN). Destinada a prestar atención de medicina preventiva y curativa, en tiempos de paz y de guerra, al personal de la Fuerza Aérea de Chile y a sus cargas familiares, así como a desarrollar los conocimientos de medicina de aviación requeridos por la institución.

Su primer Director fue el Capitán de Bandada (S) don Agustín Inostroza P.

31/01/1977. Se crea la Policía Aeronáutica Nacional, dependiente del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina.

Esta Unidad especializada se creó como una fuerza de seguridad militarizada para ejercer funciones de poder de policía en el aeroespacio y en las instalaciones en la jurisdicción territorial. Con fecha 22

de febrero del 2005, pasó a denominarse Policía de Seguridad Aeroportuaria actuando ahora como una fuerza desmilitarizada y dependiente del Ministerio del Interior argentino.

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

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

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



Detalle de un Boeing 727-200 de LAB frente a El Alto



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

Fotografía: Rodrigo Loyola (FIDAEGROUP)

EL VUELO DEL “SKUA”

La visión que a sus ojos de joven oficial se abrió aquel 15 de febrero de 1947, mientras al mando del Vought Sikorsky OS2U-3 Kingfisher N°308 de la Fuerza Aérea de Chile se elevaba sobre la inmensidad de los hielos eternos, fue algo que nunca olvidó. Era el segundo vuelo de un avión de la FACH en territorio antártico nacional, acompañando a la flotilla de la Armada que ese año había viajado a tan altas latitudes a instalar la *Base Soberanía* de la Armada Nacional, hoy *Base Arturo Prat*, reafirmando los derechos soberanos de Chile en el helado continente.



Vought Sikorsky OS2U-3 “Kingfisher” N°308 de la Fuerza Aérea de Chile.

Fue en estas circunstancias, que el entonces Teniente 2° Humberto Tenorio Iturra aquilató el papel que a nuestra aviación correspondería a futuro en la exploración antártica, alcanzando a lugares que para la vía marítima serían inaccesibles y el hacerlo por tierra, tarea casi imposible.

Al retornar al continente, registraba en su bitácora dieciséis horas de vuelo, habiendo sido el primer aviador chileno en amarizar en isla Decepción.

La labor que en dicha oportunidad realizara en conjunto con los buques de la Armada, fue de tal importancia, que en un gesto que lo honra, el Comodoro Federico Guesalaga Toro, al mando de la flotilla, dio el nombre de Islote “*Aviador Tenorio*”, a aquel ubicado a 2,2 millas náuticas al W de Punta Bascopé, sobre la costa de Chile en la isla Greenwich, en las Shetland del Sur en Latitud 59° 43´ W y Longitud 62° 28´ S.

No fue pues extraño, que al año siguiente, cuando el Presidente Gabriel González Videla, viajó a la Antártica a inaugurar la Base General Bernardo O'Higgins del Ejército, se le designara como uno de los pilotos a cargo del "Kingfisher" que acompañaba a la flotilla antártica.

Al regreso, con la experiencia alcanzada, en su mente ya empezaba a germinar una idea, la que por entonces prefirió guardar en el silencio de su conciencia, sin sospechar que un año más tarde debería volver a la Antártica, pero bajo otras condiciones.



Relevos en la Antártica. Crearán la Base FACH, Presidente Gabriel González Videla¹

Fue a comienzos de 1949, que en la Antártica la flotilla se aprestaba a realizar el relevo de las dotaciones de las bases Prat y O'Higgins, llevando a bordo de uno de los buques un Vought Sikorsky de apoyo. Desgraciadamente al bajar el avión al mar para descargar las bodegas, el tiempo empeoró, se desató un temporal y el avión sufrió graves daños al estrellarse contra el casco de la nave, que lo dejaron inutilizado.

A lo anterior se agregó un nuevo y serio problema, ocasionado por el mar, que congelado no permitía el acceso de los buques a la base O'Higgins, con el peligro cierto que dado lo avanzado de la época el relevo de su personal no pudiera realizarse, debiendo permanecer otro año más en sus puestos.

¹ Revista semanal VEA, 5 de enero de 1949. "Posaron para VEA, su revista favorita, antes de iniciar su viaje a la Antártica Chilena, los relevos de dos guarniciones que izan la enseña tricolor en las riberas del Polo Sur. Partieron de Valparaíso, en la mañana del domingo 2 de enero. La tercera flotilla expedicionaria al territorio antártico está compuesta por el petrolero Maipo, la fragata Covadonga y el patrullero Lautaro. La dirige el comandante (derecha) don Leopoldo Fontaine, quien instalará una nueva base, denominada "Presidente González Videla", a cargo de la Fuerza Aérea de Chile. Los relevos permanecerán un año entre los hielos polares."

En tales circunstancias se solicitó el apoyo de la Fuerza Aérea para ver modo de efectuarlo por vía aérea.

Conociendo de su experiencia en esa zona, el mando institucional dispuso que el Teniente 2° Humberto Tenorio, acompañado del Subteniente Rafael Vásquez Reginensi, un mecánico y un radiooperador se trasladaran de inmediato en vuelo hasta el canal Beagle, donde los esperaba un buque de la Armada para llevarlos hasta *Bahía Soberanía*, donde se encontraba fondeada la flotilla antártica. El vuelo hasta el canal que se efectuó bajo pésimas condiciones meteorológicas, con escala en Quellón donde un Catalina los reabasteció de combustible.

Finalmente, tras llegar a Bahía Soberanía, el comodoro de la flotilla solicitó la realización inmediata de vuelos exploratorios en busca de un paso entre los hielos que permitiera a los buques navegar hacia base O'Higgins.

Después de cuatro horas de vuelo y habiendo sobrevolado más de quinientas millas, se confirmó que el mar congelado no permitía el acceso a la base del Ejército.

En vista de ello, se dispuso lo conveniente para llevar a cabo el día siguiente el relevo por vía aérea, amarizando los aviones en un sector alledaño a la base militar que no estaba congelado.

Pero bien se dice que en la Antártica hay que fijar metas y no plazos y largos once días debieron esperar los aviadores para hacerse nuevamente al aire, dado que el mal tiempo impidió todo tipo de operación.

Tan pronto ello fue factible, llevando al presidente de la comisión interventora, Tenorio fue el primero en dar inicio a los vuelos y al tan ansiado relevo.

Así, uno a uno, en los dos aviones, los miembros de la base fueron siendo evacuados, mientras la nueva dotación asumía sus puestos. Operación que con los medios entonces disponibles fue considerada una verdadera hazaña.

La prensa nacional toda, guardó sus titulares, para felicitar y evidenciar la proeza de su Fuerza Aérea

niente Rafael Vásquez amarizaron en Puerto Covadonga y rápidamente ganaron la playa en sus botes de goma. Allí al borde mismo del planchón de hielo que impidió la cercanía de buques, Hugo Schmidt, jefe militar de la base; Toro Mazote, teniente de la FACH en guarnición, y sus nueve compañeros cuadrados militarmente recibieron la primera ayu-

militar fueron mantenidas hasta el último y el puñado de hombres que la aviación chilena salvó en la Base O'Higgins merece de verdad la gratitud de la patria. El jefe de la aviación embarcada, capitán Arturo Parodi, merece especial mención, ya que gracias a su talento fué posible realizar el plan de evacuación sin peligro y en perfectas condiciones. Más tarde, los buques de la expedición, al mando del comodoro Lafontaine, llegaron hasta Puerto Covadonga, rescatando el resto de la guarnición y desembarcando víveres para la nueva dotación que quedará allí de guardia.

Es éste el segundo relevo aéreo que se produce en la Antártica. El primero lo hizo Richard Byrd, cuando sus 26 hombres de la base del Este, en Bahía Margarita, fueron salvados de una muerte segura por un avión que voló desde la Isla Mikelson hasta una cancha de hielo construída artificialmente por los soldados amenazados por los hielos. La FACH y su jefe, Aurelio Celedón, han tenido derecho al legítimo orgullo.



TENORIO, AS ANTARTICO. El piloto Humberto Tenorio fué a la Antártica el 47. En una foto tomada entonces se le ve de pie en su avión, mientras nuestro subdirector, Jenaro Medina, está en la carlinga. Regresaban de un viaje de reconocimiento. Ahora Tenorio reeditó su fama de piloto antártico.



Meses más tarde, la ilustre Municipalidad de Nueva Imperial, ciudad natal de Tenorio, procedía a hacerle entrega de una medalla de oro y a declararlo hijo ilustre. Hoy en día, una calle de la ciudad ostenta su nombre.

Ello no lo envaneció, sino que con la modestia que le era característica, retomó sus funciones, pero acrecentando en su espíritu su anhelo largamente acariciado, convencido que la aviación, a través de la Fuerza Aérea, tenía aún mucho que aportar al desarrollo de la nación.

Fue entonces un decidido admirador de Parragué y de su vuelo en el Manutara en 1951 a isla de Pascua, en la certeza que las alas de la patria tenían en sus manos las llaves de la ruta al Pacífico Sur.

Por ello mucho le molestaba cuando se hablaba de que aquel vuelo había sido un fracaso, debido al accidente que el Catalina sufriera la despegar de regreso al continente. En su opinión aquel vuelo había demostrado que era totalmente factible establecer un enlace regular con la lejana y enigmática Rapa Nui.

Existiendo otros Catalina y con la experiencia adquirida, no había razón para no continuar con los vuelos. *“Faltó voluntad política por parte del gobierno de don Gabriel González Videla”*, decía. Reconociendo que aquel mandatario se encontraba sometido a presiones de toda índole, por parte de quienes a toda costa, querían hacerlo fracasar en el mando de la nación.

Largos ocho años habría que esperar para ver a Parragué retornar a la isla a bordo de su querido Manutara y todos sabemos a qué costo.

Fue a comienzos de 1952, que como Teniente 1°, Tenorio se enteró que la aviación naval argentina había decidido establecer la primera Estafeta Aeronaval Argentina y que el 7 de febrero de ese año, dos aviones Catalina PBY-5A de la Aviación Naval habían realizado el vuelo directo entre Río Grande e isla Decepción, donde la nación hermana, tenía establecida una pequeña base.

Como puntos de apoyo para que les brindaran información meteorológica actualizada y les sirvieran de radiofaros, la Armada Argentina dispuso que en el paso del Drake se establecieran las fragatas ARA *Hércules* y ARA *Sarandí* y en bahía Foster, en isla Decepción, el buque oceanográfico *Sanevirón*.

Además de ello, ambos Catalina contaban con radar meteorológico y disponían de jatos para facilitar su despegue en el vuelo de regreso. Demás está decir, que el gobierno argentino supo sacar debido provecho de aquel vuelo; *“El primero realizado en el mundo, en que un avión uniera en vuelo sin escala el continente sudamericano con la Antártica, en territorio argentino”*, decía la propaganda.



Hecho que además motivó el matasellado de correspondencia en la misma base por el correo argentino. Sin duda un gesto que a nivel internacional marcó soberanía.

El vuelo de regreso se efectuó el 10 de febrero, directamente de isla Decepción a Río Grande, donde luego de reabastecerse de combustible, ambos hidroaviones prosiguieron a Buenos Aires, aterrizando ya de noche en el Aeroparque, aeropuerto en el que las tripulaciones fueron recibidas por el alto mando naval y trasladadas a la Casa Rosada en donde las esperaba el General Juan Domingo Perón, presidente de la nación.



El general Perón junto a las tripulaciones primera Estafeta Aeronaval Argentina
(Fuente: <http://www.marambio.aq/primerestafeta.html>)

Como resultado de aquel vuelo, la superioridad de la aviación naval, dispuso que aviones Catalina quedaran "de estación" en Río Grande y Ushuaia, para proseguir con "operaciones rutinarias" al territorio antártico de la nación.

Mientras tanto, era un hecho que los aviadores nacionales solo esperaban órdenes para iniciar vuelos directos a la Antártica, autorización que no llegaba.

Sucedió entonces que el 4 de febrero de 1953, el Teniente Luis Alberto Núñez Rojas, acompañado del Sargento 2° Gregorio Israel Salas, sin la autorización correspondiente, en el North American AT-6D N°290 del Grupo de Aviación N°6, despegaba desde Bahía Catalina rumbo a isla Decepción. Avión al cual le habían adaptado un estanque auxiliar para aumentar su autonomía.

Desgraciadamente para su propósito, en vuelo las condiciones meteorológicas se fueron tornando más y más adversas, lo que obligó al piloto a dar por cancelado su intento y regresar al continente, aterrizando de emergencia en Isla Navarino.



El Mercurio, lunes 9 de febrero de 1953

Por cierto muy lamentable, pero los tiempos de la aviación heroica ya habían pasado y a pesar de ciertas notas de apoyo que por su valentía y arrojo recibiera, su intento de emular a Cortínez no tuvo acogida y el 21 de abril de aquel año se dispuso su baja de la institución.

Entre quienes comprendieron su actitud se encontraba el Comandante de Escuadrilla (RA) Humberto Tenorio, quien llamó al Capitán de Bandada (RA) Rafael Vásquez Reginensi, el que como subteniente lo acompañara en 1949 en el relevo de la dotación de la Base O'Higgins y le dio a conocer su propósito de realizar un vuelo sin escalas en un anfíbio Catalina entre Punta Arenas e isla Decepción, solicitándole le ayudara a elaborar la planificación respectiva, la que una vez lista haría llegar al mando. Mientras tanto, había que mantener la debida reserva, para evitar que el proyecto se malograra si llegaba a conocimiento de quien no correspondía.

Habiendo sido nombrado en 1954 ayudante del Ministro de Defensa Nacional, por su cargo era frecuente que debiera entrevistarse con el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea y fue a fines de 1955, que vio llegada la oportunidad que esperaba y en un gesto de confianza que le otorgara el General Diego Barros Ortiz, recién asumido el mando de la Fuerza Aérea, le dio a conocer e hizo entrega de su plan de realizar un vuelo directo a la Antártica.

Vuelo que demostraría que la Fuerza Aérea de Chile estaba en condiciones de atender nuestras bases antárticas, dejando de depender para ello del viaje anual de la flotilla antártica.

El general Barros, hombre prudente, ajeno a las decisiones precipitadas, lo leyó atentamente y sin pronunciarse al respecto, lo guardó en su escritorio dando por terminada la entrevista.

Sin tener certeza del resultado de su cometido, Tenorio se mantenía en la incertidumbre, cuando fue citado a presentarse de urgencia en la Comandancia en Jefe.

Ahí el general Barros le informó que en una reciente conversación con el Presidente de la República, el General Carlos Ibáñez, de improviso aquel le había consultado; *“General, ¿Cuándo la Fuerza Aérea va realizar un vuelo a la Antártica?”*

“¡Cuando Ud. lo ordene presidente!”, había sido su respuesta. Ibáñez, hombre de pocas palabras, le contestó; *“¡Hágalo!”*

Ante su sorpresa y alegría, el comandante Tenorio recibió de vuelta, de manos del general Barros su proyecto y la autorización para ponerlo en práctica al más breve plazo. Para lo cual debería realizar las coordinaciones respectivas por intermedio del Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea.

Eso si, recibió la orden que dicho vuelo debería realizarse en la más absoluta reserva, sin que trascendiera a conocimiento de la prensa o de la opinión pública, como tampoco de las unidades de la Fuerza Aérea que no tuvieran participación directa en él. Se trataba de evitar lo sucedido con el vuelo del Manutara, en que el gobierno de González Videla lo había aprovechado para mejorar su imagen mientras lo estimó favorable y tras el accidente durante el despegue al regreso, se había desentendido de ello, recibiendo toda clase de ataques por parte de la oposición, los que a la postre habían dañado el prestigio de la propia institución.

"¡Ud asume el mando de la operación y será directamente responsable que en todo momento el vuelo se realice sólo si existe la más absoluta seguridad!", le recalcó el general Barros.

Así, si algo acontecía, se informaría a la prensa que se había tratado de un vuelo rutinario de exploración.

El fin del año se acercaba y el tiempo apremiaba, por lo que hubo que trabajar contra reloj. Como primera medida, "por razones de mantenimiento", se dispuso el traslado a la Maestranza Central de Aviación, del Catalina OA-10A N°406 de dotación del Grupo de Aviación N°2 de la Base Aérea de Quintero, donde fue sometido a una completa revisión y se procedió a designar la tripulación que lo operaría:

- ❖ Comandante de la Nave y Jefe del Vuelo, Comandante de Escuadrilla (RA) Sr. Humberto Tenorio
- ❖ Piloto, Capitán de Bandada (RA) Sr. Rafael Vásquez
- ❖ Copiloto, Capitán de Bandada (RA) Sr. Sabino Poblete, quien como subteniente integrara en 1951 la tripulación del Manutara.
- ❖ Ingeniero Aeronáutico, Capitán de Bandada (RI) Sr. Orlando Gutiérrez
- ❖ Mecánico Jefe, Suboficial Sr. Agustín Azola
- ❖ Mecánico, Sargento 2° Sr. Juan Navia
- ❖ Radiooperador, Sargento 2° Sr. Flamarión Gárate

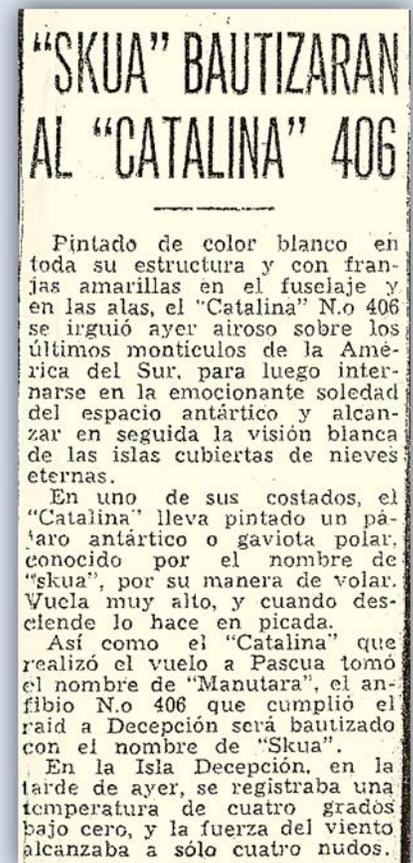
Finalizados los preparativos, el 25 de diciembre, día de Navidad, el Catalina luciendo en ambos costados el nombre de "Skua", como había sido bautizado y la figura de aquel ave antártica, como un vuelo cualquiera despegó desde Los Cerrillos rumbo a Balmaceda. Escuadrilla de la Fuerza Aérea donde se pernoctó, aprovechándose de reparar una pequeña falla en uno de sus componentes.

Al día siguiente se prosiguió vuelo a Punta Arenas aterrizando al atardecer en la Base Aérea de Bahía Catalina, informándose al mando local que se realizaba un vuelo de rutina con fines de instrucción, lo que a nadie llamó mayormente la atención.

Dadas las malas condiciones meteorológicas, el día 27 el vuelo a la Antártica se pospuso para el día siguiente, sin dar ninguna señal de inquietud para no despertar sospechas en el personal de la base.

El 28, temprano, junto al señor Martenson, meteorólogo de la Línea Aérea Nacional se analizaron las diversas alternativas, manifestando aquel que hacia el norte el tiempo estaba decididamente malo, no haciendo recomendable intentar el regreso a Santiago.

En cambio, hacia el Atlántico las condiciones meteorológicas habían mejorado ostensiblemente, señaló como al pasar, momento en que Tenorio y su tripulación en forma reservada dieron a conocer



su verdadero destino sacando plan de vuelo hacia isla Decepción. Pasadas las 13:15 horas local, el Catalina despegó rumbo a Decepción donde se encontraba ubicada la base antártica “Pedro Aguirre Cerda” de la Fuerza Aérea de Chile.

A poco de despegar, un principio de incendio en un dinamotor de uno de los equipos causó inquietud, temiendo una posible cancelación del vuelo por razones técnicas. Inconveniente que con los medios a bordo fue subsanado, permitiendo continuar con la misión largamente anhelada.

La parte anecdótica la constituyó el enlace radiotelefónico desde el avión con el radiooperador de servicio en la base antártica, quien cuando se le comunicó que hacia allá se dirigía el avión, no lo creyó por estimar se trataba de una broma de aquel 28 de diciembre, “*Día de los Inocentes*”. Algo tradicional en nuestra patria, en que el ingenio se aguza para jugar la mejor de las bromas.

Solo cuando el comandante Tenorio habló por radio con el Capitán de Bandada (RA) Hugo Sage Sage, comandante de la base, se dieron cuenta que el vuelo era una realidad.



Catalina OA-10A N°406 de dotación del Grupo de Aviación N°2 de la Base Aérea de Quintero, amarizado en Bahía Foster

A las 20:02 horas, el ruido de los motores del Catalina rompió la quietud del atardecer antártico y la aeronave se deslizó por las frías aguas de Bahía Foster, ante la mirada atenta del personal de las bases chilena y argentina.

En su fuero interno el comandante Tenorio recordaba como en 1947 en su pequeño Kingfisher, había sido el primer piloto chileno en amarizar en tan lejana posesión.

Ahora su sueño y del capitán Rafael Vásquez se hacía realidad, demostrando que era factible establecer un enlace aéreo entre Punta Arenas y la Antártica.

Tras hacer entrega al personal de la base de algunos obsequios de los que eran portadores y disfrutar con ellos de una frugal cena de camaradería, Tenorio dispuso preparar el regreso a Punta Arenas.

RADIOS LLEGADOS 29-XII-955
9/1 STGO 44 29 14.10/14/55

CDTE TENORIO
CENA

8.11 ACEPTE CORDIALES Y EMOCIONADAS FELICITACIONES
ESTE CDO EN JEFE POR BRILLANTE RAID ENTRE LA ANTARTICA Y EL
CONTINENTE QUE DEMUESTRA LA CAPACIDAD LA FE Y EL IDEALISMO
INHERENTE AL PERSONAL DE LA FUERZA AEREA DE CHILE, TRANSMITA
A TRIPULACION SALUDOS Y FELICITACIONES ESTA SUPERIORIDAD.

GENERAL BARROS

CBN SILVA ROA
291513

RADIO RECIBIDO 29/12/955

STGO 15 29291420

LL CDTE. TENORIO C406 CENA

7/46 JEFES COMA OFICIALES COMA EMLEADOS CIVILES SUBOFICIALES
Y SOLDS. DIRECCION TRANSITO AEREO Y AERONAUTICA FELICITAN CA-
LARUSAMENTE UD Y TRIP POR EXITO RAID PTO

CORONEL FLORES

RADIC RECIBIDO 29/12/955

STGO 19 W30 291445

LL CDTE. HUMBERTO TENORIO C406 CENA

S/N EL SUBSECRETARIO COMA OFICIALES COMA SUBOFICIALES COMA
SOLDS. Y EMPLEADOS CIVILES DE ESTA FELICITAN ESE CDO Y TRIPS.
C406 POR BRILLANTE RAID CUMPLIDO PTO

AVSUBSECR

CBN 1845LM

Las condiciones meteorológicas seguían siendo óptimas y no olvidaba las prudentes recomendaciones del General Diego Barros Ortiz, en cuanto debía operarse solo si existía la más absoluta seguridad de hacerlo. Al momento de la despedida, la nota de emoción la puso el cocinero de la base, quien con los ojos llenos de lágrimas regaló a Tenorio, como recuerdo de aquella visita, lo único que tenía, una piedra volcánica.

El vuelo de regreso se desarrollaba sin contratiempos cuando se recibió un llamado urgente desde Pedro Aguirre Cerda, informando que uno de los miembros de la escuadrilla de reparaciones, durante una actividad deportiva había fallecido producto de un infarto, consultando si el avión no podría regresar a la base a buscar su cadáver para trasladarlo a Punta Arenas.

Luego de analizar la situación, considerando consumo de combustible y un repentino empeoramiento de las condiciones meteorológicas, el comandante Tenorio, muy a su pesar, señaló que no podían acceder a dicha petición y debían otorgar prioridad al objetivo de la misión.

A la postre el malogrado hombre fue sepultado en la base y sus restos repatriados al continente cuando la flotilla antártica dio término a la temporada antártica.

Falleció en la Isla Decepción un cabo de la Fuerza Aérea

Santiago, 31.— (Especial).— Desde la Antártida chilena se recibió una comunicación en el Comando en Jefe de la FACH, por la que se informa que falleció el cabo de Aviación Héctor Gutiérrez Vargas, al parecer de un síncope cardíaco. Pertenecía al personal auxiliar que efectuaba el relevo y que trabajaba en las instalaciones. Se agrega que se efectuarán hoy los funerales en la Isla Decepción, pero que los restos serán trasladados al continente después en el patrullero "Rancagua".

Tal era la molestia, que en un arranque emocional, un oficial del mando medio hizo borrar del fuselaje las palabras *Skua* y las figuras del ave, colocando en su reemplazo la palabra "*Felipillo*", el indio que en época de la conquista traicionara a los españoles y a su propio pueblo. Situación que pronto fue subsanada por el mando de la base.

A pesar de que la misión se había cumplido con todo éxito y de acuerdo a la planificación aprobada por la propia Comandancia en Jefe, por razones desconocidas, nunca más un Catalina volvió a volar a la Antártica, prosiguiéndose con la costumbre de enviar anualmente aeronaves embarcadas en los buques de la flotilla antártica de la Armada Nacional, hasta que dicha institución pudo transportar sus propios helicópteros.



Fotografía Aérea de Decepción. (1963)

Solo en 1963, con ocasión de un viaje que en un buque de la Armada realizara a la Antártica el Ministro de Defensa Nacional don Julio Pereira Larraín, se dispuso el envío de dos aviones Grumman SA-16B del Grupo de Aviación N°2 a isla Decepción, los cuales trajeron de regreso al continente a tan alta autoridad junto a su comitiva.

A su retorno a la capital, consultado por la prensa si ello podría significar que los tiempos de permanencia de las dotaciones antárticas en sus bases podría ser menor y sus relevos realizarse por vía aérea, lo descartó, indicando que la experiencia aconsejaba que permanecieran en sus puestos al menos un año.

Sí, mencionó que a futuro tal vez podría construirse un aeródromo en alguna de las bases, el que podría servir como escala técnica a los vuelos que en un tiempo más se realizaran entre Sud América y Australia o Nueva Zelandia.

Pasarían otros diecisiete años para que en territorio antártico nacional, en la base Presidente Eduardo Frei Montalva, se habilitara el pequeño aeródromo "Teniente Rodolfo Marsh Martin".



En cuanto al ya Coronel de Aviación (A) Humberto Tenorio Iturra, por razones de salud, en 1970 se le concedió el retiro de la Fuerza Aérea, falleciendo en Santiago el 26 de febrero de 1995.

En lo personal, estimo que hace falta, aunque sea un modesto testimonio de reconocimiento, en alguna de nuestras bases institucionales en la Antártica, que haga justicia a su labor pionera en tan lejanas posesiones.

Sergio Barriga Kreft

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

EL PRIMER AVIÓN Y EL PRIMER VUELO EN MÉXICO

El Primer Avión en México.

La Compañía Tabacalera de “El Buen Tono”, fundada por el empresario mexicano de ascendencia francesa don Ernesto Pugibet, fue pionera en la utilización de globos aerostáticos para publicidad de sus productos, iniciando con ellos en 1900. Se tenía planeado que en 1906 iniciara la publicidad con un dirigible, teniendo al norteamericano Charles Hamilton como el piloto asignado para ello, sin embargo la falta de potencia en el motor del dirigible, derivada de la altura de la Ciudad de México (7,382 Pies sobre el nivel de mar) y la calidad del combustible disponible en ese tiempo, retrasaron los vuelos hasta el 7 de enero de 1907, aunque con ciertas dificultades técnicas, el éxito publicitario en la Ciudad de México fue espectacular, por ello el dirigible también fue llevado a las ciudades de Puebla, Guadalajara y Monterrey aunque en esta última no se pudieron realizar los vuelos.



Dirigible publicitario del “Buen Tono”, sobrevolando la Ciudad de México.

Derivado de lo anterior y conociendo los avances y logros de la aviación, especialmente en Francia, con Louis Blériot al cruzar el Canal de La Mancha en su avión Blériot XI el 25 de julio de 1909, don Ernesto Pugibet decide agregarse a la lista mundial de compradores del avión francés para que la publicidad de “El Buen Tono”, tenga otro éxito, por lo que al comprar el avión Blériot XI con un motor Daraq de 25 H.P., contrata al piloto francés Maurice Raoul-Duval y el Mecánico Golbery, para que realicen los primeros vuelos de un avión en México, lo cual sería un gran evento y una gran publicidad para esa empresa, como lo habían sido las demostraciones aéreas con globos y dirigibles, sin embargo a pesar de los arduos intentos para hacer que el avión levantara el vuelo, nuevamente la falta de un combustible adecuado, la falta de potencia del motor y la altura de la Ciudad de México impidieron que el vuelo se llevara a cabo. El avión Blériot XI únicamente realizó “carreos” en alta velocidad y algunos saltos, pero nunca llegó a efectuar un vuelo sostenido efectivo.



Avión Blériot XI, el primer avión en llegar a México, propiedad de la Compañía Tabacalera “El Buen Tono”

Tras una infinidad de intentos fallidos, el avión es almacenado en su “hangar”, aparentemente en los Llanos de Balbuena y la suerte posterior del piloto Maurice Raoul-Duval, se diluyó con el tiempo, algunas fuentes indican que regresó a Francia y otras que permaneció en México como representante y promotor del Agua Mineral Francesa. Probablemente en algún evento social se reunieron don Ernesto Pugibet y Miguel Lebrija Urtetegui, aeronauta, aficionado de la aviación y constructor de sus propios planeadores, otorgándole Pugibet la autorización para que con la ayuda del Mecánico Golbery lograran que el avión Blériot XI, levantara el vuelo. Tras una infinidad de ajustes y pruebas de carreteo, finalmente el 14 de mayo de 1910, es que el Blériot XI logra realizar un breve vuelo efectivo y sostenido.

Fue así como el Blériot XI de “El Buen Tono”, aunque fue el primer avión en México, fue el tercero en volar, ya que antes de lograr elevarse, Alberto Braniff lo logró por primera vez el 8 de enero de 1910, con su avión Voisin en los Llanos de Balbuena, siguiéndole el Ingeniero Juan Guillermo Villasana en abril de 1910, en un avión construido por el mismo, llamado “Pachuca” al que le instaló un motor Curtiss con 15 Caballos de Fuerza (tomado de un bote) y probado en los alrededores de la Ciudad de Pachuca Hidalgo, México.

El Avión Voisin de Braniff

Don Thomas Braniff Woods, quien era hijo de inmigrantes irlandeses nacido en 1830 en Staten Island, Nueva York; fue un ciudadano norteamericano que llegó a México en 1865 para ser el responsable de la coordinación y construcción del Ferrocarril Mexicano de Veracruz por lo que tenía una importante posición ante el gobierno mexicano. Su hijo Alberto Braniff Ricard nació en México en 1884 y cursó parte de sus estudios en Europa, donde tuvo la oportunidad de presenciar algunos vuelos de los pioneros de la aviación. El joven Braniff había participado en carreras de autos, boxeo y la aeroestación por lo que su carácter aventurero lo llevó a tomar clases de vuelo con los Hermanos Voisin en Francia, decidiendo que a su regreso a México seguiría con sus prácticas de vuelo.

Para ello adquiere directamente de los Hermanos Voisin en París, un ejemplar del avión Voisin, por un equivalente de 25 mil pesos de esa época, el avión, desarmado fue embarcado en Francia y el envío constaba de tres cajas de madera con un peso total combinado de 1.500 kilos que fueron colocados a bordo del Vapor *La Navarre* con destino al Puerto de Veracruz, México, llegando a ese puerto el miércoles 8 de diciembre de 1909, (exactamente un mes antes de su primer vuelo), según lo informara el diario El Imparcial, del sábado 11 de diciembre de 1909.

Al ser bajadas las cajas del barco, fueron colocadas directamente en un vagón de Ferrocarril con plataforma plana para efectuar su traslado a la Ciudad de México. El armado del avión Voisin serie 13, N°331, inició el 12 de diciembre a cargo del Mecánico Alfonso Ploquin junto a dos ayudantes, aparentemente el chofer de la familia Braniff y un mecánico automotriz. El motor utilizado en el avión de Alberto Braniff era un E.N.V. de 60 H.P. correspondiente al modelo "F", que podía operar a 1200 r.p.m.

Alberto Braniff, tenía pensado bautizar su avión, sin embargo, probablemente por la emoción y el querer armar al avión pronto para probarlo, quedó pendiente su bautizo, aunque no se conserva un registro fidedigno de los demás nombres que tenía en mente para el avión, dos de ellos fueron: "México" o "Ciudad de México" sin embargo, ninguno de los dos le fue colocado. Habiendo sido armado el avión y después de haber efectuado varias pruebas en los días previos, el 8 de enero de 1910, el Voisin levantó el vuelo, iniciando con ello uno de los hechos más trascendentes de la historia de la aviación en México y Latinoamérica, ante una serie de espectadores y reporteros ansiosos y desesperados por ver como se elevaba la "Máquina Voladora".

EL AEROPLANO DEL SEÑOR BRANIFF

COSTO \$25,000

HOY SERAN EMBARCADAS EN
VERACRUZ LAS CAJAS EN
QUE VIENE DESDE
FRANCIA

La expectación del público de México por conocer un aeroplano, quedará satisfecha dentro de breves días.

Anteayer llegó a Veracruz, a bordo del vapor francés "La Navarre," el aeroplano que el sportman don Alberto Braniff compró en su último viaje a París.

En la aduana de Veracruz fué inspeccionado ayer el aparato, que viene desarmado en tres cajas, una de cuarenta pies de largo, que pesa mil quinientos kilos.

El aviador francés que armará en esta ciudad el aeroplano, se embarcará hoy en Veracruz a bordo del furgón especial en que vienen las cajas de las piezas del aeroplano.

A la llegada de la máquina, se procederá a armarla, y desde luego se harán experiencias.

El costo total del aeroplano excede a la suma de veinticinco mil pesos.

El Equipo para Vuelo.

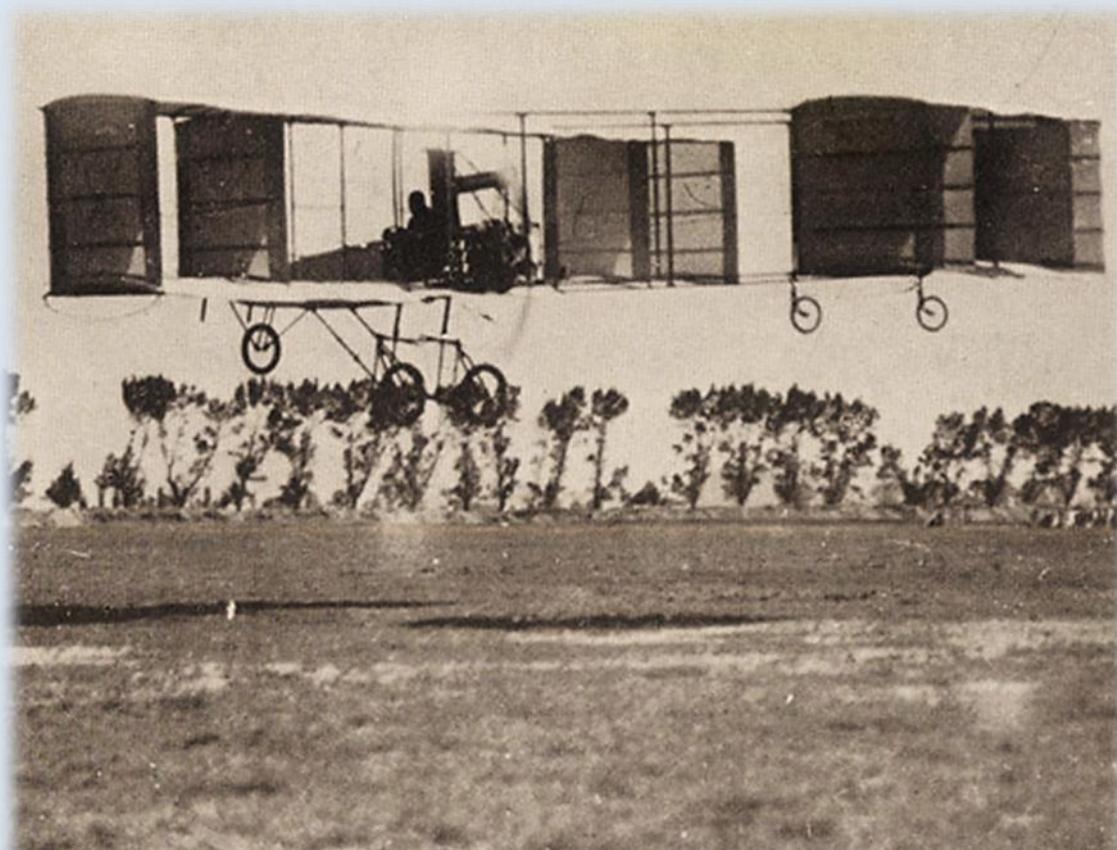
El equipo de protección usado por Alberto Braniff, derivaba de los equipos usados por los corredores de autos y motocicletas de la época, actividades que también realizaba Alberto Braniff, los cuales protegían a los conductores de la lluvia, viento, lodo, etc., sin embargo la protección más importante que proporcionaba el traje de cuero forrado en su interior con lana, era el amortiguar los golpes y raspaduras que podrían recibir los pilotos, así como también protegerlos del fuego, teniendo como complemento los guantes y botas, de igual manera el casco, fabricado con cuero, ofrecía una protección adecuada en caso de accidente, al tener tiras transversales rellenas de algodón. Algunos de los cascos de piel usados por los primeros aviadores mexicanos, se encuentran en exhibición en el Museo del Ejército en el Convento de Bethlemitas de la Ciudad de México.



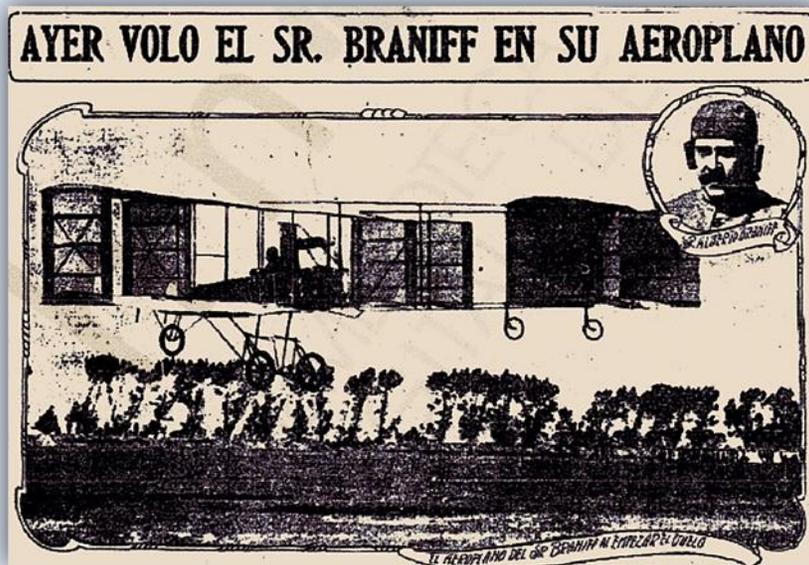
Es interesante hacer notar que en la mayoría de las fotografías de los aviones Voisin y otros muchos contemporáneos los pilotos no llevan un equipo de protección. Normalmente volaban con su traje de vestir habitual, sin embargo, en las fotos de Alberto Braniff antes de abordar su avión, se le ve con su equipo de protección, lo que seguramente le ayudo a evitar lesiones en el último vuelo de su Voisin.



Preparando el avión Voisin para el vuelo



El histórico vuelo de Braniff y su avión Voisin N°331 el 8 de enero de 1910.



Recorte del diario El Imparcial del domingo 9 de enero de 1910



Diario L'Italia, viernes 21 de enero de 1910

ti chimici e ferro.

* * *

Alberto Braniff, ricco aviatore messicano, ha eseguito un volo col suo biplano partendo dal piano vicino al lago Texebo ed innalzandosi fino a 25 piedi di altezza.

Altezza considerevole se si pensa ch'egli volava a non più di 7500 piedi sul livello del mare ed in una atmosfera rarefatta.

Nondimeno il suo volo è riuscito ottimamente.

* * *

In una pubblica via di Mantova, il no



The Washington Times, viernes 14 de enero de 1910

El Incidente

Pocos días más tarde, el domingo 30 de enero de 1910, Alberto Braniff inició nuevamente una serie de vuelos de práctica con el objetivo de lograr más altitud y quizás mayor cobertura. Durante uno de ellos, sufrió un incidente al perder el control del avión durante el vuelo.



Interesante nota recogida después del accidente por "The Norfolk Weekly News Journal" Norfolk, Nebraska, viernes 25 de marzo de 1910

NO HAY LUGAR PARA AERONAVES

"Incluso los buitres no pueden volar alto en México y mueren en el relámpago.

México, 21 de marzo. Alberto Braniff, el aviador mexicano, ha abandonado los experimentos aquí y ha enviado su avión a Veracruz. Braniff nunca logró volar muy alto ni permanecer mucho tiempo en el aire. Trajo buitres aquí y los soltó.

Volaron cerca del suelo y no más de una milla más o menos. Más de la mitad de las aves murieron al encenderlas. Esto demuestra, dice Braniff, sobre la imposibilidad de volar en esta altitud.

Según algunos testigos, el avión elevó demasiado la nariz, aunque Braniff aparentemente recuperaba el control en el último momento, la altura fue insuficiente para recobrar la estabilidad, haciendo que el avión cayera estrepitosamente a tierra, quedando dañado principalmente del ala y tren de aterrizaje del lado izquierdo. Afortunadamente Alberto Braniff sufrió solo algunos golpes que hicieron que se lastimara el hombro, codo, muñeca y dedo pulgar del lado derecho, por lo que tuvo que usar un cabestrillo temporalmente para mantener en reposo su brazo.



El Voisin de Braniff dañado el 30 de enero 1910

Alberto Braniff inicialmente había decidido enviar un “cable” a Francia para solicitar un nuevo avión Voisin, sin que se incluyera el motor, ya que el suyo no había sufrido daños de consideración, únicamente la hélice había sufrido una pequeña avería que podía repararse fácilmente. El estimaba que el nuevo avión llegaría a México en menos de un mes para reiniciar sus experimentos aeronáuticos. El motivo de su caída tal y como lo contó Alberto Braniff a un reportero pocos días después del incidente, se debió a que durante el vuelo intento ascender rápidamente y en un gran ángulo lo que provocó su caída. En otras palabras; el avión entró en pérdida –desplome- por el ángulo en que colocó al avión intentando ganar altura.

Pocos días después, Alberto Braniff cambió de parecer y realizó un pedido a Francia por un avión Farman, el cual recibiría posteriormente. También decidió reconstruir el avión Voisin, el cual se encontraba desarmado en su hangar especialmente construido para el avión en los terrenos de los Llanos de Balbuena, propiedad de su familia, lo que finalmente no se realizó, se ignora el destino final que se le dio a los restos del avión, lo único que se rescató fue el motor E.N.V. Tipo “F”.

El otro avión Voisin, El “Voisin Mexicano”.

Durante los preparativos para celebrar el 50 Aniversario del primer vuelo de un avión en México a celebrarse en 1960, el Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil (CIAAC) y los señores Luis Ángel Jara y Francisco Vargas construyeron una reproducción del avión con material tubular, la cual fue realizada en una escala de 1/25, y se le bautizó como “Ciudad de México”, esta reproducción fue colocada en la exhibición que se montó en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) para la celebración del Cincuentenario, en esa exhibición se mostraban los adelantos de la Aviación Mundial, para hacer una comparación de tales avances, se tomaron una serie de fotografías del avión Voisin junto al primer avión jet con matrícula mexicana: XA-NAS, un avión De Havilland DH-106 Comet IVC, que acababa de ser entregado a Mexicana de Aviación. Durante la inauguración de la exposición, estuvieron presentes Gabriel Voisin, el diseñador original del avión y Alberto Braniff. Después de la exhibición mencionada, se desconoce el paradero de esa reproducción del avión Voisin.



Reproducción del avión Voisin y el DH-106 Comet IVC, en el Aeropuerto de México 1960.



Gabriel Voisin y Alberto Braniff en México 1960

Sellos Postales

En México, existen cuatro sellos postales con la imagen del avión Voisin, los dos primeros fueron emitidos el 15 de mayo de 1960, para celebrar el 50 aniversario de la Aviación en México, la imagen de ambos sellos es similar, un mapa de la República Mexicana con las principales rutas aéreas operadas en ese entonces, la imagen del avión Voisin a la izquierda y la imagen de un Bristol Britannia, decorado con la imagen de Aeronaves de México, aunque no lleva los títulos de esa empresa, pero la línea del fuselaje, bandera y lugar donde está colocada la matrícula corresponden a esa decoración, la única diferencia entre estos dos timbres son el valor facial de cada uno de ellos, uno de 50 centavos impreso en color morado y el otro con valor de un Peso impreso en color verde claro.



Este sello postal ha estado erróneamente registrado en los catálogos filatélicos, como un avión Douglas DC-7, debido a su ligera semejanza. El otro sello es el emitido por el Comité de Nacional de Lucha contra la Tuberculosis y Enfermedades del Aparato Respiratorio, diseñado por Cecilia Vergara y Sara Villanueva, con asesoría e imagen de la Academia de Historia Aeronáutica de México (AHAM) en 2009, el sello aunque no tiene valor postal, en realidad son dos sellos postales con valor de 50 centavos cada uno de ellos, ya que la imagen ocupa el tamaño de dos sellos de la planilla con los demás aviones representativos de la historia de la aviación mexicana.

El Sello postal mexicano más reciente con la imagen del Voisin de Braniff, fue emitido en ocasión del Centenario del Primer Vuelo en México, el 8 de enero de 2010, el cual muestra el avión Voisin en actitud de vuelo en la parte superior izquierda del sello postal, en la parte inferior la leyenda de "100 Años Aviación México", en el lado derecho se colocó una Rosa de los Vientos, un retrato de Alberto Braniff y en la parte superior el valor facial correspondiente a 7.00 pesos.



Los aviones del tipo Voisin en sus diferentes versiones han aparecido también en varios sellos postales del mundo como en Australia, Chile, Archipiélago de las Comoras, Guinea Ecuatorial, Mónaco, Rumania, Rwanda, San Marino, Sudáfrica y Tanzania.

Por razones desconocidas, el avión Voisin o Alberto Braniff que realizaron el primer vuelo en México, no fueron representados en el Mural de Juan O’Gorman *“La Conquista del Aire por el Hombre”*, que fue pintado en el edificio terminal original del *“Aeropuerto Central de la Ciudad de México”* y que actualmente se encuentra en la Terminal N°1 del Aeropuerto Internacional de Ciudad de México.

Otros importantes vuelos con aviones Voisin

Aunque la producción del avión Voisin podría considerarse como limitada, este tipo de avión tuvo la oportunidad de realizar una serie de vuelos importantes para la aviación mundial, entre ellos destacan los siguientes.

Primer vuelo en formación

En abril de 1908, dos aviones Voisin, el de Henri Farman y el de León Delagrange, efectuaron vuelos simultáneos en una exhibición en París.

El primer vuelo con pasajero en Europa

En marzo de 1908, el piloto León Delagrange, llevo como pasajero a Henri Farman en un vuelo improvisado, viajando a un lado del piloto.

El primer vuelo de un avión en Italia

El 24 de mayo de 1908, se efectuó el primer vuelo en Italia, siendo realizado por el piloto Delagrange en la Plaza de Armas de Milán.

El Primer ciudadano de Bélgica que voló en su país.

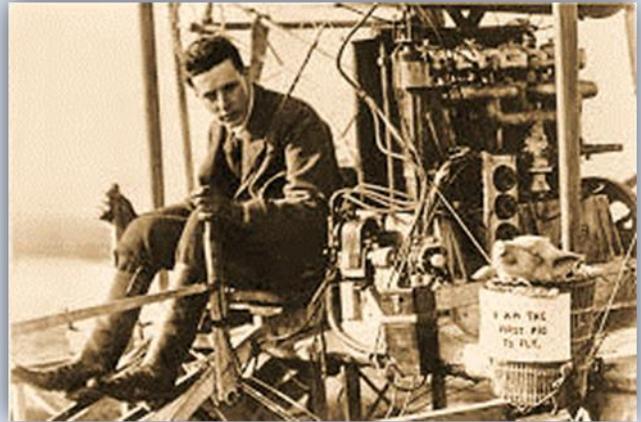
El 30 de noviembre de 1908 a bordo de un avión Voisin el Barón Pierre de Caters, se convirtió en el primer ciudadano de su país en realizar un vuelo sobre Bélgica.

El primer inglés en volar en Inglaterra

John Theodore Cuthbert Moore-Brabazon obtuvo el primer certificado del Royal Aero Club el 30 de octubre de 1909 y fue el segundo piloto registrado en Inglaterra, el primero fue Henri Farman.

El primer animal que voló como pasajero

Existe una expresión inglesa, en referencia a algo imposible de efectuar que dice... "Cuando los cerdos Vuelen" (*When the Pigs fly!*) por ello el aviador inglés J.T. Cuthbert Moore-Brabazon colocó a finales de 1909, un pequeño cerdito en una canasta a bordo del avión Voisin de su propiedad para demostrar que esa expresión ya no era válida. Convirtiendo de esa manera al cerdito en el primer animal que voló como pasajero en un avión.



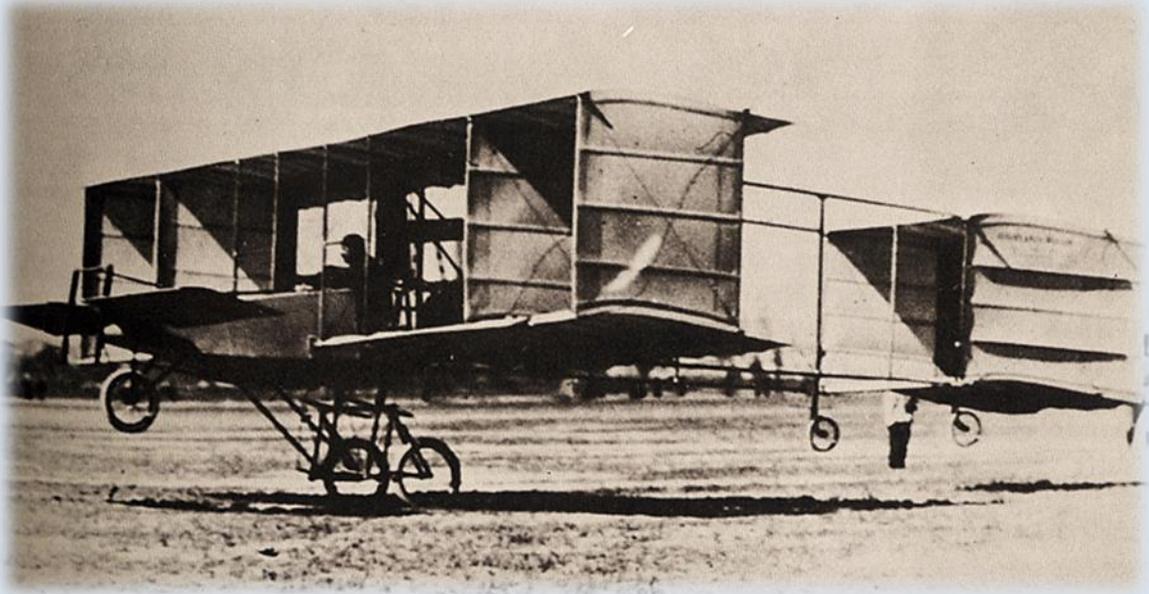
La primera Mujer Piloto registrada en el mundo

Raymonde de Laroche fue la primera mujer en el mundo que obtuvo licencia de piloto el 8 de marzo de 1910 en el sur de París con un avión Voisin junto con Charles Voisin, siendo registrada en el Aeroclub de Francia con el "Brevet" número 36.



El primer vuelo de un avión en México.

Realizado el 8 de enero de 1910 por Alberto Braniff sobre los llanos de Balbuena en la Ciudad de México, elevándose aproximadamente a 15 metros de altura en un circuito de 1.200 metros.



El primer vuelo de un avión en la Argentina

El 30 de enero de 1910, el aviador italiano Ricardo Ponzelli, a bordo de un Voisin efectuó un vuelo de 200 metros a una altura de diez metros. Poco tiempo después, a bordo de otro avión Voisin, el 6 de febrero el aviador francés Henry Bregui realizó un par de vuelos. Ambos pilotos europeos habían llegado a la República Argentina para efectuar sus vuelos, en preparación de los festejos del Centenario de la Revolución de Mayo.

El primer vuelo de un avión en Australia

Fue realizado por el famoso mago Harry Houdini en un avión de su propiedad comprado en Alemania, el vuelo se efectuó el 26 de marzo de 1910. Este avión es el que mantiene una mayor semejanza con el avión de Alberto Braniff de México, ya que también contaba con la quinta rueda y la sección delantera del piloto cubierta.

El primer vuelo de un avión en Cuba

Se efectuó el 7 de mayo de 1910 por el piloto francés André Bellot, en un avión Voisin con motor de 60 HP, piloto contratado por los Hermanos Voisin, el vuelo se llevó a cabo en el área de Almendares, al sur de La Habana, el inicio del vuelo fue exitoso, pero debido a una fuerte corriente de aire el avión perdió sustentación y se desplomó, quedando totalmente destrozado, afortunadamente el piloto resultó sin heridas graves.

El primer vuelo de un avión en Chile

Los chilenos David Echeverría y Miguel Covarrubias, que se encontraban de paseo por Francia en 1909, decidieron comprar un biplano Voisin con motor de 50 H.P., con la idea de efectuar vuelos en Chile para participar en las celebraciones del Centenario de la Independencia Nacional, en septiembre de 1910. Después de trasladar el avión a Chile, y proceder a su armado, lo exhibieron en el Parque

Cousiño, actual Parque O'Higgins para promover su proyecto. Entre los visitantes se encontraba el ciudadano francés César Copetta, quien vivía en Chile junto a su hermano Félix dedicándose a la mecánica automotriz. Al ver el avión, sintió el llamado de la aviación, entrando en contacto con los dueños del Voisin para ofrecerse a pilotearlo.



Recorte del Diario Ilustrado, julio de 1910 (Archivo IIHACH)

César Copetta viajó a Francia donde aprendió a volar y en julio de 1910 regresó a Chile, iniciando con su hermano Félix los preparativos para las demostraciones aéreas programadas, por lo que trasladaron el avión a la chacra "Valparaíso" en Ñuñoa. Era necesario probar en vuelo al biplano y que el piloto ganara experiencia, por lo que se efectuarían vuelos de ensayo. Con gran reserva, se programaron estos ensayos para el 21 de agosto de 1910. Ese día, a las cuatro de la tarde, y ante curiosos llegados al lugar pese a la reserva mantenida, César Copetta despegó para un vuelo a baja altura y de algunos minutos de duración, el que sería el primer vuelo de un aeroplano en Chile.

En un segundo vuelo, Copetta llevó como pasajero a David Echeverría, uno de los propietarios del Voisin, quién se sostuvo improvisadamente tras el piloto en ese primer vuelo con pasajero en el país. Al intentar un tercer vuelo, Copetta no pudo controlar debidamente el biplano, tocando tierra con el ala izquierda, lo que dañó seriamente el avión. Esto impidió efectuar los vuelos programados para el

Centenario de la Independencia, pero no lo privó de la gloria del primer vuelo en aeroplano en Chile. Más adelante, sus propietarios vendieron el Voisin, sin volver a intervenir en asuntos aéreos. Por su parte César Copetta y su hermano Félix continuaron ligados por muchos años al vuelo en Chile, construyendo y experimentando aviones, actividad en la que César encontró la muerte en 1940. ²



Fotografía original del vuelo efectuado por César Copetta Brosio

Este avión Voisin era del tipo que incluía la “quinta rueda” pero aparentemente solo difería de del usado por Alberto Braniff en México por no llevar la cubierta de tela sobre la sección en donde los pilotos colocaban las piernas durante el vuelo.

Fernando A. Morlet Becerril

Miembro Correspondiente en México

del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Fuentes Documentales

Ruiz Romero Manuel *Diccionario Biográfico Aeronáutico de México*. México 2002

Revista Quahutli 2010 / Academia Mexicana de Historia y Cultura Aeronáutica.

Archivo Histórico Mexicana de Aviación. Compañía Mexicana de Aviación.

Hemeroteca Sebastián Lerdo de Tejada. Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Hemeroteca del Archivo General de la Nación Secretaría de Gobernación México

Diarios consultados “Excelsior”, “Universal” y “El Imparcial”

Ilustraciones

Mediateca INAH, Archivo Casasola Fototeca Nacional México.

<https://mediateca.inah.gob.mx/repositorio>

Archivo Manuel Ruiz Romero

Archivo Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Archivo Fernando Morlet

² Información proporcionada por Eduardo Werner Cavada, Historiador de la Sección Historia del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio - Chile

LA AERONÁUTICA DE CIENCIA FICCIÓN EN LOS ALBORES DE LA REPÚBLICA DE CHILE

Este breve artículo aborda la Aeronáutica de Ciencia Ficción en obras de tal género literario concebidas en las primeras décadas del Chile independiente donde tres escritores imaginan tecnologías inexistentes en sus épocas y a la vez critican en cierta medida a la sociedad que les tocó vivir. A diferencia de la tradición literaria chilena que suele hacer cuestionamientos en base a lo familiar; por el contrario en los Ocios Poéticos y Filosóficos de J. Egaña (1826), El Espejo del Mundo de B. Tallman (1875) y Desde Júpiter de F. Millares (1877) se explora la conquista del aire y del espacio desde lo lejano y extraño donde queda de manifiesto la diferencia entre el estado real del país y el estado deseado de él, imaginado el rol de artefactos voladores en la transformación del primero en el segundo.

Aquello denominado Ciencia Ficción

Lo primero es consensuar o al menos para el presente artículo, precisar qué se entiende por Ciencia Ficción. Al respecto se observan críticas de hispano-parlantes que postulan que el nombre de dicho género literario fue mal traducido desde la lengua inglesa, mereciendo denominarse “*Ficción Científica*”³.

Sin embargo, esta última definición es también cuestionable por la alusión a la ciencia. Ciertamente las obras de Ciencias Ficción o de Ficción Científica como quiera llamarse, no fantasean con el Método Científico para develar las leyes que gobiernan el Universo. Lo que hace una obra Ciencia Ficción es imaginar alguna aplicación de los conocimientos científicos no existente al momento en que ella es concebida. Es decir, se fantasea con los adelantos tecnológicos. En efecto, lo que le da identidad a este género es la tecnología artefactual o procesual que encauza buena parte de su guion, la cual no existe en la realidad del público objetivo, aquel a quien va destinada la obra.

En este contexto la Aeronáutica de Ciencia Ficción tiene clásicos caracterizados por las aeronaves capaces de desplazarse a velocidades cercanas a la de la luz, algunas de gigantescas dimensiones y dotadas de súper armas e incluso otras tripuladas por extraterrestres.

El inicio

La historia de Chile se suele relatar en función de acontecimientos militares y económicos, no sirviendo de hitos para segmentar los diferentes períodos aquellos eventos artísticos, científicos ni deportivos, menos los filosóficos. Siguiendo en parte esta metodología y rompiéndola por otra, se ha tomado el lapso de interés para describir la Aeronáutica en las primeras obras de Ciencia Ficción en este país al tramo en el eje del tiempo que se acota por la Guerra de la Independencia y por la Guerra del Pacífico.

³ J. Díez, *Antología de la ciencia ficción española 1982-2002*, Ediciones Minotauro, Madrid 2003.

La Guerra de la Independencia se ha considerado como punto inicial no sólo porque en rigor lo que hoy se conoce como Chile dejó de ser una provincia de España; sino porque dicha disrupción resulta de un fenómeno más complejo del pensamiento humano resumido en la Ilustración donde el lema del primer escudo nacional *“Post tenebras lux”* propicia esa libertad para imaginar, acto tan propio de la comunión entre la Aeronáutica y de la Ciencia Ficción ya que en ambas *“se hace volar la mente”*.

La Guerra del Pacífico se ha seleccionado como punto final pues para muchos es considerado el acontecimiento que unificó al país luego de conocerse la gesta del 21 de mayo de 1879 en Iquique. En efecto, ahí aparece el héroe indiscutido, aquel que hacía falta tal como expresa Labarge: *“Si vivimos una vida de tranquila desesperación, es porque nuestros horizontes de posibilidades son demasiado estrechos y los héroes pueden ayudarnos a levantar nuestros ojos un poco más alto”*⁴. Justamente cuando todo un país se une en torno a un héroe es porque quiere ver más. Pues bien, esa mirada más alta es propia tanto de la Aeronáutica como de la Ciencia Ficción.

Ocios Filosóficos y Poéticos en la Quinta de las Delicias

Comenzando en orden cronológico se identifica que el primer trabajo chileno con conspicuos elementos de Ciencia Ficción data de 1826, apenas siete años después de oficialmente declarada la independencia nacional. Es un ensayo de Filosofía Política intitulado *“Ocios Filosóficos y Poéticos en la Quinta de las Delicias”*⁵ del diplomático chileno Juan Egaña Riesco.

En esta obra cuyo cuarto volumen se publicó en Londres, Egaña imagina un Chile para el año 50000 como una sociedad distópica cuya causante de ese indeseado estado no es la tecnología misma, sino las propias personas: *“...si observamos que los hombres apenas progresan en civilidad, costumbres, y buen orden, cuando nuevas convulsiones destruyen el arreglo social, y aparecen los siglos de atrocidades y barbarie.”*

En efecto, el autor es pesimista respecto a la conducta humana futura pese a las bondades de los adelantos que él pronostica: *“acaso en el año de 50000 pudiera manejarse la inmensa fuerza de los elementos, combinados o ya separados de los mixtos, de lo que ahora dan alguna pequeña muestra el vapor, la pólvora y muchos agentes minerales; y disponer con ellos de las sólidas y grandes masas de la Tierra; allanar los montes, transmutar los ríos y aún los mares, y aumentar prodigiosamente la fuerza de proyección”*

Inmediatamente continúa imaginado un desarrollo artefactual para alcanzar el espacio despegándose de la Tierra: *“¿Quién sabe si en virtud de esta fuerza, pudieran salir algunos cuerpos de la esfera de la atracción terrestre, y transportarse a los planetas y aún comunicarse con el Sol?”*

También imagina el transporte aéreo por el globo terráqueo, no sólo mencionado el tipo de vehículo; sino además la energía utilizada: *“Los globos aerostáticos nos indican, que alguna vez podremos correr con suma celeridad y descanso por todas las regiones de la Tierra; y es muy probable que el vapor sea el agente y director de esta navegación”*.

⁴ S. Labarge, “Why Heroes are important”, Markkula Center for Applied Ethics (2000), <https://www.scu.edu/ethics/focus-areas/more/resources/heroism-why-heroes-are-important/>, consultado el 27 de agosto de 2019.

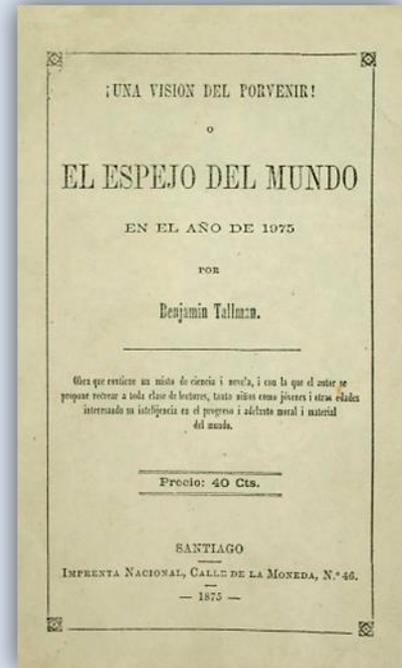
⁵ J. Egaña, *Ocios Filosóficos y Poéticos en la Quinta de las Delicias*, Manuel Calero, Londres 1826.

Incluso este escritor va más lejos anticipando la actual tecnología de comunicación electromagnética a través del espacio para la búsqueda de inteligencia extraterrestre: *“Quién sabe si la luz pudiera hacerse un conductor, o por lo menos una escritura representativa, para familiarizarnos con los habitantes de aquellos orbes?”*

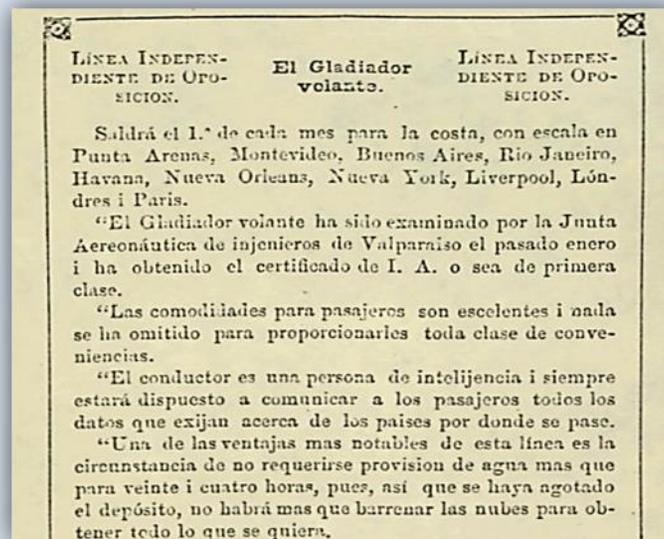
El Espejo del Mundo en el Año de 1875

Continuando con el recorrido cronológico se tiene que en 1875, cuatro años antes de la Guerra del Pacífico, aparece la obra *“El Espejo del Mundo en el Año de 1875”*⁶ de Benjamín Tallman. Ésta narra las noticias leídas por un porteño en su viaje por la Abisinia del siglo XIX (actual Etiopía) en un diario de Santiago de Chile llamado *“Espejo del Mundo”* respecto de cien años en el futuro, anticipando varios adelantos tecnológicos tales como *“la venta de caballos utilizando fotografías mágicas instantáneas con movimiento”* (telemercado).

En cuanto al transporte aéreo de personas, en dicho diario se publica el programa de vuelos comerciales entre Chile y Europa: *“El Céfiro Alado Línea de Correos saldrá del cerro de Santa Lucía el 1 y 15 de cada mes a las 4 P.M. para Londres, París y Berlín”*. También se anuncian vuelos hacia el resto de América: *“Los días 5 y 20 de cada mes se despachará el Cóndor Aéreo de Valparaíso para París y Londres con escala en Panamá y Nueva York”*.



En este diario que se proyecta un siglo hacia el futuro, la Aeronáutica explícitamente parece ser algo cotidiano tal como se aprecia en el anuncio: *“El Gladiador Volante ha sido examinado por la Junta Aeronáutica de Ingenieros de Valparaíso el pasado enero y ha obtenido el certificado...”*



⁶ B. Tallman, *El Espejo del Mundo en el Año 1875*, Santiago 1875.

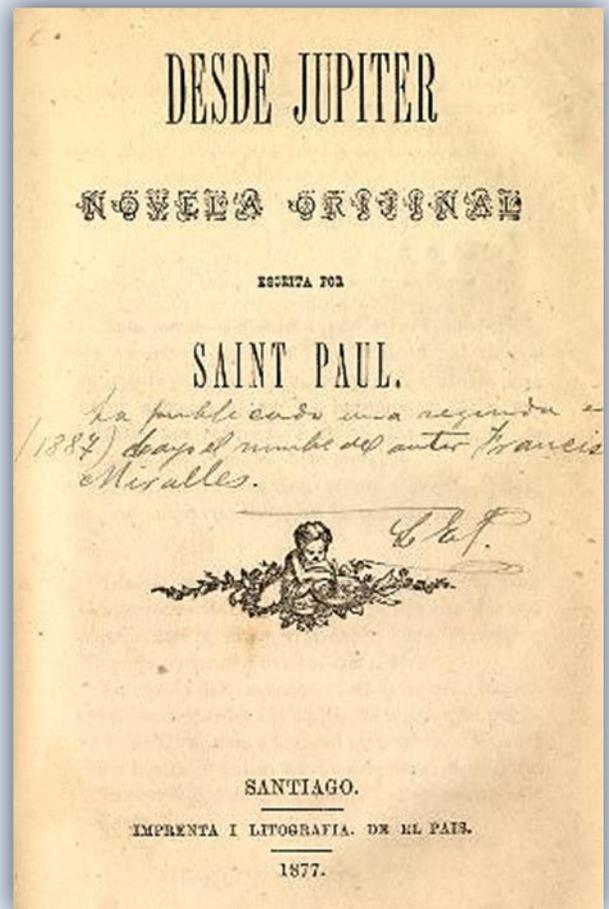
Desde Júpiter

La tercera obra de Ciencia Ficción que se identifica en este segmento del tiempo, es del año 1877, titulada “Desde Júpiter”⁷ del chileno colchaguino Francisco Miralles quien firma con el seudónimo de Saint Paul, reconocida por muchos como la primera novela de su género en lengua castellana.

Este escritor relata la historia de un habitante de la capital de Chile que mediante “magnetismo” (hipnosis), es proyectado a una avanzada civilización que habita en aquel planeta gigante del Sistema Solar.

Desde el planeta Júpiter gracias a un potente instrumento, el narrador observa a la sociedad chilena.

Así en esta obra se explota la metáfora del distanciamiento para desde millones de kilómetros, en un espacio ya conquistado, tener una vista más completa del medio nacional.



Un pasaje de la crítica del autor se observa cuando asocia el nivel intelectual con el de la Aeronáutica: *“Habéis visto también que los sistemas de locomoción coinciden con ese estado intelectual, pues todavía usáis vehículos arrastrados por animales, y por consiguiente no conocen aún el bello arte de transporte aéreo, tanto más cómodo, veloz, barato y seguro, que ningún otro”*.

Pero Miralles no sólo fantasea con vehículos de transporte; sino principalmente con la capacidad de obtener información a la distancia, tecnología actualmente conocida como Percepción Remota cuando él logra elevarse desde el suelo: *“...torno mis miradas alrededor de un horizonte cuya superficie era más de veinte veces mayor que la posible en la Tierra en iguales condiciones”*

Conclusiones

Las tres obras comentadas en párrafos anteriores se ocupan del impacto de la Aeronáutica en la sociedad chilena y a diferencia de otros clásicos de Ciencia Ficción en lengua inglesa, la gestión que de esta tecnología se hace no es la causante de males.

En efecto, uno de estos males es la pérdida de control cuando un emprendedor aplica por primera vez una tecnología que forma parte de un exclusivo patrimonio intelectual a un proyecto cuyo curso, muy a pesar de él y de sus colaboradores, sigue una trayectoria inesperada con trágicos resultados.

⁷ Saint Paul, *Desde Júpiter*, Imprenta y Litografía del País, Santiago 1877.

Sin embargo, en el caso chileno para el período examinado, la Aeronáutica avanzada y disruptiva para la época cuando fueron concebidos los relatos, no registra historias desgraciadas. Puesto que dicha tecnología no es la causante de los males, estas tres obras literarias no caben dentro los *Cautionary Tales* y por lo tanto deberían hoy propiciar los vanguardismos que tanto se clama bajo las denominaciones de innovación.

En este mismo contexto se nota en las obras estudiadas que ellas poseen un componente de Filosofía Política y Geopolítica donde la Aeronáutica como conquista del aire y del espacio es un símil, metáfora o analogía de otras conquistas sociales. Es decir, los escritos de Egaña, Tallman y Miralles pueden interpretarse como una invitación para dominar el espacio aéreo el cual una vez sometido, permitirá en un futuro alcanzar otras legítimas metas.

Dr. Lucio Cañete Arratia

Universidad de Santiago de Chile



SI VOLVIERA A NACER, NUEVAMENTE ELEGIRÍA LA FUERZA AÉREA DE CHILE

En abril de 1960, recaló en el muelle Prat en Punta Arenas, la motonave *Villarrica*, y entre sus pasajeros en esa mañana aparecían 27 cabos FACH recién egresados de la Escuela de Especialidades⁸. Todos mozalbetes cuyas edades fluctuaban entre los 16 y los 18 años. Una veintena de jóvenes que, ilusionados llegaban al Grupo de Aviación N°6 basado en Bahía Catalina.

Entre ellos, destacaban Hugo González Orellana, Víctor Eduardo Horta Barahona, Lorenzo González Aravena, Jorge Montt Martínez, Guillermo Vásquez Oyarzún, Héctor Olgún Vivar, Sergio Meza Ramírez, Juan Palma Muñoz, José Cáceres López, Mario Hernández, Bernardo de la Torre Hernández, Eulogio Hernández Garrido, Enrique Villarroel Zegarra, Luis Angulo Díaz, Luis Labarca Espinoza, Jovino González Yáñez, Humberto Varas Contreras, Juan Quiroz Manríquez, Héctor Venegas Mondaca, Juan Pérez Tapia, Pedro Aceituno Iribarren y Luciano Alfredo Mellado Yáñez.



En el hangar de Operaciones del Grupo N°6, el comandante de la Unidad, Comandante de Grupo César Ruiz Danyau, nos dio una grata bienvenida, asegurándonos que nosotros llegábamos a una de las mejores Unidades de la Fuerza Aérea de Chile. La recepción fue el 20 de abril 1960, y quedaría grabada en nuestros recuerdos, ya que el día 21 nos pagaron el primer sueldo “con 60% de zona”. Fue un gratisimo recibimiento, por cierto, y Punta Arenas nos esperaba...expectante.

De este modo, comencé mi carrera de aviador que, paradójicamente, se prolongó por largos 35 años de servicios en la Fuerza Aérea, de los cuales 30 en forma consecutiva transcurrieron en Bahía Catalina y Chabunco, entre 1960 y 1990.

⁸ Cabos nombrados con fecha 1° de enero de 1960 por Resolución D.P. N°711 de 23 de diciembre de 1959.

En estos 30 años en Magallanes, fui trasladado tres veces a Unidades en Santiago, pero en las tres ocasiones, "esas destinaciones fueron anuladas sobre la marcha".

No obstante, esta introducción, agregaré que mi camino dentro de la Fuerza Aérea de Chile, realmente comenzó en 1957, cuando ingresé a la Escuela de Especialidades y tras 3 años de permanencia en la Base Aérea El Bosque, fui destinado al Grupo N° 6 en Punta Arenas.

348 BOLETIN OFICIAL	
Especial Procesos Metal C. 56542 ROMERO, Pedro José;	Radioperador Terrestre C 53262, REYES González, Luis Víctor;
Especial Procesos Metal. C 45384 OSATE Melín, Osvaldo,	Observador Meteorológico C 68204 VEGA de la Rosa, Sergio Luis,
Especial Procesos Metal C 3495. ARAVENA Garay, Raúl del Carmen;	<i>Al Grupo N° 6 (Punta Arenas).</i>
Especial. Procesos Metal. C. 25265 GEORGES Ponce, Julio Francisco,	Mecánico de Avión C 10277. CACERES Lopez, José,
Especial. Procesos Metal 39742. MIRANDA Maldonado, Enrique Segundo	Mecánico de Avión C. 40872. MONTT Martínez, Jorge Enrique,
<i>Al Grupo N° 3 (Temuco).</i>	Mecánico de Avión C 47602 PALMA Meñoz, Juan Eduardo,
Mec Instrumentista C. 1154. CANDIA Bustos, José Edmundo,	Mecánico de Avión C 3092 ANGULO Díaz, Luis Belisario,
Mec. Motores Convencionales C 845 AGUILAR Pizarro, Juan Roberto Huza,	Mecánico de Avion C 27805. GONZALEZ Yáñez, Jovino Joaquín,
Electricista de Avión C. 33445. LARENAS Yáñez, René Eduardo	Mecánico de Avión C. 30555 HORTA Barahona, Víctor Eduardo,
	Mecánico de Avion C 29655 HERNANDEZ González, Luis Gustavo,

Detalle de algunos de los jóvenes Cabos que recibieron su primera destinación en la Institución

Estuve en Bahía Catalina, en el hangar de Mantenimiento como electricista de avión, junto a Leonel Yáñez, Luis Águila, alternando también con viejos aviadores de esos años, como Alberto Nyborg Rissmann, Alejandrino Barria, Alejandro Arellano, Raúl Herrera Vera, Víctor Matamala, Dionisio Fernández, Casimiro Colum, Víctor Zelada, Manuel Fuentes, Caupolicán Contreras, Eulogio Sussy, Raul Sonn, Manuel Cárdenas, Juan Bahamondez, Sergio Pastorelli, Eduardo Alvarado y el popular Pluma Negra Aguilar, por mencionar a los más caracterizados.

El material de vuelo, por esos años, se remontaban a los ilustres North American NA-44, BT-13 Vultee y el ya legendario C-47, *la paloma*...como reconocíamos a este fiel y noble aeroplano.





Avión BT-13 Vultee del Grupo N°6

Posteriormente, aparecieron los C-45 Beechcraft, algunos esporádicos helicópteros y como gran premio, la presencia de los Twin Otter DHC serie 300 que arribaron a Punta Arenas en 1978, cero kilómetros, recién despachados desde De Havilland, Toronto, Canadá.

En este apretado resumen, destaco mi primera comisión del servicio por 3 meses en Tierra del Fuego, como cabo soltero, para “hacer presencia FACH” en la estancia San Sebastián, ubicada cerca del límite con Argentina, oportunidad en que conocí de cerca la importante actividad de la Empresa Nacional del Petróleo ENAP, principalmente en sus campamentos de Cerro Sombrero y Cullen también en Tierra del Fuego.

Formación general día lunes en Bahía Catalina, año 1961

Frente al hangar de Mantenimiento, el capitán ingeniero Arthur Clark Flores, consultó voz en cuello, sí entre el personal de cabos nuevos llegados desde la Escuela de Especialidades, habría alguno que escribiera a máquina *-he aquí aflora la picardía tan típica del chileno-* el cabo Hugo Gonzalez, empujó entre las filas al cabo Mellado... y éste de repente se vio parado frente al capitán Clark..... “muy bien” dijo el ingeniero jefe de mantenimiento..... “Mellado, ipase a la Ayudantía y me espera...!”. Y Mellado, se enfrentó de pronto ante una antigua máquina de escribir *Underwood*, y comenzó por redactar algunas comunicaciones breves, órdenes del día u oficios varios..... reemplazando al escribiente oficial, el sargento Arenas que estaba con parte de enfermo por esos días.

Y curiosamente, tras ese épico empujón del cabo González, permitió al cabo Mellado iniciarse en una habilidad nueva que nada tenía que ver con su especialidad primaria de mecánico electricista de avión -digamos eso sí que el cabo Mellado ya tenía experiencia en máquinas de escribir- por lo tanto, sabía escribir a máquina y gozaba además de una aceptable redacción, luciendo, además, una muy

buena ortografía como cualidad personal. Así, el cabo Mellado dejó el taller por una oficina, cambiándole su vida, por cierto.

El acierto del empujón del cabo González al cabo Mellado, permitió a éste muy pronto a pasar de mantenimiento al Departamento de Relaciones Públicas de la IV Brigada Aérea, cuyo jefe era el Comandante de Grupo dentista Francisco Goyoaga Palacios.

El Cabo Mellado que pronto ascendió a sargento, se posesionó tan bien en Relaciones Públicas que, pronto se convirtió en un ayudante del ayudante del Comandante en Jefe de la Cuarta Brigada Aérea, general José Berdichewsky Scher (en esa época).

Así, el 21 de marzo de 1972 una escuela primaria de Punta Arenas apadrinada por la Fuerza Aérea, rindió un homenaje a la Fuerza Aérea con motivo de su aniversario. A dicha ceremonia, en representación de la IVa. Brigada Aérea, asistió al comandante GOYOAGA, el sargento MELLADO, y el fotógrafo cabo José Villarroel. Realizado el acto literario en homenaje de la FACH, la directora del colegio ofreció la palabra a un representante de la Brigada para que dijera algunas palabras sobre el desarrollo del acto mismo y dirigiéndose al comandante Goyoaga, le invitó a subir al escenario. Ante este llamado, el comandante Goyoaga, ordenó al sargento Mellado agradecer y que se explayara sobre la historia de la Fuerza Aérea, ocasión que el sargento Mellado pudo salir adelante con una excelente exposición educativa.

La importancia de esta sabrosa anécdota es que el sargento Mellado, haciendo gala de su muy buena memoria, pudo describir lo aprendido en la Escuela de Especialidades sobre los inicios de la FACH desde 1930, y sobre todo el importante rol que le cupo al Comodoro Arturo Merino Benítez y posterior desarrollo de la Institución Aérea en Magallanes, logrando con ello, sendos aplausos del alumnado presente.

En 1962, CHILE fue sede del Mundial de Fútbol, disputado en nuestro país. Ese año, fui a dejar una citación al diario La Prensa Austral de Punta Arenas en mi calidad de secretario del Club Aviación, y en esa misma ocasión fui invitado por el periodista Olegario Gómez Cárdenas⁹, a integrarme a la sección deportes del diario, como ayudante del reportero de deportes y de la noche a la mañana, me encontré escribiendo para La Prensa Austral.

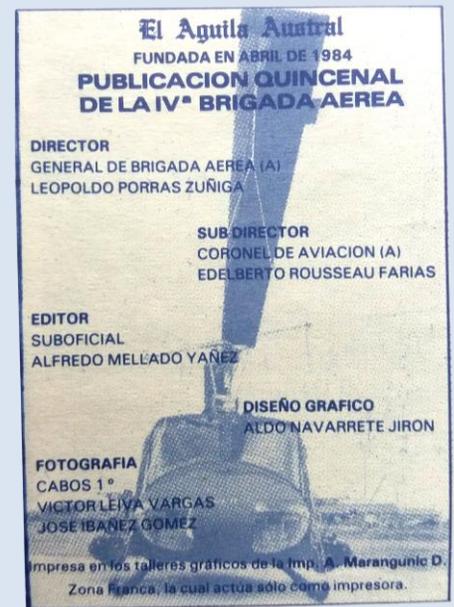
El director del diario Osvaldo Wegmann Hansen, como buen periodista y escritor, captó rápidamente mis cualidades como redactor y me desafió a que reemplazara por un mes a Olegario Gómez, quien viajó a Santiago a cubrir todos los pormenores del Mundial, ofrecimiento que gustosamente acepté. Ese mismo año 1962 fui contratado como redactor deportivo, con un horario muy especial. (desde las seis de la tarde, en adelante debido a mis labores profesionales en la Fuerza Aérea). El Grupo N°6, me dio todas las facilidades dentro de esos horarios y de este modo, pude cumplir en ambos lados con la eficiencia debida.

En 1968, el Colegio de Periodistas de Chile, me colegió como periodista y la Fuerza Aérea, me instaló en el Departamento de Relaciones Públicas en Bahía Catalina, en la naciente IVa. Brigada Aérea.

⁹ Olegario Gómez Cárdenas, distinguido periodista magallánico, quien en 1978, recibiera el Premio Nacional de Periodismo Deportivo de Chile, galardón creado en 1969 y que es entregado anualmente por la entidad que agrupa a los profesionales de ese rubro, Círculo de Periodistas Deportivos de Chile.

Mi carrera militar se cumplió en todos los requisitos de ascenso y cursos, alusivos, llegando al grado de Suboficial Mayor, posición que me permitió dar vida en abril de 1984, al suplemento interno *El Águila Austral*, con el apoyo directo de dos altos mandos que fueron clave en el éxito de este boletín quincenal. El General de Brigada Aérea Leopoldo Porrás Zúñiga y el Coronel de Aviación Edelberto Rousseau Farías, serían los verdaderos artífices en esta iniciativa.

Y la IVa. Brigada Aérea, no olvida este boletín... más aún cuando por esos mismos años aparecieron de pronto *El Águila del Sur* en Puerto Montt y en Iquique, *El Águila del Norte*.



Lo acontecido en Chile en 1973 y el conflicto internacional de 1978, me llega muy de cerca, satisfacción y orgullo por el deber cumplido como aviador y como chileno de corazón, y no podría obviar esos capítulos que ya están escritos en la historia de Chile.



Uno de los Twin Otter serie 300, arribados de Canadá en 1978.

También, recuerdo la comisión a Canadá en 1978, como integrante de la delegación FACH que concurrió hasta Toronto, para traer en vuelo aviones Twin Otter serie 300, adquiridos por la FACH para el Grupo N° 5 de Puerto Montt y Grupo N° 6 de Punta Arenas.

Acaso la anécdota más vistosa en este recuento histórico del suboficial Mellado, ocurrió en 1978, año en que fue comisionado para integrar la delegación de Oficiales y Sub Oficiales que ese año cumplieron la misión de viajar hasta Toronto Canadá para traer en vuelo aviones Twin Otter, hasta el Grupo N°5 de Puerto Montt y Grupo N°6 de Punta Arenas.

En el verano de ese año, el suboficial Mellado con su familia estaba instalado en el avión FACH de régimen haciendo uso de su feriado legal, para dirigirse hasta El Tepual en Puerto Montt.

Previo al despegue del cuádrimotor DC-6B, se acercó el ayudante de la Brigada, y dirigiéndose a Mellado, le comunicó que su feriado legal se cancelaba y que, en cambio, sin bajarse del avión, seguía ahora en comisión de servicio al Grupo N°5 en Tepual para participar en un curso de perfeccionamiento profesional en aviones Twin Otter.

En rigor, al más antiguo del taller eléctrico le correspondía postular a este curso, pero el sargento Leonel Yáñez, no quiso o no pudo postular y, en consecuencia, fue designado el sargento Mellado.

Al término del curso en El Tepual, Mellado hizo su feriado legal, y cuando regresó a Punta Arenas, el comandante Matthei le comunicó oficialmente que se preparara para viajar a Canadá para traer los aviones en vuelo hasta El Tepual y Bahía Catalina en Puerto Montt y Punta Arenas.

Cuando el sargento Mellado fue a despedirse de Leonel Yáñez, éste estaba pegándose cabezazos en el tallerpor haber rechazado ir a Puerto Montt a ese curso.

Sabido es que el año 1978, las relaciones de Chile y Argentina, estaban bastante tirantes por el Canal Beagle y las islas Nueva, Picton y Lennox. El 13 de diciembre de ese año el sargento Mellado celebraba su cumpleaños 40 y la torta de cumpleaños la tuvo que llevar al sector de Agua Fresca en Punta Arenas, lugar de desplazamiento del Grupo N°6, por esos días.

Ese mismo día, un avión de régimen FACH realizaría el tramo Punta Arenas, Puerto Montt Santiago y todos los pasajeros inscritos debían estar en CHABUNCO, a las siete de la mañana. Sin embargo, fueron escasos los pasajeros que llegaron y el avión transportó solamente a los que estaban en ese instante.

Entre ellos, los familiares del sargento Mellado, en el aeropuerto, el comandante del grupo N°6, Ramón Cáceres Jorquera, prácticamente obligó al sargento Mellado a viajar en el acto a Agua Fresca y así se hizo.

Ese 13 de diciembre hubo torta en la colación de la tarde y el sargento Mellado que se movilizaba en su furgón MAZDA 929 amarillo, quedó comisionado por el alto mando para servir de enlace entre el retén de Carabineros de Agua Fresca y el campamento del Grupo N°6 en ese mismo sector....

La familia del sargento Mellado llegó a El Tepual sin novedad ese mismo día, y Mellado permaneció hasta el 22 de diciembre de 1978, en Agua Fresca, día en que finalizaron las hostilidades gracias al Cardenal Samoré, convertido a la postre en Mediador en la paz de ambos países.

Guardo gratos recuerdos tanto de Bahía Catalina como de Chabunco. Asimismo, gratos recuerdos para el General de Aviación César Topali Fravega quien como brigadier en 1997-1998 y 1999, me reintegró a la FACH por tres años en la III Brigada Aérea, para reforzar las Relaciones Públicas en El Tepual y Puerto Montt.



En la Plaza Muñoz Gamero de Punta Arenas, recibiendo un homenaje 21 de marzo de 1982

Para mí, la Fuerza Aérea lo es TODO... Hoy pertenezco al Círculo de Suboficiales Mayores en Puerto Montt, y mi último orgullo es ser socio activo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.



En el Club de Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile, reciben sus diplomas de Socios Activos y Socios Honorarios algunos de los miembros de la Corporación. 28 de enero de 2015

*De izquierda a derecha: **Gabriel Lira Rosas, Güelfo Alessandrini Contreras, Aníbal Jiménez Lazón, José Guzmán Moreno, Alfredo Mellado Yáñez, Omar Mellado Gacitúa, Rodrigo Jiménez Schmidt y Rino Poletti Barrios.***

*Atrás: **Atilio Baldini Ferrari, Esteban Eduardo Raczynski y Oscar Medina Rojas.***



En enero de 2015, Alfredo Mellado Yáñez es cálida y orgullosamente recibido por el Instituto como otro más de sus distinguidos integrantes y colaboradores en esta cruzada de amor y entrega por la historia aeronáutica, que ha caracterizado a esta corporación por ya 37 años de vida.

Mantengo vínculos con la Fuerza Aérea, recordando mi paso por Bahía Catalina y Chabunco, aprovechando esta ocasión para reenviar por este medio, un saludo especial a los aviadores de esta década que tendrán la dicha, la fortuna y el orgullo de estar presentes en el Centenario Institucional que ya prepara sus galas para ese cercano 21 de marzo del 2030.... 100 años de la FUERZA AEREA DE CHILE.

Alfredo Mellado Yáñez

Suboficial Mayor

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile



VI. AVIONES CON HISTORIA



Magnífica ilustración manual de nuestro distinguido socio artista Samuel Matamala Fuentes, nos muestra el vuelo del Falcon 200 con matrícula civil.

A.M.D. FALCON 200 UN EJECUTIVO HISTÓRICO

El primer avión de negocios desarrollado y fabricado por la empresa francesa Aviation Marcel Dassault, fue el jet modelo Falcon 20.

Su desarrollo comenzó en diciembre del año 1961 que contempló un diseño monoplano de ala baja, equipado inicialmente con dos turbinas General Electric CF 700, alojados en la parte trasera del avión. Su primer vuelo lo realizó el 4 de mayo del año 1963, y el primer ejemplar de producción salió el 3 de junio de 1965.

Siete días después, la aviadora francesa Jacqueline Auriol, logra batir el record mundial de velocidad de mujeres en este primer ejemplar.

Mediante un acuerdo de comercialización y ventas firmado por la fábrica Dassault y la aerolínea Pan American, llegaron a Estados Unidos estas aeronaves, siendo conocidas inicialmente como Fan Jet Falcon, para derivar posteriormente a Falcon 20.

La calidad del modelo fue rápidamente comprobada y se vendieron 160 ejemplares civiles a Estados Unidos en 1968. También la empresa Federal Express adquirió Falcón 20. En tanto en el ámbito militar, fue adoptado por la Guardia Costera de Estados Unidos y la Armada de Francia.

Posteriormente se desarrolló una versión mejorada del avión, cuya denominación fue Falcon 200. Esta variante, tenía más autonomía, mayor capacidad y comodidad que su antecesor, fue equipada con dos motores Garrett ATF3.

Esta versión fue presentada en el Salón Aeronáutico de Le Bourget en el año 1979, y correspondió a uno de los Falcon 20 reacondicionados a la nueva versión.

Su producción finalizó en el año 1988, debido a los desarrollos de modernos y mejores aviones ejecutivos de la empresa Dassault.



*AMD Falcón 20 del Servicio de Guardacostas de Florida, captado durante el Miami Air Show del año 1990.
(Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy).*

Falcon 200 en Chile

La Aviación Naval de Chile, dentro de sus planes de renovación de material, considero la adquisición de dos aeronaves AMD Falcon 200, de segunda mano para servir junto a la Escuadra Nacional en misiones de calibraciones de sensores y sistemas de armas. Otra misión a desempeñar por estos aviones, era el traslado del Alto Mando de la Armada en misiones Oficiales y propias del Servicio.

También originalmente se consideró utilizar estos aviones como plataformas de misiles similares a los utilizados por los helicópteros Cougar. La experiencia recogida a nivel internacional sobre este tipo de proyecto, determino rechazarlo definitivamente, aun cuando Irak, utilizo con éxito un ataque a un buque norteamericano.

Una muestra de este proyecto se pudo observar durante la versión 1990 de la Feria Internacional del Aire y del Espacio, FIDAE, donde el primer ejemplar lucia armado con dos misiles Exocet.



Vista aérea del Naval 301 durante FIDAE 1990. (Fotografía: FIDAE vía Sr. Erwin Cubillos Salazar).

Naval 301:

Este avión corresponde a un modelo Falcón 20, (s/n 401) refaccionado por la empresa a modelo 200. Fue el demostrador presentado en Le Bourget en 1979. Su primer vuelo operacional como Falcón 200, fue el 30 de abril de 1980.

Luego de pasar por varios operadores, fue escogido y comprado por la Armada de Chile, en 1987. En enero del año siguiente, 1988, una comisión de oficiales pilotos, ingenieros y mecánicos de la Aviación Naval de Chile son enviados a Francia, a fin de efectuar los cursos correspondientes y traer a Chile el avión.

El Naval 301 fue entregado a las autoridades chilenas el 17 de febrero, en la planta de la fábrica Dassault, en el Aeropuerto de Le Bourget.

La tripulación compuesta por los Capitanes de Fragata Miguel Gallegos, Percy Richter, Jorge Raby, el Teniente 2° Tomás Ketels y el Cabo 1° Miguel Correa, arribaron a la Base Aeronaval de El Belloto, el día 19 de marzo, y dos días más tarde el 21 de marzo, ante la presencia del Comandante en Jefe de la Armada, Almirante José Toribio Merino Castro, fue recepcionada oficialmente la aeronave, en la Base Aeronaval Viña del Mar.

El avión fue incorporado al Escuadrón VP-1 de Exploración Aeromárítima.



Falcon 200 en operaciones aeronavales en el sur de Chile. (Fotografía: Sr. Patrick Laureau vía Claudio Cáceres Godoy).

Al Falcon 200 Naval 301, le correspondió el honor de ser el primer avión de la Aviación Naval de Chile, que llegó por sus propios medios a la lejana Isla de Pascua.

En efecto, a fin de conmemorar la celebración del Centenario de la Toma de Posesión de la Isla de Pascua al territorio chileno, realizado por el Capitán de Fragata Policarpo Toro el 9 de septiembre de 1888, se desplazó esta aeronave a nuestra más lejana isla insular, llevando al Comandante en Jefe de la Armada de Chile y su esposa.

El viaje contempló una escala técnica de reabastecimiento en la Isla San Félix y tuvo una duración total de cinco horas y cincuenta y tres minutos. Al regreso, realizando la misma ruta, la duración del vuelo fue de cuatro horas y veintiocho minutos.

En el enlace abajo indicado¹⁰ se puede leer el relato completo de esta travesía, narrada por el comandante Percy Richter Silberstein.

¹⁰ <https://revistamarina.cl/revistas/2005/5/richter.pdf>



Estacionado en la antigua Base Aeronaval de El Belloto. (Fotografía: Sr. Rino Poletti Barrios).

El 10 de marzo de 1994, se dieron de alta en el Escuadrón VC-1 de Propósitos Generales el Naval 301 y Naval 302, de acuerdo a lo dispuesto por la Comandancia de la Aviación Naval.

En las instalaciones de la empresa Jet Aviation en el Aeropuerto de West Palm Beach, Florida, EEUU, el Naval 301 se sometió a una revisión mayor "2C" el 2 de abril del año 1994, regresando a la Base Aeronaval de Viña del mar el 8 de mayo.

Finalmente, el 9 de febrero del año 1998, luego de diez años de servicio, el Falcón 200 Naval 301 es vendido por la Armada de Chile, y vuela a Estados Unidos, West Palm Beach, para su entrega.



Despegando desde la Base Aeronaval Guardiamarina Zañartu, en Puerto Williams. (Fotografía: Sr. Rino Poletti Barrios).

Naval 302:

Este segundo avión del mismo modelo, recibió la matrícula Naval 302 (s/n° 496), fue recibido en Francia por la delegación de la Aviación Naval de Chile, que había viajado en febrero del año 1989. Al igual que su antecesor, fue asignado al Escuadrón VP-1.

La tripulación que trajo al Naval 302, estuvo compuesta por los Capitanes de Fragata Tomás Schlack C., George Thornton M., Miguel Gallegos S. y el sargento 2° Pedro Vega S.



Vista del Falcón 200 Naval 302, tomada desde el Naval 301. (Fotografía: Sr. Erwin Cubillos Salazar).



Momento del arribo del Naval 302 a la Base Aeronaval Viña del Mar el 21 de marzo de 1989. (Fotografía: Sr. Carlos Saldivia Rojas).



Tripulación y autoridades al arribo del Falcón N-302 en marzo de 1989. (Fotografía: Sr. Erwin Cubillos Salazar)

Este avión, al igual que el 301, estuvo en servicio en varios usuarios antes de la incorporación a la Aviación Naval de Chile, por esta razón a su arribo, portaba una pintura distinta a su “gemelo” y sólo se identificaba con una inscripción N-302 en el timón. En este avión, el Comandante en Jefe de la Armada de la época, realizó una visita oficial a la República de Paraguay.

En la Feria Internacional del Aire y del Espacio 1994, realizada en el Aeropuerto de Los Cerrillos, fue posible ver un avión AMD Falcon 200, con matrícula civil de Chile, CC-PES, que no era otro que el Naval 302, portando un esquema de avión ejecutivo.



Durante FIDAE 94 el N-302 lucía su estampa ejecutiva. (Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy).

Unos pocos días después, el 20 de abril del año 1994, el ahora CC-PES (302) voló rumbo a Estados Unidos, Mojave, California, para su entrega a la empresa Tracor Int. para su enajenación.



*Una de las pocas fotografías donde aparecen los dos aviones Falcon 200 de la Aviación Naval de Chile.
(Fotografía: Sr. Rino Poletti Barrios).*

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

Dassault Falcon 20 – Wikipedia. https://en.wikipedia.org/wiki/Dassault_Falcon_20

Jet ejecutivo en la Armada de Chile - El Observador Aeronáutico. <http://ivansimonic.blogspot.com/2006/01/jet-ejecutivo-en-la-armada-de-chile.html>

Feria Internacional del Aire y del Espacio, FIDAE

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

Colaboración y Agradecimientos

Sr. Rino Poletti Barrios

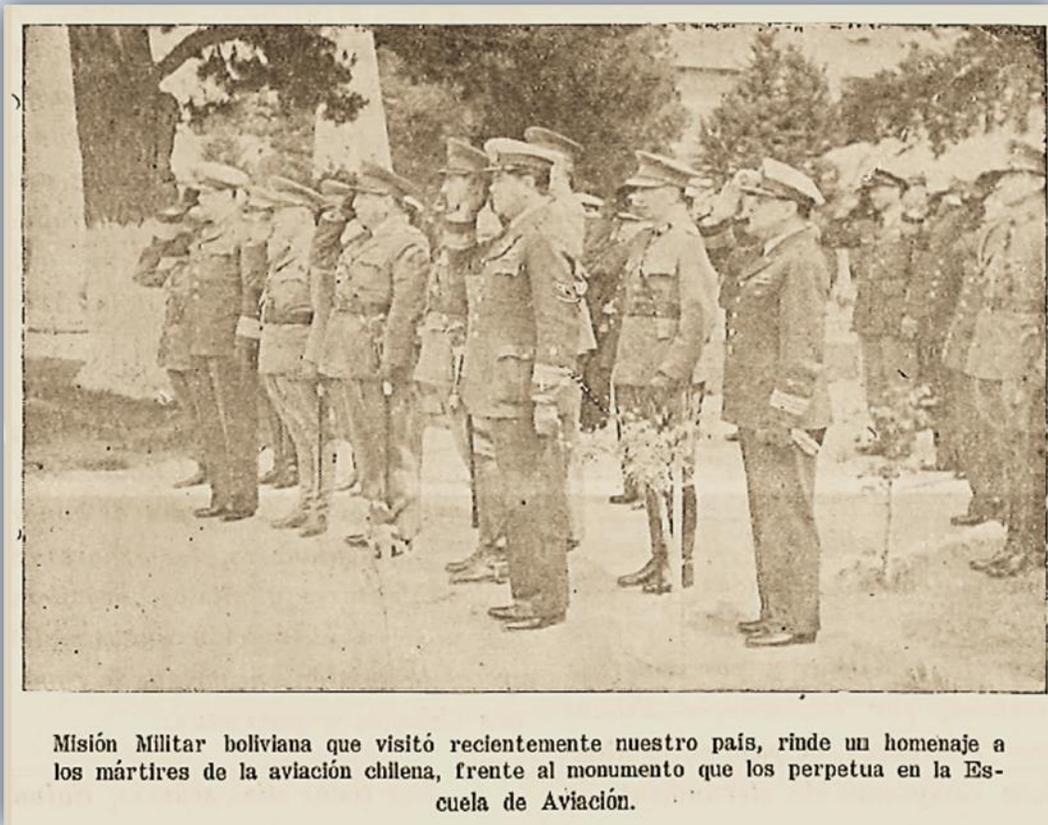
Sr. Samuel Matamala Fuentes

Sr. Erwin Cubillos Salazar

Sr. Carlos Saldivia Rojas

VII. SABÍA USTED?

... que el 12 de diciembre de 1940, se celebró por primera vez en el país el “Día de la Aviación”, fecha fijada en homenaje al aniversario de la primera travesía aérea de los Andes por su parte más alta efectuada por el teniente don Dagoberto Godoy Fuentealba en 1918 ?



Fotografía que ilustra el reportaje, “Día de la Aviación” en la Revista Chile Aéreo, noviembre diciembre de 1940

DÍA DE LA AVIACIÓN

Una nota del diario El Mercurio del jueves 12 de diciembre de 1940, daba cuenta sobre la fijación del día *12 de diciembre* como la fecha oficial de la Aviación, con el objeto de sintetizar en ella sus glorias pasadas y el impulso de progreso que la distingue y que la habrá de distinguir, evocando en esta fecha los días heroicos de esta arma, en que unos cuantos *pioneers* emulaban en la obtención de difíciles metas en su carrera.

Desde luego fue el 12 de diciembre la fecha escogida, día en que Dagoberto Godoy Fuentealba cruzara los Andes para demostrar que era posible vuelo de la magnitud sin contar demasiado con la fuerza ascensional de las máquinas de que entonces se disponía, y para probar que más que la potencia del aparato importaba el coraje del piloto.

De entonces, cambiaron muchos de los conceptos de navegación aérea, equipo de vuelo y otros muchos aspectos mecánicos y científicos que existían sobre la aviación, quedando en pie que, de una buena promoción de aviadores, había derecho a esperar para el país muchas páginas brillantes, así en la paz como en la guerra.

El estado de nuestra aviación se encontraba por desdicha lejos de realizar los ideales mínimos que hoy rigen en la materia, y la experiencia de la guerra que recién se había librado en Europa, establecería prueba con máxima evidencia.

No sólo se trataba de que en el dominio del aire, no sean sólo los pilotos militares los que puedan disponer de las comodidades necesarias para adquirir el aprendizaje indispensable a los vuelos, sino que a ellos se agregaran también todos aquellos civiles que muestren condiciones físicas compatibles con el vuelo, y que, en fin, revelaran ser dignos de incorporarse al futuro de la conectividad aérea.

La historia nos demostró que teníamos excelentes pilotos, sin duda, pero falta en general de una mentalidad aérea en que ellos debían y aún hoy deben en descansar y de la cual son, en cierto modo, emisarios encargados de llevar a la práctica, en los aires, las instrucciones emanadas de los centros de comando.

La celebración periódica del *Día de la Aviación* que con posterioridad fue denominada “Día de la Aeronáutica Nacional”, que este año de 1940 comenzó bajo felices auspicios, condujo no sólo a Chile y a la Argentina, naciones que estaban ahora hermanadas por las altas cumbres pues, a la preparación y a la difusión de principios de hermandad confiada a las alas de los aeroplanos, sino que al establecer nuevas rutas de desarrollo para el cono sudamericano.

Las lecciones objetivas de este memorable vuelo de Godoy llamado a consagrar la unión de los pueblos por la vía aérea, preveía tempranamente la importancia irremplazable, que con el tiempo se habría de asignar al definitivo papel de la aviación, en la conectividad y desarrollo de los pueblos en cada uno de sus derivadas.



VIII. EL MONUMENTO DEL MES

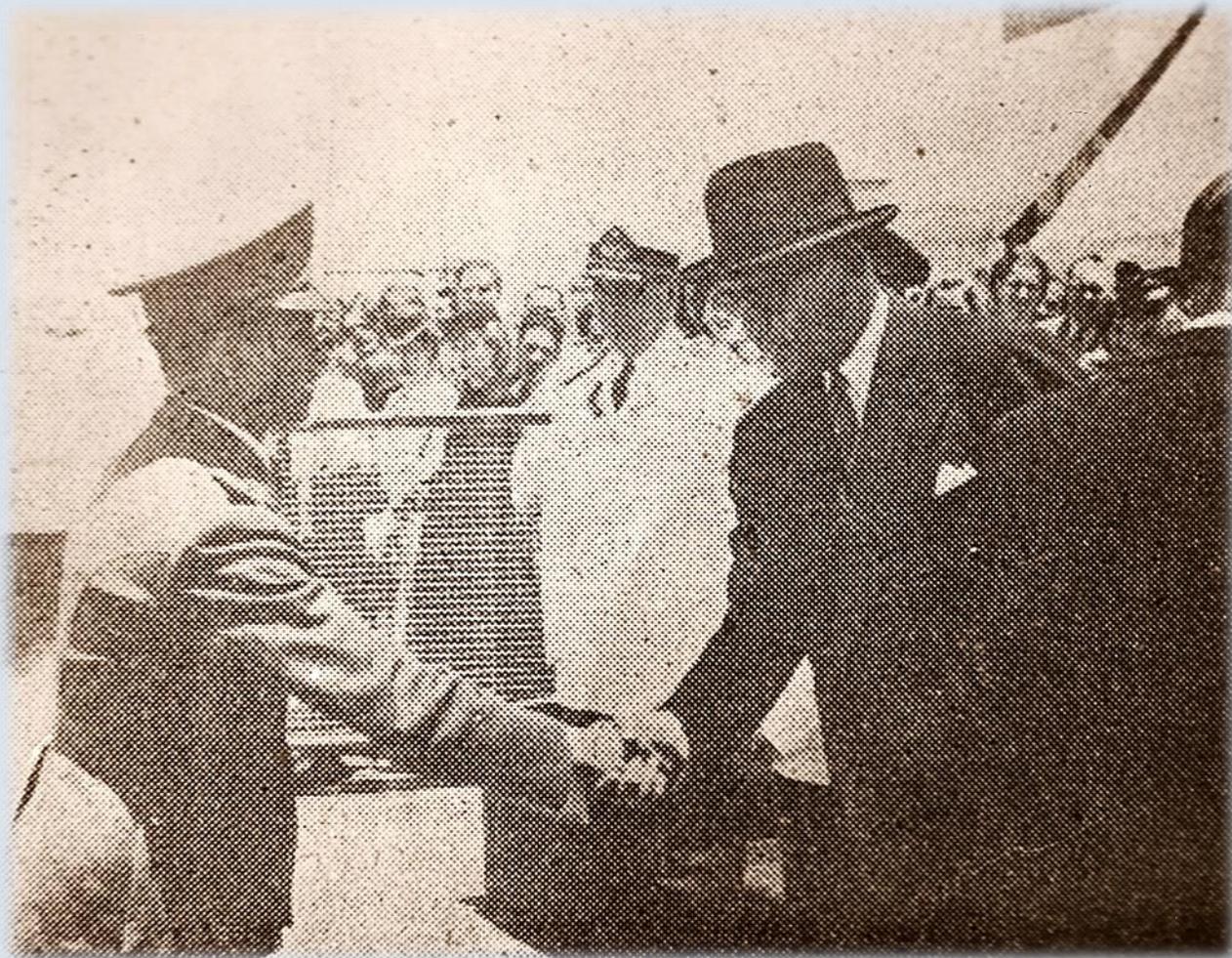
Iniciamos en este último ejemplar de Aerohistoria de 2019, con la publicación de esta sección que estará destinada a resaltar lugares, ruinas, construcciones u objetos de carácter histórico o artístico, los monumentos, estatuas, columnas, pirámides, fuentes, placas, coronas, inscripciones y, en general, los objetos que estén destinados a permanecer en un sitio público, de carácter conmemorativo aeronáutico a lo largo del país.

MONOLITO DEL TENIENTE JULIO GALLARDO DONOSO, EN AERÓDROMO DE PUERTO NATALES



El Teniente de Carabineros Julio Gallardo Donoso (1918- 1953) realizó el Curso de Pilotos en el Club Aéreo de Chile a fines de 1943, fue el fundador del Club Aéreo de Puerto Natales y del Club Aéreo "Carabineros de Chile".

Un grupo de jóvenes natalitos convocados por el teniente Julio Gallardo Donoso, de dotación de la 2ª Comisaría de Carabineros "Puerto Natales", que además era piloto civil, formaron el Comité Pro Club Aéreo culminando con la creación del Club Aéreo de Puerto Natales el 20 de agosto de 1945 "en nombre de O'Higgins y rindiendo un homenaje al prócer de la Patria", cuyo primer directorio quedó integrado por el teniente Gallardo, presidente; René Adema, secretario; Amarante Valverde, asesor y Osvaldo Wegmann, secretario de prensa.



En la foto, el Presidente Juan Antonio Ríos felicita al teniente Julio Gallardo Donoso, primer Oficial de Carabineros que recibe con impecable uniforme verde, su título de aviador. diciembre de 1943. (Foto: Chile Aéreo)

La primera tarea abordada por el naciente club, consistió en dotar a Puerto Natales con un aeródromo, singular tarea a la que se abocaron con verdadera energía socios, simpatizantes y autoridades locales encabezadas por el gobernador Humberto Jara y el alcalde Sandalio Vivar, contagiados por el entusiasmo inagotable de Gallardo.

Pacientemente, dedicando los fines de semana y el tiempo libre que disponían, realizando toda clase de actividades para su financiamiento, tardaron casi un año en tener una pequeña pista en la que los primeros días de julio de 1946, el comandante de aeronave Alfonso Cuadrado pudo posar riesgosamente el Electra de Lan y constatar en el terreno, el interés de la comunidad natalina por el pronto inicio de los servicios aéreos regulares a Punta Arenas.



Directorio del Club Aéreo de Natales: Sentados: al centro, Presidente Sr. René Retamal V.; lado izq. Vicepresidente Sr. David Canobra D.; lado derecho, Tesorero Sr. Constantino G. De pie de izquierda a derecha: Prosecretario Sr. René Mancilla; Secretario Sr. René Adema G.; Director Técnico Sr. Julio Gallardo D. y Director Consejero Sr. Amarante Valverde Flores.

Foto: Chile Aéreo

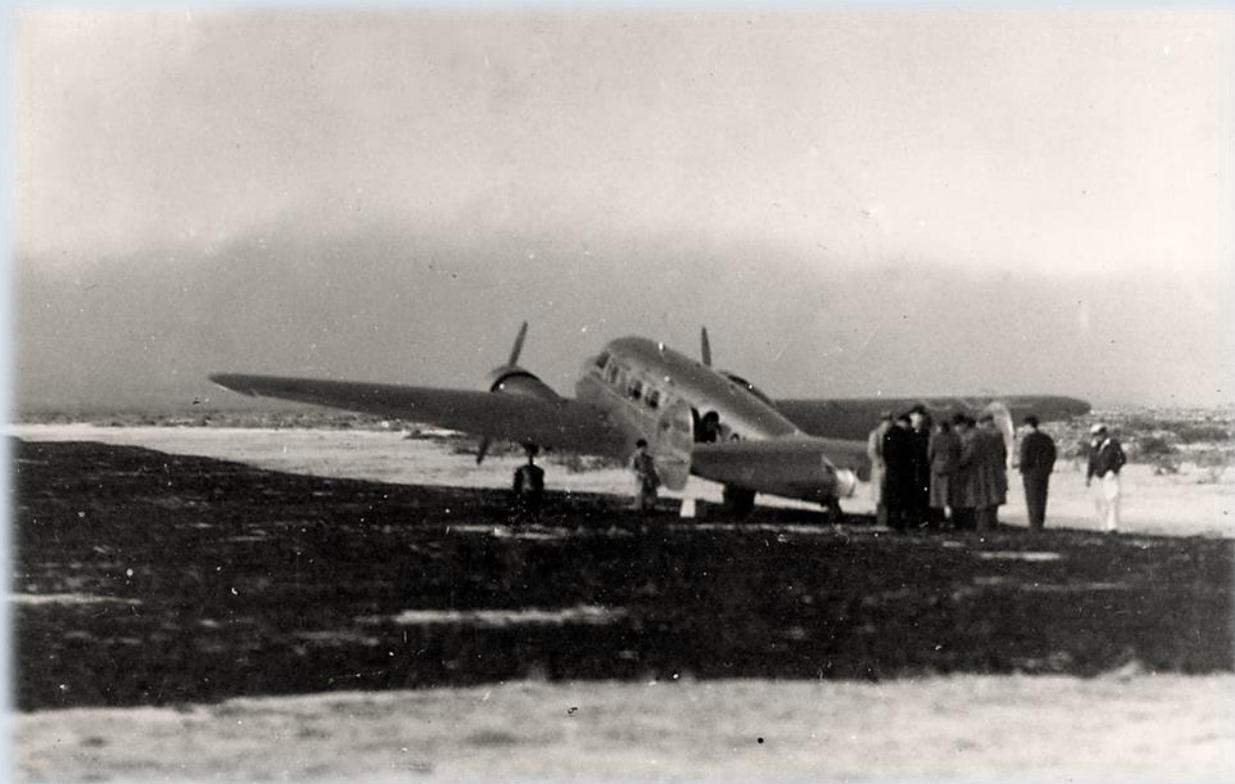
El conocido escritor magallánico Osvaldo Wegmann Hansen consignó en La Prensa Austral del 10 de junio de 1982 que *“Me correspondió participar en la fundación del Club Aéreo de Puerto Natales, el 20 de agosto de 1945, en una reunión convocada por el teniente Gallardo, que se celebró en el casino de oficiales de la Segunda Comisaría. El señor Gallardo nos expresó que llegaba destinado por varios años a la ciudad y que quería aprovechar su experiencia y el entusiasmo de la juventud, para formar una institución con todas las de la ley, similar a las que existían a lo largo del país y que, igual que aquellas, estaría afiliada al Club Aéreo de Chile, cumpliendo los requisitos y exigencias que impone la Dirección Aeronáutica.*

En esta misma reunión se nombró una comisión organizadora, que formamos, como presidente el piloto civil Julio Gallardo Donoso; como secretario René Adema Gallardo; como asesor Amarante Valverde y como secretario de prensa y propaganda el autor de estas líneas”, agregando más adelante que “se buscaron terrenos en los alrededores de la ciudad, pero no sirvieron, a juicio de los técnicos. Hasta que el jefe de la posta LAN Chile, Alfonso Cuadrado Merino, experto piloto, recomendó los que están ubicados entre el camino a Puerto Prat y la estancia Borjes, que fueron obtenidos de los propietarios para los fines propuestos.

Los más jóvenes y fuertes acompañaron al teniente Gallardo y comenzaron a trabajar en el despegue de la cancha. Hacha en mano y con destroncadoras, hicieron desaparecer poco a poco las matas de calafates y los troncos de árboles; la Municipalidad prestó un rolo; socios trajeron bueyes; se emparejó y ripió la cancha; se midió y señaló el terreno y finalmente se construyó una caseta... Pasó el tiempo. Se fue el teniente Gallardo. El club entró en receso. Pero la cancha de aterrizaje fue utilizada por aviones de LAN, de la FACH y de TAMA”.

Efectivamente, el domingo 22 de septiembre de 1946, quedó inaugurado el servicio semanal con el despegue a las 10:05 am. de Bahía Catalina del Lockheed Electra 505, piloteado por Arturo Prado Orozco, Fernando Serra, copiloto y Jorge Pérez Sassie, despachador técnico. Al detenerse a las 11:10 frente al flamante refugio para pasajeros del aeródromo natalino, descendieron además de la tripulación, el intendente de la provincia, los jefes de las fuerzas armadas, el alcalde y un grupo de periodistas encargados de divulgar la ceremonia a la que asistían.

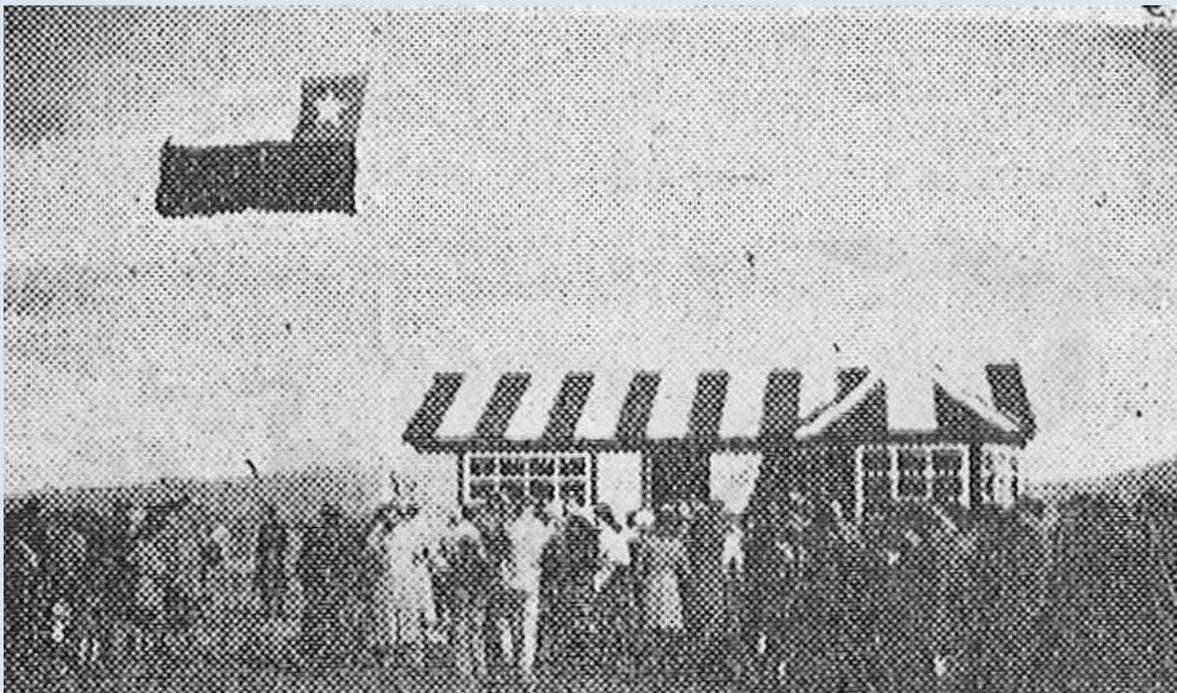
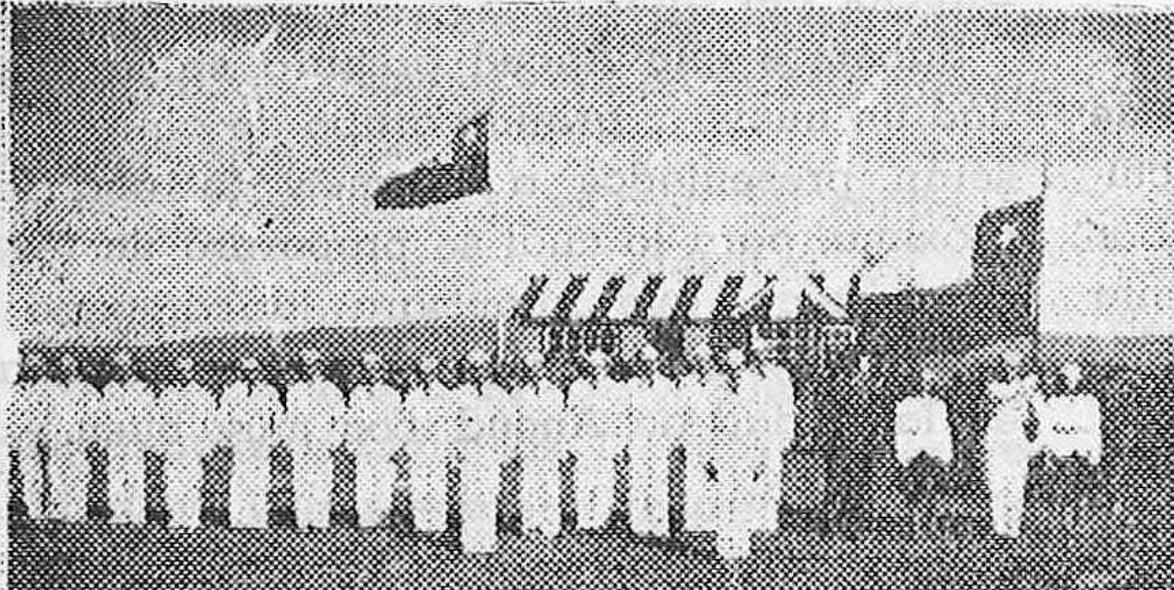
Como es de suponer, el teniente Julio Gallardo tuvo a cargo el discurso inaugural mientras que las autoridades y vecinos cooperadores fueron ungidos padrinos del aeródromo para lo cual cogieron unas cintas tricolores que pendían del extremo superior de un mástil, culminando el acto con una misa de campaña y un solemne desfile encabezado por los socios del Club Aéreo de Puerto Natales correctamente uniformados. Terminada la ceremonia y el banquete de rigor, el Electra emprendió el regreso a Punta Arenas.

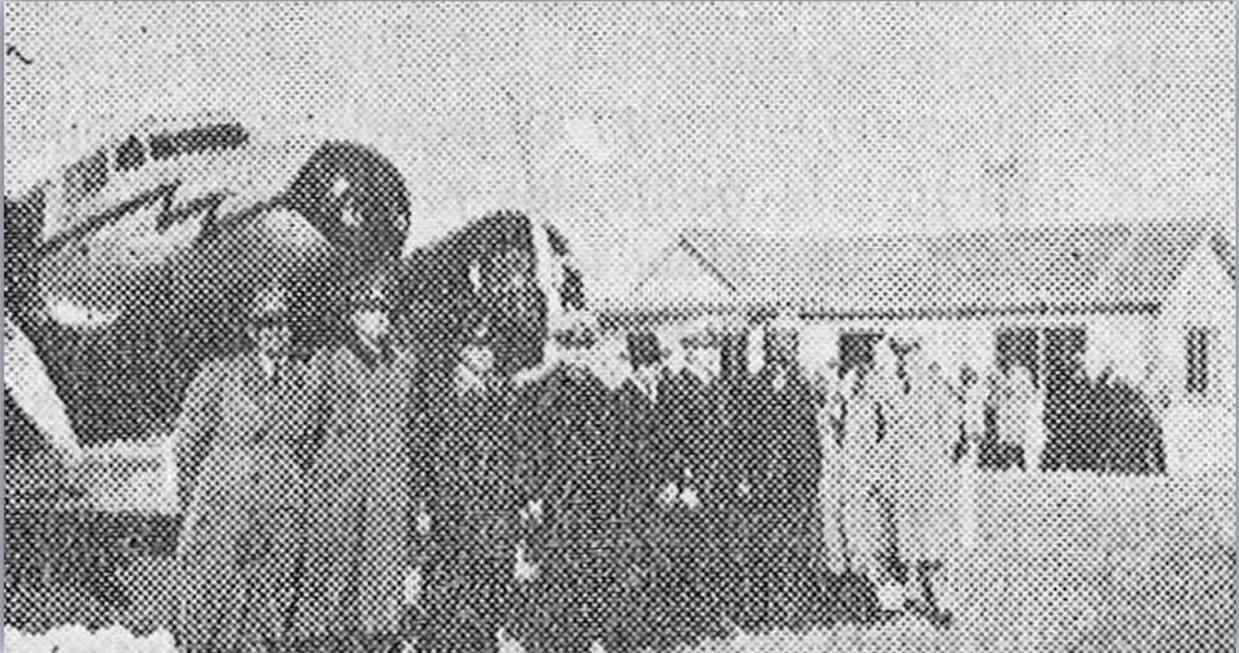


Lockheed A-10 "Electra" N° 505 de LAN aterrizado en Puerto Natales, agosto de 1946.

Foto: Alfonso Cuadrado

**DIVERSOS ASPECTOS DE LA CEREMONIA DE INAUGURACIÓN
DEL AERÓDROMO DE PUERTO NATALES
Domingo 22 de septiembre de 1946**





Fotos: Chile Aéreo

Lamentablemente, el viernes 3 de abril de 1953, el teniente Julio Gallardo, se estrelló al sur de la Cuesta de Chacabuco al mando del Aeronca L-3B, CC-EPB N° 091, del Club Aéreo de Carabineros. Al enterarse de la triste noticia, la población natalina resolvió otorgarle su nombre al aeródromo, como una forma de perpetuar su recuerdo.



**Hallazgo del avión estrellado (Fotografías de Roberto Fuster en www.modocharlie.com)
Aeronca L-3B CC-EPB, c/n 9633, s/n USAAF 43-26826, ex CC-XAK/43, CC-KAC/0091, CC-PAD**

EL AERÓDROMO

Pero pese a este auspicioso comienzo, los aeródromos magallánicos experimentaron un progresivo deterioro por la falta de un mantenimiento apropiado y el incremento de las operaciones aéreas, lo que al promediar 1950, obligó a la Posta Austral a suspender el servicio a Puerto Natales ya que el Electra fue enviado a un mantenimiento mayor en Santiago. En su reemplazo, la empresa destinó un Lockheed C-60 Lodestar, un poco más grande y de mayor peso con el que se intentó infructuosamente operar en Porvenir y Puerto Natales. Se resolvió entonces a comienzos de 1951 que el servicio se reiniciara con aviones De Havilland DH – 104 Dove para ocho pasajeros, más pequeños y livianos que el Electra, pero tampoco dieron resultados por el lamentable estado de las pistas.

Ante tantas y tan serias deficiencias, se formó una comisión integrada por los jefes de la Posta de LAN y de la Base Aérea y por el ingeniero provincial de Obras Públicas, la que debería presentar a la brevedad posible, un completo plan de mejoras y ampliaciones de Bahía Catalina, Punta Chilota y Puerto Natales al Director de Aeronáutica, quien se comprometió a buscar los recursos que estos trabajos demandaran.

Durante 1952, se efectuó una reparación completa de la pista, quedando con mil cien metros de longitud por treinta de ancho y con resistencia para bimotores del tipo Douglas DC-3, pudiendo operar el vuelo LA 810 que despegaba de Punta Arenas los miércoles a las 13:50 arribando a Puerto Natales a las 14:50. El regreso lo hacía como LA 811 a las 15:05 para aterrizar en Bahía Catalina a las 16:05 horas.

Con posterioridad a 1960, el presidente Alessandri intervino por medio del Plan General de Aeropuertos y Aeródromos y de Instalaciones para la Ayuda y Protección a la Navegación Aérea que definió los aeródromos públicos que serían considerados, dividiéndolos en tres categorías, clasificando a Puerto Natales en la segunda, con una pista básica de 1.280 a 1.500 metros, apta para la operación ocasional de cargueros Curtiss C-46 y de los Hawker Siddeley HS – 748 AVRO con los que LAN reemplazaría a los venerables Douglas DC-3 a partir de junio de 1966.

Pero estos nuevos aviones ya no llegarían a Puerto Natales y el aeródromo volvería a caer en un franco abandono físico y administrativo.

El retiro de LAN de las rutas domésticas, terminó generando una confusión administrativa ya que en los registros de la Dirección de Aeronáutica figuraba como propietaria y administradora, en tanto que la empresa entendía que el aeródromo era municipal. El origen del problema estuvo posiblemente en el hecho que la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego autorizó la existencia del aeródromo en sus tierras, pero nunca transfirió al Fisco el terreno que ocupaba. Se trataba en consecuencia de un aeródromo privado de uso público lo que a nadie pareció importarle, en atención a que su mantenimiento siempre corrió por cuenta fiscal ya fuera por intermedio de LAN, la Dirección de Aeronáutica o la Dirección de Aeropuertos del MOP.

Posteriormente, producto de la reforma agraria llevada a cabo en 1971, los terrenos pasaron a constituir la *“Reserva CORA N° 1 del Proyecto de parcelación Ultima Esperanza”* con una superficie aproximada de 142 hectáreas, pero la Corporación de la Reforma Agraria manifestó en noviembre de 1976 al jefe del aeropuerto Carlos Ibáñez, no tener interés en asumir la responsabilidad de su administración y cuidado y que tan pronto finalizara la asignación de tierras del proyecto, haría la transferencia del aeródromo a la Fuerza Aérea, lo que aún habría de tomar un decenio.

Esta situación hizo crisis en diciembre de 1985, al expirar el permiso de funcionamiento otorgado por diez años en enero de 1976, en el que todavía figuró LAN como propietario y administrador, por lo que el jefe de la Regional Austral de Aeronáutica, Jorge Montero, pidió un pronunciamiento formal sobre la propiedad del terreno, ya que la pista lucía manchones de pasto y el terreno, sin cercos, estaba invadido por vacunos. Montero hizo ver en su presentación que el municipio natalino había rechazado la responsabilidad de administrarlo aduciendo que estaba impedido de hacerlo por razones de gobierno, de tal suerte que a menos que apareciera alguna institución que se hiciera responsable del cuidado del aeródromo, la Regional Austral se vería en la triste necesidad de clausurarlo, lo que se podría evitar si se hacía el traspaso definitivo de su propiedad a la Dirección de Aeronáutica a fin poder rehabilitarlo y administrarlo.

Finalmente, el ultimátum del diligente jefe regional tuvo el efecto esperado. El Servicio Agrícola y Ganadero, sucesor de la CORA, entregó el terreno al Ministerio de Bienes Nacionales en junio de 1986 justo a tiempo para habilitarlo en forma parcial y disponer de él, para superar la incomunicación y aislamiento que afectó a Puerto Natales por el corte de la carretera a Punta Arenas debido a las fuertes nevazones de ese invierno.

Todas estas incidencias habrían de retrasar la formalización del nombre del aeródromo.

EL MONOLITO

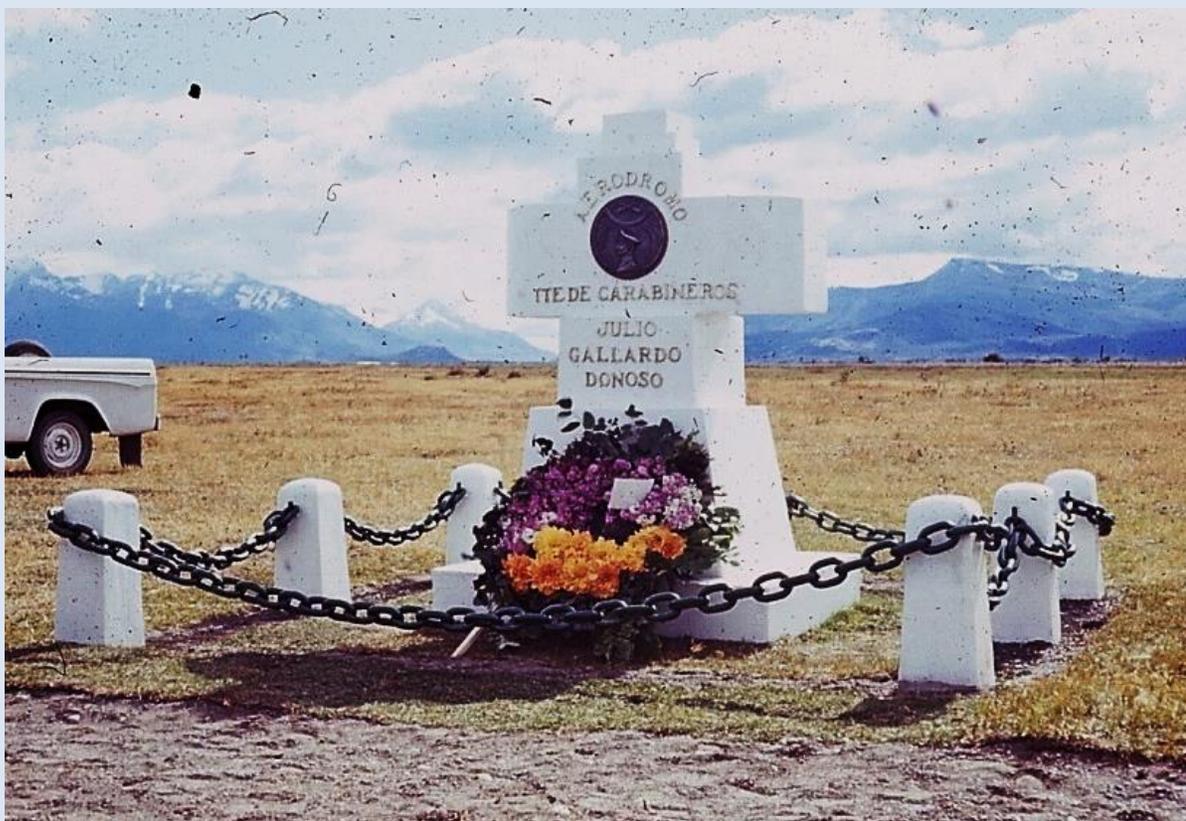
Al mediodía del sábado 20 de marzo de 1971, se llevó a cabo la sencilla pero solemne ceremonia de oficializar el nombre del aeródromo de Puerto Natales, que contó con la presencia del Prefecto de Punta Arenas, coronel Luis Fuentealba C.; el jefe de la Brigada Aeropolicial, Teniente coronel Germán Sanhueza R. quienes llegaron en un bimotor de la Brigada Aeropolicial; autoridades civiles, militares, del Club Aéreo de Punta Arenas que se hizo presente con dos aviones y del Club Aéreo de Puerto Natales.

Se dio inicio a la ceremonia con los honores correspondientes a las autoridades presentes rendidos por el personal de la Segunda Comisaría "Puerto Natales", continuando con el izamiento del pabellón e interpretación de la Canción Nacional, interpretada por la Banda de Guerra del Regimiento de Caballería N°5 "Lanceros". El acto prosiguió con el discurso de rigor pronunciado por el Teniente coronel Arturo Fernández B. quien destacó la personalidad y las condiciones humanas del teniente Gallardo, como su entusiasmo y visionario empuje puesto en la construcción de la pista de aterrizaje natalina.

A continuación, el gobernador, el prefecto, el jefe de la Brigada Aeropolicial y el presidente del Club Aéreo de Puerto Natales descubrieron un monolito en forma de cruz con la leyenda "Aeródromo Teniente de Carabineros Julio Gallardo Donoso" y un medallón de bronce con la efigie del teniente en el centro.



Foto: Revista Carabineros de Chile



Inauguración del monolito 20 de marzo de 1971 (Foto: Gral. Alejandro Acuña Almeida)

No obstante aquello, no se hicieron las acciones administrativas del caso, en virtud de lo cual, en agosto de 1985, el gobernador de la provincia de Última Esperanza, teniente coronel de Carabineros Carlos Álvarez S. ofició al jefe de la Regional Austral de la de la Dirección General de Aeronáutica Civil, DGAC, Jorge Montero P., adjuntando un informe sobre los fundamentos del nombre del aeródromo para su reconocimiento formal ante el inminente traspaso de la propiedad de este a la DGAC.

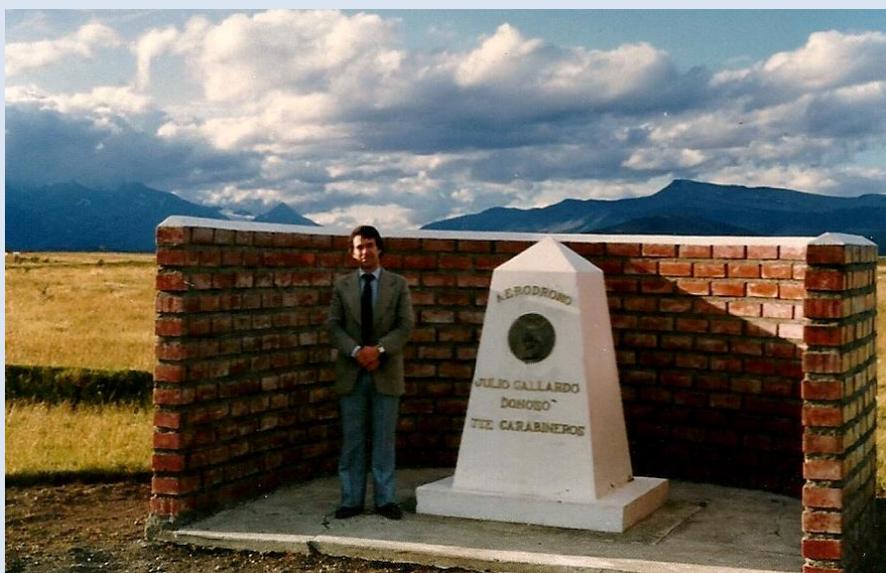


Foto: Rodolfo Andrade K.

Si bien transcurrirían dos años, antes que el Ministerio de Bienes Nacionales publicara el Decreto Exento N° 70 del 13 de agosto de 1987, siendo una de las primeras medidas adoptada por el jefe de la Regional Austral la emisión de la Resolución Exenta N° 0816 del 5 de octubre de 1987 que oficializó su nombre *“Teniente Julio Gallardo”*, en homenaje a quien se debía su existencia, pero en la que se omitió involuntariamente la institución a la que pertenecía.

Aquello fue algo más que un acto simbólico. Intentando marcar el inicio de una nueva etapa y pese a no contar con presupuesto para su rehabilitación, la Regional Austral de Aeronáutica y la Dirección Regional de Aeropuertos iniciaron los estudios para un plan de mejoramiento integral que contempló su ampliación por etapas hasta dejarlo apto para la operación de aviones birreactores.

Hacia 1985, las mencionadas obras de mejoramiento y recuperación del aeródromo, implicaron la demolición del monolito original y su reemplazo por otro tipo obelisco en el que se reinstaló el medallón y la leyenda *“Aeródromo Teniente Julio Gallardo Donoso”*, que se ubicó a la entrada del recinto.



Actual ubicación de la Placa con el rostro del Teniente Sr. JULIO GALLARDO D. en el Aeródromo que lleva su nombre. (Foto: Gral. Alejandro Acuña Almeida)

Pero la esperada modernización comenzó finalmente en junio de 1995 con la pavimentación asfáltica de la pista y su extensión hasta los 1350 metros, la construcción de un terminal de pasajeros, la torre de control y una plataforma de estacionamientos en el costado norte de la pista en reemplazo de la abandonada estación de LAN y la reinstalación del monolito en su actual ubicación, a la entrada del terminal de pasajeros. A continuación, fue construido un cuartel para el servicio de estación de incendios y la pista fue prolongada hasta alcanzar los 1760 metros necesarios para el aterrizaje del primer jet, un Boeing 737-200 de Avant Airlines, el 27 de enero de 2000 procedente de Punta Arenas con 88 turistas.



“Aeródromo Teniente Julio Gallardo Donoso”

Alberto Fernández Donoso

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

General de Carabineros Alejandro Acuña Almeida
“Monolitos relacionados con accidentes de aviación en Carabineros”

Club Aéreo de Carabineros de Chile
“Evolución histórica del Club Aéreo de Carabineros de Chile”

José Rodríguez Valencia
“Carabineros de Chile, sobre los cielos de la Patria”
Especial Ficha Histórica, agosto 2015. Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Alberto Fernández Donoso.
“La Aviación en Última Esperanza”

“La aviación chilena a través de los monumentos públicos, sitios históricos y construcciones patrimoniales”



Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



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

CORREO RECIBIDO

Apreciado Norberto, directores e integrantes del Instituto,

Les agradezco el saludo navideño. Nuestra patria más que nunca necesita de la paz y fraternidad que nos trae el Niño de Belén, que sigue naciendo no ya en un pesebre sino en el corazón de los hombres de buena voluntad.

Que Dios bendiga a cada integrante del Instituto, su familia y su generoso quehacer en bien de la historia de la aeronáutica civil y militar hermanados en las alas sobre nuestra patria.

Atte.

Celestino Higor Ortiz

Muchas gracias por el saludo, lo mismo para ustedes y los vuestros, que sean unas hermosas fiestas en compañía de la familia y que el 2020 venga cargado de prosperidad para todos ustedes.

Afectuosamente,

Ricardo Copetta Dagnino

Estimados Amigos,

*¡De igual forma, muy felices fiestas para ustedes y todos los suyos y lo mejor para todo el 2020!
Fuerte abrazo desde México,*

Alfredo Martín del Campo C.

Gracias por este hermoso mensaje y roguemos porque nuestro buen Dios, como dicen en su mensaje, cuide de nuestra Patria.

Saludos, bendiciones, mucho amor, paz y felicidad para ustedes sus familias en estas fiestas de Navidad y Año Nuevo.

Abrazo y cariños para cada uno de ustedes, felicitaciones y reconocimiento por su trabajo de excelencia, que a opinión personal realmente han llevado la Historia Aeronáutica muy alto.

Atentamente a usted,

Corina Barrera Capot

Sección Museología

Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio

Dirección General de Aeronáutica Civil

Estimado Norberto,

Muchas gracias por tu afectuoso saludo Navideño y buenos deseos para el nuevo año, que les retribuyo de igual manera

*Que nuestro Señor traiga la Paz;
los acompañe y bendiga siempre*

Recibe un fuerte abrazo

Camilo Labbé Mujica

*Bonitas Fiestas para todos sus integrantes!
Gran 2020!!*

Revista ALAS

Felices Fiestas

Maria Juliana Dutra Martins

Conselheira

Embajada de Brasil en Chile

*Gracias por el saludo. Les deseo felicidades y un 2020 venturoso
Paz, unión y armonía*

Leopoldo Porras Zúñiga



Felices fiestas!



El Capitán de Navío Marcelo Enrique Primo, junto a su familia y personal de la Agregaduría Naval Argentina en Chile, desean a Ud. una Feliz Navidad y los mejores augurios de paz, amor y prosperidad para el año que comienza.

Diciembre 2019

Marcelo Enrique PRIMO

Capitán de Navío

Agregado Naval a la Embajada de Argentina en Chile.



*Deseo que esta navidad sea el motivo de muchas felicidades
y el año nuevo una esperanza de éxito y prosperidad.*

Recibe un fuerte abrazo.

Te invito a unirte a la red social de la aviación - www.flylinkers.com

AERONex
Aviation & Community Experts
Patricio Sepulveda
FOUNDER AND CEO
CELL (+1) 305 7754761
e-mail: psepulveda@aeronexllc.com



MUSEO de AUTOS ANTIGUOS de CHILE

Les desean



Feliz Navidad
Merry Christmas
Feliz Natal
Joyeux Noël
Fröhliche Weihnachten
Buon Natale
Veselé Vánoce
圣诞节快乐
счастливого Рождества
メリークリスマス
щасливого Різдва

Fundación Gabriel Lira Rosas, Familia y Equipo

www.museoautosantiguoschile.cl

Chile, 2019

Muchas gracias por su atento y gentil saludo navideño y buenos deseos para el año 2020.

Igualmente les deseo un año pleno de paz, éxitos y bienestar.

Aprovecho esta oportunidad para felicitarlos por su abnegada labor de Investigar y comunicar las noticias y eventos de nuestra Aviación Nacional.

Un saludo cordial y un abrazo fraterno

Josef TRAUB Bauer

Pintor del Alma

www.snba.cl

*Agradezco al mismo tiempo que retribuyo, los cordiales saludos, ansiando continuar recibiendo los interesantes y actualizados contenidos de tan completa publicación, que beneficia a tantos interesados.
Saludos cordiales*

Alberto Lopez U.

Felices Navidades y un muy
próspero año 2020



Son los sinceros deseos de la
Familia Bahamondes-Lisboa

Saludos afectuosos

Oswaldo Bahamondes Masafierro

Jefe de Capacitación, Extensión y Postgrados

Academia de Ciencias Aeronáuticas

Universidad Federico Santa María

Estimado presidente;

Junto con agradecer vuestro saludo, hago propicia la ocasión para felicitar la excelente labor del presente año y desearles, a todos ustedes, lo mejor durante el año venidero.

Te ruego hacer extensivo mi especial saludo al amigo, Oscar Avendaño.

Muy cordialmente.

Lorenzo Çaglević Bacovic

Felicidades en Navidad y un Próspero Año 2020 al Presidente, Directorio y consocios del Instituto

Fernando Silva Corvalán

Gracias por los buenos deseos. Felices fiestas y un 2020 lleno de promesas nuevas.
Saludos,

Virginia Riquelme Ltda.

Comercializacion Distribucion

www.vriquelme.cl



Happy New Year
Bonne Année
Frohes Neues Jahr
С новым годом
Feliz Año Nuevo
كل عام وأنتم بخير

Bob Henderson
FAI President

Markus Haggenev
FAI Acting Secretary General

FAI Young Artists Contest 2019 - "My dream to fly!"
Junior Category (Ages 6-9) - First Prize: Marina Shyshonak (BLR)

Estimado Norberto:

Gracias y también para ti y tu "Dream Team" un deseo de una Navidad en Paz y que el año 2020 sea bueno para Chile.

Abrazo,

Tomas Reich Lange

Estimado señor Traub y Miembros del Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y familia:

Agradezco el atento y hermoso saludo recibido, deseándoles una muy Feliz Navidad y un muy buen Año Nuevo.

Que el buen Dios y la Virgen Santísima del Carmen, nuestra especial Abogada, Protectora y Reina, cuiden nuestra querida Patria.

Con especial afecto,

Rodrigo Carrasco Casanueva



con mis mejores deseos
feliz navidad y
próspero año 2020

antonio prieto barrio
aprietob@gmail.com
apartado de correos 75
28320 pinto · madrid
www.coleccionesmilitares.com



ex Casper von Arabia. Rex Palttaser von Tarse. Rex Mólkiar von Saba
Haggenberg Wappenbuch, folio 16. Stiftsbibliothek St. Gallen



Feliz Navidad
y
Año Nuevo 2020

junto a la familia y seres
queridos.

Que Dios los proteja en
todo momento, les
desea con mucho cariño.

M. Isabel Vermehren R.

Santiago, Chile
25 Diciembre 2019.



Esta noche especial, quiero instarles a meditar en el verdadero significado de la Navidad.

A recordar que esta noche no es la fiesta del Viejito Pascuero, sino la Noche del Niño Jesús,

De ese hombre que vino al mundo a traernos un mensaje de paz y amor,

A enseñarnos que la felicidad no está en las cosas materiales, sino dentro de nosotros mismos,

A mostrarnos que nadie es más, ni nadie es menos, porque todos somos hermanos,

El único hombre que nos ha hecho, al menos por una noche, sentirnos mejor, más unidos y generosos,

Y que al inicio ha logrado que una noche del año, pueda llamarse Noche Buena,

Por eso, quiero invitarlos a pensar, a sentir que esta Navidad, no es mejor o peor, porque tenemos más o tenemos menos y además llena nuestra mesa, ni porque haremos mucho o pocos regalos,

El más valioso regalo es darnos a nosotros mismos, una palabra, una sonrisa, un beso o un abrazo,

La más bella Navidad simplemente es la que podemos compartir con quienes más queremos,

Por eso también, quiero invitarles a dar gracias, por esas cosas que generalmente solo aprendemos a apreciar, cuando ya no están,

Gracias por la salud, por el trabajo, por el pan de cada día, por nuestras familias, hijos, padres, hermanos, amigos y compañeros,

Gracias por vivir y tener a quién enseñarles nuestro cariño,

Gracias especialmente, por la fe y la esperanza que renacen cada Noche Buena,

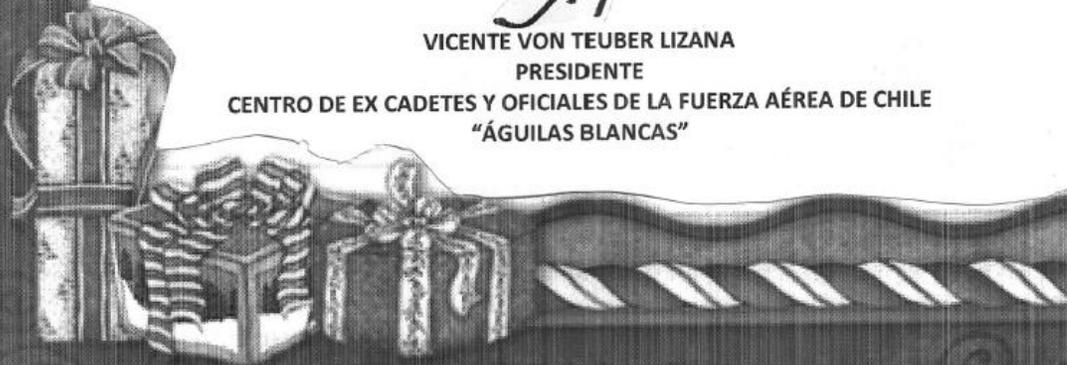
Y gracias por dejarnos creer que un día habrá en el que todos seremos hermanos, sin que sea Navidad.

Felices Pascuas y Próspero Año 2020.

En "Alas y Amistad"

**VICENTE VON TEUBER LIZANA
PRESIDENTE**

**CENTRO DE EX CADETES Y OFICIALES DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE
"ÁGUILAS BLANCAS"**



Apreciados amigos:

La familia Ortega, les desea a todos los integrantes del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, una Feliz Navidad y un venturoso año 2020.

Gracias por su amistad valorada por nosotros, esperando verles y poder compartir.

Un abrazo sincero.

CARLOS ORTEGA

Mayor, Fuerza Aérea de República Dominicana
Santo Domingo, República Dominicana.

Gracias por el constante envío de información, y por lo que significa transmitir valores culturales y patrios.

Que 2020 sea un año especialmente significativo para el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáutico en todo sentido.

Cariñosamente,
St Paul's Restoration Committee.



El Consulado General del Principado de Mónaco les desea una Navidad de Paz y Amor y que el Año 2020 les dé alegrías, éxitos y buena salud para aprovecharlos!!

Le Consulat Général de la Principauté de Monaco vous souhaite un Noël de paix et d'amour et que 2020 vous apporte joie, prospérité et bonne santé pour en profiter !!



Danièle Biancheri
Consul Général Honoraire
Avenida Plaza 1155 depto.202B
Las Condes - Santiago - Chile



¡Feliz
Navidad!

Te desea el equipo docente de
Ciclos Culturales



Ciclos **C**ulturales



Happy New Year
Bonne Année
Frohes Neues Jahr
С НОВЫМ ГОДОМ
Feliz Año Nuevo
كل عام وأنتم بخير

Bob Henderson, FAI President

Susanne Schödel, FAI Secretary General

FAI Young Artists Contest 2018 - "Flying into the Future"
Senior Category (Ages 14-17) - First Prize: Ge Shi (CHN)



*Feliz Navidad
y
Prospero Año
Nuevo*

.....

Les desea la Familia Sequera Cañon,
Sequera Duarte, Sequera Ugarte y Sandoval
Sequera.

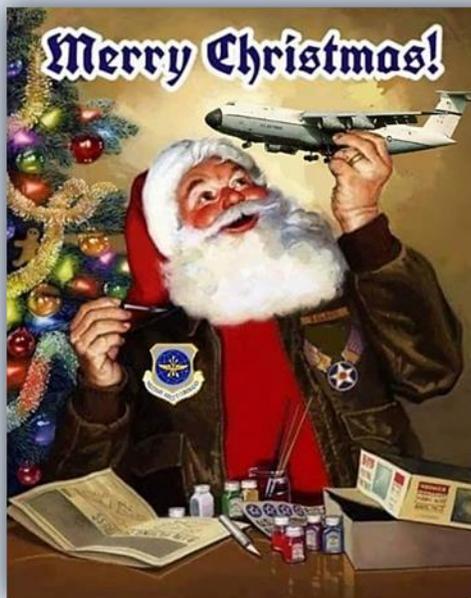
BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL
DICIEMBRE, 2019 - ENERO, 2020



*Felices Fiestas
2019 - 2020
con los mejores deseos
del Equipo del*


**cat
MEXICANA**
Capacitación de Altura

<https://mexicanacat.com/>
CAT@mexicana.com



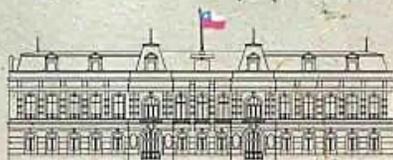
*Les desea la familia
Cubillos Vivanco*



Feliz Navidad

El Director del Museo Histórico y Militar,
Teniente Coronel Marcelo Suazo Rojo junto a
todo el personal del MHM, les desea a Usted y
familia que el espíritu de esta navidad sea de paz,
amor y prosperidad.

*Feliz Navidad y los mejores
deseos para el próximo 2020*









L'Ambassade de France au Chili
vous présente ses vœux les
meilleurs pour la Nouvelle Année

La Embajada de Francia en Chile
le presenta sus mejores deseos
para el Año Nuevo



Ambassade de France au Chili | Embajada de Francia en Chile

"La Résidence de France à Santiago : statue de Palolo Valdés"



Buenos días Sergio,

Espero que me perdone por la falta de contacto este año, pero cada semana me digo a mí mismo que debo escribirte y luego, por supuesto, llega la próxima semana y así sucesivamente.

Gracias por su amabilidad al enviarme la revista todos los meses y les felicito a todos por el alto nivel que alcanza en cada ocasión. Le agradecería que transmitiera mis felicitaciones a Norberto y su equipo.

Ha sido un año muy ocupado con todos los miembros de la familia que se acercan a nosotros con el beneficio de que los veamos más, pero eso también significa que tenemos menos tiempo para hacer todas las otras cosas que hago. Así es la vida.

Nuestra salud es buena, en general, y esperábamos venir a Chile en noviembre, pero desafortunadamente tuve una infección que lo hizo imposible hacer el viaje. Sin embargo, esperamos viajar allí el próximo año, probablemente en noviembre nuevamente.

Sólo me gustaría desearles a usted y a su familia mis mejores deseos para una feliz Navidad y un exitoso Año Nuevo. Tienes una familia muy exitosa y debes estar muy orgulloso de ellos; tú y Mili merecen serlo.

Cuédate bien, mi amigo y un fuerte abrazo.

Dacre Watson

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

Alfredo Mellado Yáñez
Claudio Cáceres Godoy
Fernando Morlett Becerril
Lucio Cañete Arratia
Sergio Barriga Kreft

ISSN 0719-9635

INTERNATIONAL AIR & SPACE FAIR

AEROSPACE - DEFENCE - SECURITY

March 31 – April 5

Arturo Merino Benitez Airport, Santiago Chile

www.fidae.cl



SUPPORTED BY THE CHILEAN GOVERNMENT



ORGANIZED BY THE CHILEAN AIR FORCE



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

50 AÑOS



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

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