



ISSN 0719-9635

REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

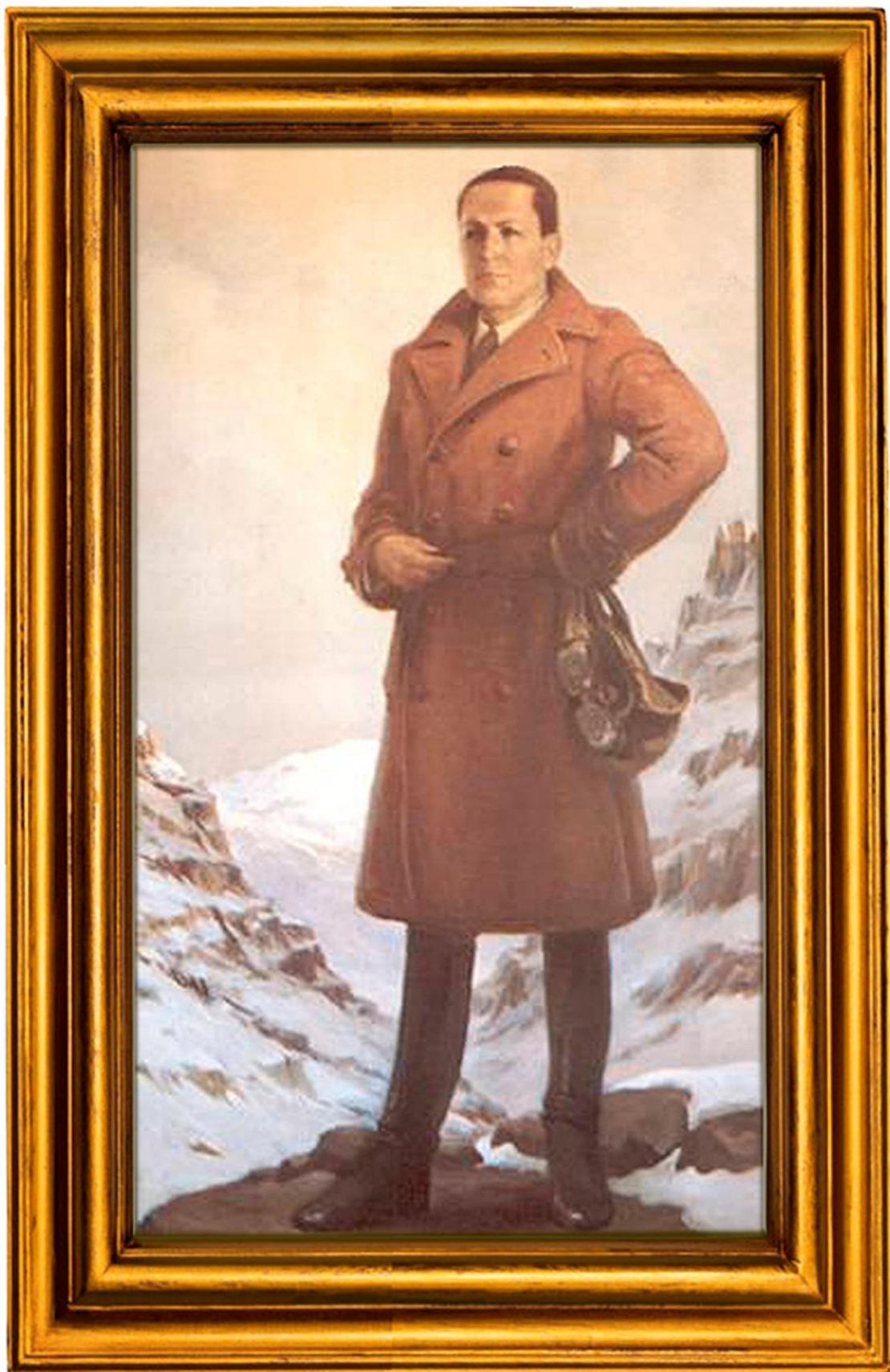
INVESTIGACIÓN

DIFUSIÓN

CONMEMORACIÓN



- ▶ **A 103 años del primer curso de Aviadores Navales**
- ▶ **Remembranzas y reflexiones de la industria aeronáutica de BRASIL y COLOMBIA**
- ▶ **HALCONES de la Fuerza Aérea de Chile en gira a Israel y Francia, Junio - Julio 1998**



ARTURO MERINO BENÍTEZ

ARQUITECTO DE LA INSTITUCIONALIDAD AÉREA NACIONAL

17 DE MAYO DE 1888 - 2 DE MAYO DE 1970



▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

Con gran visión de futuro, Arturo Merino Benítez visualizó la *aviación* como el medio más moderno, rápido y efectivo para unir territorialmente todo Chile. Es así que cuando el Presidente Carlos Ibáñez del Campo le expresó su desaliento por las dificultades geográficas para comunicarse con los habitantes del territorio austral, Merino le respondió con voz firme:

“Yo tengo un camino construido: ¡el de los cielos de Chile!”.

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

En la conmemoración del centésimo trigésimo primer Aniversario del Natalicio de Arturo Merino Benítez, nos hacemos parte de esta importante actividad nacional, con la asistencia a los actos de homenaje en la ciudad de Chillán y también con la confección de una reseña especial que en formato impreso y digital sirvió para homenajear desde las letras y la investigación, al personaje que sentó las bases y puso en marcha el *Sistema Aeronáutico Nacional*.

La investigación y reflexión sobre el quehacer sustancial que este benemérito chileno “chillanejo” realizó en la aviación, nos llena de orgullo, pues a él, se accede como una constante más que ocasional, que celebra y descubre la huella dejada por Arturo Merino, volcando algunas de sus experiencias y tareas realizadas por el hombre, el patriota y el aviador, hechos que constituyen ejemplo de objetividad, y vislumbrando la dedicación que lo revela, interpreta y descubre más allá de sus tareas, situándolo en el mundo, dignificando la aviación como profesión y como espíritu.

Como existe también para nuestra corporación una tarea de constante hacer y persistencia frente a los acontecimientos históricos nacionales, más allá de su definición de la aeronáutica y deseo por volar por la historia o del deber de difundirla, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile entrega cada mes, la revista *Aerohistoria*, elaborada por muchos de sus miembros que con una visión certera, contextualizada y sintética de la aviación nacional e iberoamericana, brinda tanto a niños como adultos una edición documentada de nuestra historia patria y continental, que todos puedan disfrutar por igual, aquilatando los aportes para que el lector se introduzca en las raíces que nos sustentan, a través de un relato directo y respaldado, que muestra el vuelo y las personas que lo hicieron posible, en un colectivo amigable y seductor.

Para insertarnos aún más en la realidad nacional, esta edición de *Aerohistoria*, luce orgullosa una especial portada que releva *nuestro mes del mar*, a través del recuerdo de uno de aquellos valientes marinos que incursionaron en la aviación naval como gloria y homenaje a sus antecesores, convirtiendo este medio en un homenaje continuo de esta corporación, que contribuirá a enriquecer el conocimiento y apetito por la investigación de materias que hoy por hoy son lamentablemente poco tratadas, so pena todo de producir el olvido y muerte de nuestras raíces aeronáuticas.

Por otra parte, como ya es usual, la revista entrega en sus respectivas secciones, novedades y reconoce aportes para el mes en curso pasado y próximo, permitiendo con ello al lector ser partícipe de las conmemoraciones que fueron y que vendrán durante el mes de junio.

Con gran alegría dejamos con ustedes una vez más, esta verdadera expresión de cariño para nuestros lectores que es *Aerohistoria*, así también la ofrecemos como un reconocimiento vivo a la investigación, conmemoración y difusión de la conciencia histórico cultural y patrimonial, que nos legaron todos quienes nos han precedido en esta importante tarea.



Norberto Traub Gainsborg
Presidente
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl

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



▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS.....	6
<i>Celebración del Nonagésimo primer Aniversario del Club Aéreo de Santiago</i>	6
<i>Concierto de Gala en homenaje al 131 Aniversario del natalicio del Comodoro Arturo Merino Benítez</i>	9
<i>Conferencia del Instituto Histórico Carabineros de Chile</i>	12
<i>Fuerza Aérea de Chile en la conmemoración del 131 natalicio del Comodoro del Aire, don Arturo Merino Benítez, en la ciudad de Chillán</i>	13
<i>Ministro de Defensa Nacional realiza su segunda Cuenta Pública Participativa</i>	17
<i>Celebración de nuevo Aniversario de la Revolución de Mayo</i>	19
<i>Aniversario del Círculo de Coroneles de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile conmemoró su 32° aniversario</i>	20
<i>Magistral Conferencia en acto de cierre del Mes del Mar</i>	22
<i>Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile recibió condecoración Orden O'Higiniana</i>	24
<i>Integrantes del Consejo de la Sociedad Civil del Ministerio de Defensa Nacional saludan al titular de la cartera</i> ...	25
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS.....	26
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	27
EFEMÉRIDES DEL MES DE JUNIO.....	30
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS.....	46
<i>A 103 años del primer curso de aviadores navales</i>	46
<i>Remembranzas y reflexiones de la industria aeronáutica de Brasil y Colombia</i>	59
<i>Halcones de la Fuerza Aérea de Chile en gira a Israel y Francia, junio - julio 1998</i>	69
AVIONES CON HISTORIA.....	92
<i>Boeing 757-200 ER de Ladeco</i>	92
SABÍA USTED ?.....	98
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA.....	105
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	106

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ *Celebración del Nonagésimo primer Aniversario del Club Aéreo de Santiago*



Visión general de las autoridades y asistentes. (Fotografía gentileza FACH)

En una brillante y emotiva ceremonia efectuada en el Aeródromo Eulogio Sánchez Errázuriz de la comuna de La Reina, conocido como Tobalaba, el Club Aéreo de Santiago, celebró los 91 años desde su creación, el sábado 4 de mayo pasado.

El actual Club Aéreo de Santiago, que fuera fundado con el nombre de Club Aéreo de Chile el 5 de mayo de 1928, tuvo como presidente al comandante Arturo Merino Benítez. La corporación tuvo sus primeras actividades en la actual Base Aérea El Bosque y realizó su primer curso regular de vuelo el 11 de mayo de 1929.

A la actividad asistió el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire Arturo Merino Núñez, acompañado por el General de Aviación Víctor Villalobos Collao, Director General de Aeronáutica Civil; el General de Aviación Cristian Pizarro Stieповich, Comandante del Comando de Combate y el General de Brigada Aérea (A) José Nogueira León, Jefe de la División de Educación.

En la oportunidad, el presidente del Club Aéreo de Santiago, Hans Gesche Walker, en sus palabras destacó que *“el Club Aéreo ha continuado con la formación de pilotos civiles para nuestra nación, quienes luego pasan a integrar las filas de la aviación general, comercial, de transporte de pasajeros y*

de carga y la Reserva Aérea de Chile, actividades fundamentales para el desarrollo social, económico y la seguridad de nuestro país”.

Asimismo, subrayó que “el actor directo en la creación del Club Aéreo de Chile fue Arturo Merino Benítez, con mucho orgullo nuestro primer presidente y hoy su hijo nos acompaña, el General del Aire Arturo Merino Núñez y actual presidente honorario”.

Posteriormente se hizo entrega de sus piochas y diplomas a los nuevos pilotos de la corporación, así como distinciones a instructores y personal del Club, culminando la actividad con un desfile aéreo de aviones Beechcraft T-34 Mentor, aeronaves RV-9 y Diamond DA20, entre otras.



Escuadrilla acrobática del Club Aéreo de Santiago (Fotografía gentileza FACH)

Asistieron a la ceremonia en representación de nuestro Instituto, su presidente, don Norberto Traub Gainsborg y los señores socios Sergio Barriga Kreft, Claudio Cáceres Godoy, Jaime Parra Santos, Antonio Segovia Rentería, Hugo Marín Lezaeta, Pedro Torres Ojeda, Rodrigo Bigas M., Rafael Shinya Olivares y Ricardo Gutiérrez Alfaro, entre otros.



Arturo Merino Núñez y Hans Gesche Walker



Sergio Barriga Kreft y Wilfredo Exss



De izquierda a derecha: Norberto Traub Gainsborg; Hugo Marín Lezaeta y Sergio Barriga Kreft

❖ *Espectacular Concierto de Gala en homenaje al 131 Aniversario del natalicio del Comodoro Arturo Merino Benítez*

En el Teatro Municipal de la ciudad de Chillán, la Orquesta Sinfónica de la Fuerza Aérea realizó en la tarde del jueves 16 de mayo pasado un Concierto de Gala en honor al distinguido chillanejo Comodoro Arturo Merino Benítez.

El recital se dio en el marco de la conmemoración del 131º aniversario del natalicio del prócer y se suma a otras actividades que la Fuerza Aérea de Chile y la comunidad realizaron esa semana en la ciudad, como fue la visita a la Escuela Arturo Merino Benítez y el desfile que se desarrollaría en los alrededores de la Plaza de Armas de Chillán.



El concierto de esa noche en el Teatro Municipal comenzó con un programa clásico que repasó obras de Mozart, Sibelius, Rossini y Strauss, para pasar a piezas más contemporáneas de autores como John Lennon y el recuerdo de The Beatles. La Orquesta Sinfónica se presentó bajo la dirección de Fabrizio De Negri, quien antes de la presentación comentó: *“para este año hemos traído un repertorio variado que termina con The Beatles como una forma de cruzar el pasado con el presente”*.

Interesante resulta recordar que más de mil 500 conciertos suma a la fecha el elenco de la orquesta Sinfónica de la Fuerza Aérea desde su creación en 1979. Desde 1982, ha sido la encargada de inaugurar cada una de las temporadas de las Semanas Musicales de Frutillar y ha acompañado en la música a otros artistas como Claudio Parra, Andrea Tessa y Los Jaivas.

El encargado de comunicaciones de la Fuerza Aérea, comandante Claudio Alcázar Sichel, precisó respecto de este elenco que *“la banda es la encargada de llevar a cabo esta gala en Chillán. Se trata de músicos que cumplen distintas funciones, como por ejemplo ser parte de la Big Band que el otro día estuvo cantándole a las mamás privadas de libertad en la cárcel de Santiago, los mismos que desfilan en el aniversario de la Fach o la Parada Militar y los mismos que se visten de gala y nos presentan este repertorio en el marco de este nuevo natalicio de nuestro prócer”*. *“Nuestro director, Fabrizio De Negri, ha hecho obras muy interesantes, creó una pieza especial para la Escuadrilla de Alta Acrobacia Halcones. Al director le gusta mezclar lo antiguo con lo contemporáneo, por lo que la presentación de anoche tuvo estos ingredientes especiales. Fabrizio siempre tiene algo para sorprender al público”*, precisó.



De izquierda a derecha: Norberto Traub; Beate Dietermann; Orietta Rodríguez Gauné; Edgardo Villalobos Chaparro; Henry Cleveland y Víctor Villalobos Collao y señora



De izquierda a derecha: Beate Dietermann; Orietta Rodríguez Gauné; Martín Arrau García Huidobro, Intendente Región de Ñuble; Luz María Izquierdo de Arrau; Edgardo Villalobos Chaparro; Jeanette Rocha Mendoza; Marcial Hernández Reyes y Norberto Traub Gainsborg.



De izquierda a derecha: Edgardo Villalobos Chaparro; Norberto Traub Gainsborg; Beate Dietermann; Orietta Rodríguez Gauné y Sergio Zarzar, Alcalde de la hermosa y simbólica ciudad de Chillán.

❖ Conferencia del Instituto Histórico Carabineros de Chile



El comandante Sr. Julio Alarcón Saavedra, durante la excelente exposición realizada.

Accediendo a una cordial invitación del señor presidente del Instituto Histórico de Carabineros de Chile, General Inspector (R) don Hosmán Pérez Sepúlveda, participamos, el día viernes 17 de mayo del año en curso, en la conferencia “Crisis Territorial con Argentina en el año 1978” dictada por el Capitán de Fragata (R) de la Armada de Chile, Infante de Marina, Sr. Julio Alarcón Saavedra quien, en su calidad de actor y testigo de los hechos, nos mostró una interesante e inédita visión del conflicto que involucró a las Instituciones de la Defensa Nacional y a Carabineros de Chile.

Apoyado en una magnífica presentación, inició la conferencia con los primeros antecedentes del conflicto que datan del año 1901, oportunidad en que Argentina publicó un mapa donde aparecen bajo su jurisdicción, una serie de islas e islotes tales como Picton, Nueva, Lenox y otros, desconociendo el Tratado de Límites firmado el año 1881, donde se reconocía que pertenecían a Chile.

Para definir la situación se recurrió a una corte arbitral cuyo fallo fue dado a conocer al Reino Unido, como árbitro formal, resolución que dio la razón a Chile en todo su contexto. El gobierno militar argentino de la época declaró el fallo “*insanablemente nulo*”, aumentando sus pretensiones sobre territorio chileno, activando sus Fuerzas Militares de aire, mar y tierra, preparándolos para la guerra con Chile.

Chile por su parte también movilizó sus Fuerzas Armadas y de Carabineros a sabiendas que esta guerra podría desarrollarse probablemente en tres frentes.

En una calma aparente, sin alarmar a la población, sin revuelo de la prensa o de las emisoras radiales y de televisión, Chile movilizó su material humano y bélico en forma precisa y oportuna llegando así al punto más álgido de la situación el día 22 de diciembre de 1978 cuando el Gobierno Militar Argentino ordenó la invasión de los islotes en disputa.

Las instrucciones que las Fuerzas Armadas de Chile recibieron del Mando Superior fueron de no disparar un solo proyectil mientras el adversario no lo hiciese. En esos tensos momentos, la providencial intervención del Santo Padre Juan Pablo II hizo que el Gobierno Militar Argentino se retractase de sus órdenes solo a escasas horas que la Flota de Mar Argentina y la Armada de Chile iniciasen el combate. No hay duda que Argentina pesó las consecuencias internacionales que le acarrearía su tozudez y desistió de las acciones bélicas. Así se puso fin a la guerra lo que condujo a ambos países a la firma de un Tratado de Paz y Amistad en noviembre de 1984, dando término al conflicto y definiendo los territorios que corresponden cada país en esa zona.



De izquierda a derecha: Oscar Avendaño Godoy, vicepresidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile; el conferencista Capitán de Fragata (R) Sr. Julio Alarcón Saavedra; Mayor de Carabineros (R) Sr. Iván Madriaza Arnaiz; la señora del Coronel Sr. Pavéz y Coronel de Cabineros(R) Sr. Iván Pavéz Araneda.

Finalizó el encuentro con un Café de Camaradería donde se alternó amplia y cordialmente con el expositor y los dueños de casa. Representando al Instituto participó el vicepresidente de la corporación don Oscar Avendaño Godoy.

❖ Fuerza Aérea de Chile en la conmemoración del 131 natalicio del Comodoro del Aire, don Arturo Merino Benítez, en la ciudad de Chillán

A las 11.00 horas del viernes 17 de mayo, el Ministro de Defensa Nacional, don Alberto Espina Otero junto al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Arturo Merino Núñez, presidieron en la Plaza de Armas de Chillán, frente a la Gobernación de Ñuble¹, la ceremonia con motivo del centésimo trigésimo primer aniversario del natalicio del Comodoro Arturo Merino Benítez, contando con la asistencia de distintas autoridades de la zona, entre ellos el Intendente Regional, Martín Arrau García Huidobro; el Alcalde de Chillán, Sergio Zarzar; parte del Alto Mando Institucional; autoridades civiles y militares; representantes de organizaciones locales; invitados especiales y la comunidad de Chillán.

¹ Esta ceremonia se efectuó por primera vez el año 2003 con motivo de la inauguración del monumento al Comodoro Merino Benítez, ubicado en la Plaza a la Victoria de Yungay, en la ciudad de Chillán. En el año 2010 el monumento fue trasladado a la Plaza de Armas de la ciudad, con el propósito de asignarle la relevancia que le corresponde al mérito del Comodoro Merino.



El señor Ministro de Defensa Nacional, don Alberto Espina Otero junto al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Arturo Merino Núñez revistan las tropas de presentación.

El Ejército, la Armada, la Fuerza Aérea y Carabineros de Chile, se hicieron presentes en este nuevo aniversario con integrantes sus Altos Mandos Institucionales, delegaciones de las Escuelas Matrices, Personal del Cuadro Permanente, quienes se dieron cita para rendir homenaje al fundador de la Institución Aérea de la Defensa Nacional y principal artífice de la aeronáutica civil y comercial nacional.

Tras el izamiento del Pabellón y la interpretación del Himno Nacional, el Jefe de la División de Educación de la Fuerza Aérea de Chile, General de Brigada Aérea (A) José Nogueira León, efectuó una reseña histórica del forjador y artífice de la creación de la rama más joven de la Defensa Nacional, además de la Línea Aérea Nacional y del Club Aéreo de Chile, entre otras entidades. *“La presencia en la historia nacional de la figura del Comodoro Arturo Merino Benítez merece un lugar y un reconocimiento permanente e inalterable, en virtud de la orientación de los valores que han estado comprometidos en su gesta fundacional, pero fundamentalmente porque aquellos elementos concebidos hace casi un siglo, mantienen plena y total vigencia y funcionalidad en el Chile actual.*

Ellos continúan sirviendo como señal imperecedera para aquellos que en esta carrera siguen recogiendo el testimonio de Merino Benítez a través del tiempo y se empeñan en la construcción de los caminos en los cielos de nuestro país, hacia los nuevos horizontes que se abren para el Chile que estamos construyendo cada día”, dijo.

A continuación, se efectuó la colocación de ofrendas florales a los pies al busto del Comodoro por parte de la Fuerza Aérea, la Municipalidad de Chillán, la Familia Merino, el Ejército de Chile, la Armada Nacional, Carabineros de Chile, la Policía de Investigaciones, Escuadrilla de Reserva del Bío Bío, los Clubes Aéreos, la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Federación Aérea de Chile, Empresa Nacional Aeronáutica (ENAER), el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, entre otros.



Posteriormente, se dirigió a los presentes el alcalde de Chillán, don Sergio Zarzar Andoníe, quien afirmó que *“La celebración de este natalicio crece año a año en el corazón de miles de chillanejos y ñublensinos porque sabemos de la importancia que tiene esta rama de la defensa nacional en el devenir de los chilenos. Catástrofes, emergencias y urgencias de todo tipo conocen de la vocación de servicio, valores y ayuda desinteresada de cada uno de los hombres y mujeres de la aviación chilena. Por eso nuestro afecto, reconocimiento y respeto por ellos toma en esta fecha tal dimensión. El comodoro Arturo Merino Benítez permanece hoy en nuestros corazones gracias a la grandeza de sus obras y en nuestra ciudad su memoria se mantiene viva -es cierto en esta fecha en especial por la conmemoración de su natalicio- pero también el resto del año, porque vemos en la sonrisa de los niños que cada mañana llegan a la escuela que lleva su nombre los motivos y razones”*, agregó.

También hizo uso de la palabra el Ministro Alberto Espina, quien afirmó sobre el Comodoro Arturo Merino Benítez *“Era un líder nato, de otras forma no habría sido posible que con su empuje, coraje y valentía hubiese podido impulsar la aviación civil, la línea aérea postal, (posteriormente LAN y Latam) en 1929, creando la FACH en 1930 y, dar inicio a la Dirección General de Aeronáutica Civil crear la primera industria aeronáutica para fabricar aviones, unir por el aire a nuestro país de Arica a Punta Arenas y crear la infraestructura básica aeronáutica, desarrollando pistas y centros meteorológicos”*, señaló. Destacó además, su reconocida probidad y honestidad la que en su época no solo fueron reconocidos, sino que también admirados por la ciudadanía. Por ejemplo, recordó, *“en alguna oportunidad se le regaló un avión, el que donó al Club Aéreo de Chile, y en otra un automóvil, que se transformó en la primera ambulancia de la Línea Aérea Postal”*.

El ministro de Defensa agregó que en esta fecha es necesario resaltar el actual rol de la Fuerza Aérea de Chile, cuyo primer Comandante en Jefe fue Merino Benítez, y las Fuerzas Armadas: *“Ustedes son un ejemplo para todos los chilenos. Son un ejemplo hombres y mujeres que realizan el acto más noble que se pueda hacer en nuestra Patria: ese acto es jurar morir por su Patria, no hay ninguna otra profesión en que eso ocurra y ustedes lo hacen, y los chilenos tenemos que sentirnos profundamente orgullosos de la labor que ustedes desempeñan”*, dijo.

Leído los emotivos discursos, se realizó un homenaje del Club de Rodeo Chileno a las autoridades, para luego dar inicio a un marcial e imponente desfile de honor.



Por parte del Instituto concurrieron a la ceremonia los distinguidos integrantes, señores Edgardo Villalobos Chaparro; Aníbal Pinto Benussi, Ricardo Gutiérrez Alfaro y Norberto Traub Gainsborg, Presidente de la corporación, quienes luego del desfile participaron de la actividad conmemorativa que organizó la Alcaldía en el Centro Cultural de la ciudad.



De izquierda a derecha: Rafael Bravo Villarroel; Aníbal Pinto Benussi; Arturo Merino Núñez y Norberto Traub Gainsborg

❖ *Ministro de Defensa Nacional realiza su segunda Cuenta Pública Participativa*

El jueves 23 de mayo, el Ministro de Defensa Nacional, Alberto Espina, encabezó su segunda Cuenta Pública Participativa, con el objetivo de dar cuenta sobre la gestión realizada durante el año recién pasado y los nuevos desafíos para el sector.

La actividad, realizada en el auditorium del Estado Mayor Conjunto contó con la presencia del Comandante en Jefe del Ejército, general de Ejército Ricardo Martínez; el Comandante en Jefe de la Armada, almirante Julio Leiva; el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, general del aire Arturo Merino; el Jefe del Estado Mayor Conjunto, vicealmirante Rodrigo Álvarez, además del subsecretario para las FFAA, Juan Francisco Galli; parlamentarios y funcionarios de la cartera.



El señor Ministro de Defensa Nacional, Alberto Espina Otero se dirige a los presentes en la Cuenta Pública Participativa

Durante la cuenta, el secretario de Estado destacó *“el valor, coraje y profesionalismo de nuestras Fuerzas Armadas”*. Además, se refirió a los principales ejes del sector, poniendo énfasis en la probidad y el correcto empleo de los recursos. Especial relevancia de la gestión ministerial han tenido las mayores exigencias en probidad, transparencia y buen uso de recursos, gracias a iniciativas como el convenio con la Contraloría General de la República o la creación de un Comité de Auditoría Externa.

Entre los principales logros de la cartera destacó la Directiva Presidencial de Seguridad Exterior, Directiva Ministerial de Operaciones de Paz y la Planificación Integral de Desarrollo de la Fuerza. Entre los nuevos desafíos del sector, el ministro Espina dijo que estaban el desarrollo de la ciberdefensa, la polivalencia las FF.AA. y el plan de inversión antártico. Igualmente, se refirió a la importante presencia internacional, a través de programas de cooperación regional y mundial, además de acuerdos bilaterales.



Un punto destacado dentro de la gestión del último año es la presencia de la mujer en las Fuerzas Armadas, particularmente por los protocolos y convenios alcanzados y la designación de las delegadas de género. En proyectos relevantes, el ministro valoró el proyecto de ley sobre finamiento para las instituciones, la modernización de la Carrera Militar y el fortalecimiento del sistema de inteligencia.

El ministro de Defensa destacó la implementación de mecanismos de control como el nuevo sistema de rendición de gastos reservados, el nuevo sistema de gestión de riesgo y desastres y la promulgación de la ley que amplía el fuero maternal a las integrantes de las Fuerzas Armadas.

Al término de la actividad, el secretario de Estado hizo entrega de una copia impresa de esta Cuenta Pública a la totalidad de los integrantes del Consejo de la Sociedad Civil, donde nuestra corporación participa y colabora en temas culturales, a través de nuestro presidente, don Norberto Traub.



El señor Ministro de Defensa Nacional junto a los consejeros de la Sociedad Civil del Ministerio de Defensa Nacional

❖ *Celebración de nuevo Aniversario de la Revolución de Mayo*



El viernes 24 de mayo, a las 11.00 horas, accediendo a una gentil invitación que le hiciera llegar el señor Embajador de la República Argentina, don José Octavio Bordón, nuestro Presidente, don Norberto Traub Gainsborg asistió a la ceremonia de colocación de Ofrendas Florales en la que con ocasión de la celebración del 209 aniversario de la Revolución de Mayo de esa República hermana, se depositaran ante los monumentos ecuestres en esta capital, de los Libertadores Bernardo O'Higgins y José de San Martín.

A los sones marciales de ambos himnos nacionales interpretados por la banda del Regimiento escolta Cazadores, y coreados por los presentes, fueron izados esa fría mañana, los hermosos y gallardos pabellones de Argentina y Chile.



Monumento ecuestre del Libertador General Bernardo O'Higgins Riquelme

A continuación, los asistentes nos trasladamos a la Embajada de la República Argentina en Chile para asistir a la celebración que se llevó en esa hermosa sede.

En este año recién pasado en que celebráramos el triunfo de la Batalla de Maipú por parte del Ejército Libertador compuesto por argentinos y chilenos, volvimos este 2019 a recordar con gran emoción, el sueño compartido de los Libertadores San Martín y O'Higgins, que se expresara memorablemente en un abrazo, trayendo con ello nuevamente a nosotros el espíritu fraternal y de libertad que naciera al amparo de un 25 de mayo en 1810². Un grato encuentro con amigos que siempre se aprecia, y las francas palabras del señor Embajador Bordón y del Ministro de Defensa Nacional Sr. Alberto Espina, referidas a la amistad de nuestros pueblos, que nos hizo compartir alegremente y en familia, esta importante efeméride.

❖ *Aniversario del Círculo de Coroneles de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile conmemoró su 32° aniversario*

El pasado martes 28 de mayo en el Club de Campo de Oficiales Quinchamalí, el Círculo de Coroneles de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile conmemoró su trigésimo segundo aniversario.



De izquierda a derecha: Señores Daniel Moraga Luna; Hernán García Fuentes; Roberto Mardones Rousseau; Pablo Ortega Canelo; General del Aire Arturo Merino Núñez; Luis Filippi de Solminihac; Gabriel Rocha Vera y Edgardo Villalobos Chaparro

² El proceso de independencia se inició el 25 de mayo de 1810, día en que sucedió la llamada Revolución de Mayo. Este hito marcó el nacimiento del Estado Argentino. Sin embargo, su proclamación oficial solo llegó hasta 1816 debido a que, la recién formada Primera Junta (figura del gobierno de ese entonces), aún gobernaba en nombre del Rey de España Fernando VII al igual que en Chile.

El concurrido acto se inició con el Himno Nacional coreado por los presentes. A continuación, el Coronel de Aviación, señor Luis Filippi de Solminihac se dirigió a los presentes reseñando la génesis de esta entidad y los loables objetivos de quienes lo fundaron y que persiguen sus numerosos asociados. *“...hace ya más de tres décadas uno de los nuestros, el Coronel de Aviación René Arriagada Anento, logró plasmar su iniciativa de reunir en este Círculo de Coroneles de Aviación a todos aquellos que habían alcanzado este grado, a fin de cultivar la amistad, resguardar los valores que nos identifican y mantener nuestras preciadas tradiciones aéreas”.*



Algunos de los distinguidos señores Coroneles de Aviación e invitados especiales asistentes

En la oportunidad el Presidente del Círculo, Coronel de Aviación Luis Filippi, agradeció la presencia del Comandante en Jefe de la Institución, quien durante la ceremonia fue nombrado Presidente Honorario del Círculo de Coroneles de Aviación, entregándosele un diploma con esta distinción.

El General Merino agradeció el reconocimiento y valoró la asistencia de los miembros a esta importante actividad, además de los estrechos lazos que aún mantienen los miembros de la entidad con la Institución.



El general Arturo Merino recibe de manos del coronel Luis Filippi, el simbólico documento que lo acredita como Coronel de Aviación Honorario.

Al finalizar la ceremonia, los asistentes a la actividad disfrutaron de la presentación del conjunto de cuerdas *Orinoco*, quienes ejecutaron algunas piezas de música docta y popular, destacando la interpretación del Himno Camaradas en que fue entusiastamente coreado por los presentes a viva voz.

❖ *Magistral Conferencia en acto de cierre del Mes del Mar*

Accediendo a una cordial invitación que nos formulara el Capitán de la Nao Santiago de la Hermandad de la Costa de Chile, señor Cristián Sotomayor Stewart, participamos en la Conferencia presentada por don Juan Guillermo Prado, Jefe de la Sección de Recursos Documentales de la Biblioteca del Congreso Nacional titulada *“Los corsarios chilenos en los tiempos de la Patria Nueva”*.

El señor Prado inició su presentación haciendo un recuento de las experiencias vividas y las lecciones aprendidas posteriores a la Declaración de la Independencia de Chile en febrero de 1818, un año después de la Batalla de Chacabuco, en que el Director Supremo don Bernardo O’Higgins se dio cuenta que, sin el dominio del mar, quedábamos expuestos a futuras incursiones de las fuerzas españolas que tratarían de recuperar el terreno perdido.

A ello se sumaba la idea de organizar una Escuadra que permitiese consolidar el movimiento emancipador, apoyando al Perú para terminar con el dominio español en la región. Falto de medios económicos y de embarcaciones adecuadas para dichos propósitos se recurre a la posibilidad de contar con el apoyo de corsarios.



De izquierda a derecha: Norberto Traub; el conferencista don Juan Guillermo Prado y Oscar Avendaño Godoy

Recibían esta denominación los marinos que, contando con una Patente de Corso o Permiso de un Gobierno podían sabotear el tráfico mercante de los países enemigos, ya fuese apresando, raptando o hundiendo sus embarcaciones. Interrumpían así el comercio de la península, debilitando sus arcas y al mismo tiempo podían apresar buques españoles que vendrían a dar forma a la naciente Escuadra Nacional. Complementado la idea, O'Higgins crea un Reglamento que permitía otorgar Patente de Corso, a quienes se considerase leales a la causa chilena. Allí se establecían, entre otras obligaciones, el porcentaje de utilidad que el corso debía pagar al Estado, luego de sus acciones.

El conferenciante, mencionó varios ejemplos de acciones “corsarias” que favorecieron a Chile permitiéndole echar las bases de lo que, en un tiempo relativamente corto, se transformaría en la “*Escuadra Libertadora del Perú*” dando vida a “*esas cuatro tablas*” de las que dependería la Libertad de América.

Al término de la exposición, hubo una serie de consultas del público asistente las que fueron totalmente satisfechas por el señor Prado.

A continuación, el dueño de casa, Capitán de la Nao Santiago invitó a los presentes a participar de un regio cocktail de Camaradería, circunstancia durante la cual, el Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, don Norberto Traub Gainsborg, acompañado por el Vicepresidente Sr. Oscar Avendaño Godoy, procedieron a obsequiarle a la Nao Santiago, un “*trofeo de guerra*” consistente en la réplica de un cráneo de pirata, gesto que fue muy bien recibido por el anfitrión junto a los aplausos de la tripulación de la Nao.



De izquierda a derecha: Oscar Avendaño; Norberto Traub; Cristián Sotomayor Stewart y Patricio Eberhard

❖ *Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile recibió condecoración Orden O'higiniana*



En una solemne ceremonia que contó con la asistencia de parte del Alto Mando Institucional, directores, consejeros nacionales y miembros del Instituto O'higiniano, e invitados especiales, esta tradicional corporación nacional, impuso el jueves 30 de mayo, al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Arturo Merino Núñez, la distinción "Orden O'higiniana", junto con su incorporación como Miembro Honorario de la entidad.

En la ocasión, el Mayor General Agustín Toro Dávila, efectuó una reseña histórica de la Fuerza Aérea de Chile desde su creación en 1930, manifestando que *"los O'higinianos estamos ciertos, que el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, acrecentará el apoyo que siempre ha tenido, para*

difundir la figura de O'Higgins y para que nuestro Instituto pueda cumplir fielmente la misión a nivel nacional, con el apoyo de la FACH a través de su accionar a lo largo del territorio nacional”.

Por su parte, el Comandante en Jefe de la Institución, agradeció la imposición, expresando que *“la recibo como un estímulo para el mando y gestión que desarrollo. Alta misión en la cual procuro entregar todas mis capacidades y esfuerzos personales y profesionales, a fin de mantener intacta las bellas y gloriosas páginas de nuestra historia aérea, construida por nuestros precursores, quienes con su ejemplo continúan iluminando el quehacer de nuestra Institución”.*

❖ Integrantes del Consejo de la Sociedad Civil del Ministerio de Defensa Nacional saludan al titular de la cartera

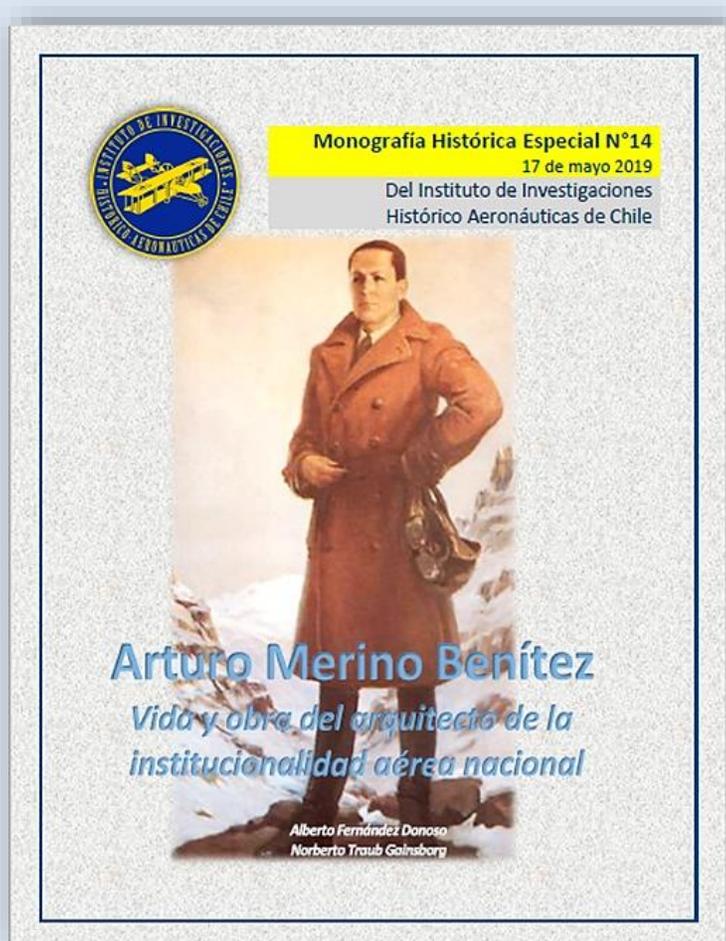
El viernes 31 de mayo, a las 9.00 horas, los señores consejeros integrantes del Consejo de la Sociedad Civil del Ministerio de Defensa Nacional, llegó hasta dependencias de esta Cartera del Estado, para efectuar un saludo protocolar al señor Ministro de Defensa Nacional don Alberto Espina Otero.

Durante el muy franco y cordial encuentro, los integrantes le informaron al señor ministro, sobre las instituciones que componen al COSOC, los temas principales a tratar y desarrollar en cooperación al Ministerio y el cómo se han constituido las comisiones de trabajo para abordar los temas de interés. Entre ellos está el seguir fortaleciendo la probidad, la transparencia y las buenas prácticas en las Fuerzas Armadas; seguir fortaleciendo las actividades del mando conjunto de las Fuerzas Armadas, aportando a su efectividad y eficiencia en los procesos comprometidos que vayan en apoyo a la comunidad y finalmente estudiar el estrechar la brecha de conocimiento entre la sociedad civil y las entidades de la defensa.



De izquierda a derecha: Norberto Traub; Ricardo Sepúlveda; Joaquín Pinto; Loreto Moraga; Ministro de Defensa Nacional Sr. Alberto Espina; Jaime Riquelme; María Ignacia Álamos; Carlos Carrión y Enrique Cordovez.

II. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS



En mayo, además de recibir para nuestra biblioteca algunas interesantes publicaciones del periódico local de Chillán enviados por nuestra querida amiga Orietta Rodríguez, que ya están disponibles para su consulta, agradecemos los entusiastas y excelentes comentarios recibidos en referencia a nuestra última reseña biográfica especial, y sobre todo a quienes hicieron posible su impresión.

Muchas gracias a todos ellos.

Reseña biográfica especial impresa, ensayo preparado por los distinguidos socios Alberto Fernández Donoso y Norberto Traub Gainsborg, que trata sobre la vida y el aporte realizado por don Arturo Merino Benítez en la construcción de una institucionalidad aeronáutica nacional.

Si desea descargar un ejemplar en PDF, sólo haga doble click sobre esta portada o, descargue desde la siguiente dirección:

http://docs.historiaaeronauticadechile.cl/Especial_Arturo_Merino_Ben%C3%ADtez.pdf

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.

❖ *La Sociedad Mexicana de Estudios Aeronáuticos Latinoamericanos (SMEAL) participa del 74 Aniversario del izaje de bandera de México en el Lejano Oriente*

El 2 de mayo de 1945 a las 6:00 horas el clarín anunciaba la ceremonia de izaje de la bandera nacional en el campamento Clark Field, en Porac, Filipinas. Era la primera y hasta ahora, única vez que la bandera mexicana ondeaba en el extranjero en un hecho de guerra.

Los casi 300 hombres que conformaban el Escuadrón de Pelea 201, de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana, saludaban al lábaro patrio mientras iniciaban sus acciones al lado de los Aliados para liberar a las Islas Filipinas del Imperio Japonés. Hombres y máquinas vieron acción hasta finales de agosto de aquel 1945, donde cinco pilotos ofrendaron su vida abordo de sus respectivos aviones Republic P-47 "Thunderbolt", en distintas acciones.



Ahora 74 años después, se recordó esta gesta histórica a la cual como entonces acudieron a la cita dos veteranos de aquel grupo de jóvenes soldados, especialistas y pilotos. El sargento Fortino González Gudiño de 99 años de edad y el ingeniero Fernando Nava Musa de 91, portando su uniforme de veteranos de guerra, estuvieron en el acto que encabezó el comandante de la Fuerza Aérea Mexicana,

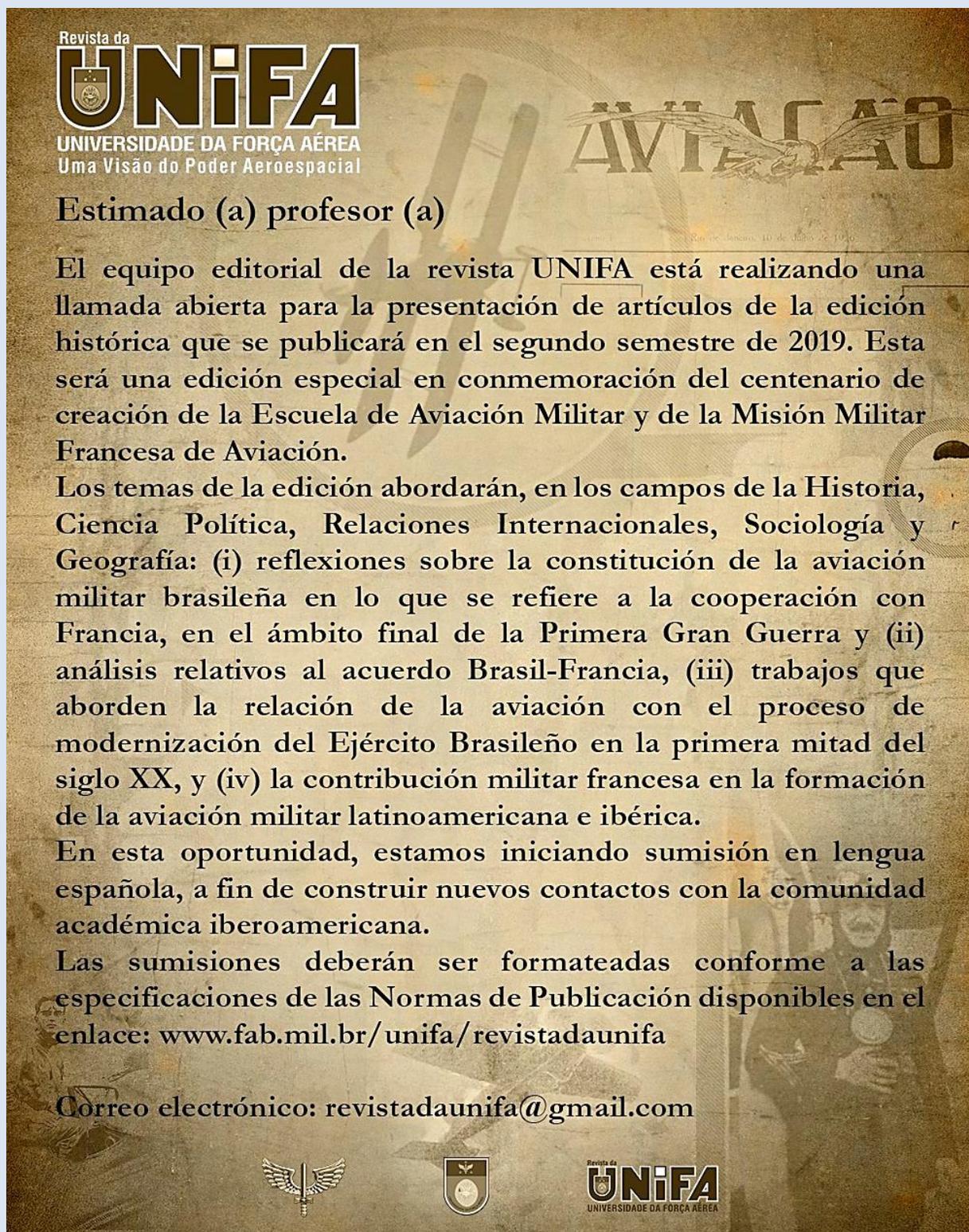
General de División Piloto Aviador Manuel de Jesús Hernández González, y como invitado de honor, el embajador de Filipinas, señor Catalino Dilem Reinante.



El sargento Fortino González Gudiño junto a Alfonso Flores Ramos

El acto se llevó a cabo en la Base Aérea de Santa Lucía, donde familiares de veteranos, invitados y miembros de asociaciones civiles y militares, conmemoraron este importante pasaje de la historia de México. Por parte de la Sociedad Mexicana de Estudios Aeronáuticos Latinoamericanos SMEAL, participaron Óscar Fernando Ramírez Alvarado, Director de Investigación y Cultura; Luis Alfonso Flores Ramos, Vice Presidente y Alfredo Martín del Campo.

- ❖ *Importante invitación recibida por la Universidad de la Fuerza Aérea del Brasil para los investigadores e historiadores aeronáuticos y que compartimos con ustedes.*



Revista da UNiFA
UNIVERSIDADE DA FORÇA AÉREA
Uma Visão do Poder Aeroespacial

AVIAÇÃO

Estimado (a) profesor (a)

El equipo editorial de la revista UNiFA está realizando una llamada abierta para la presentación de artículos de la edición histórica que se publicará en el segundo semestre de 2019. Esta será una edición especial en conmemoración del centenario de creación de la Escuela de Aviación Militar y de la Misión Militar Francesa de Aviación.

Los temas de la edición abordarán, en los campos de la Historia, Ciencia Política, Relaciones Internacionales, Sociología y Geografía: (i) reflexiones sobre la constitución de la aviación militar brasileña en lo que se refiere a la cooperación con Francia, en el ámbito final de la Primera Gran Guerra y (ii) análisis relativos al acuerdo Brasil-Francia, (iii) trabajos que aborden la relación de la aviación con el proceso de modernización del Ejército Brasileño en la primera mitad del siglo XX, y (iv) la contribución militar francesa en la formación de la aviación militar latinoamericana e ibérica.

En esta oportunidad, estamos iniciando sumisión en lengua española, a fin de construir nuevos contactos con la comunidad académica iberoamericana.

Las sumisiones deberán ser formateadas conforme a las especificaciones de las Normas de Publicación disponibles en el enlace: www.fab.mil.br/unifa/revistadaunifa

Correo electrónico: revistadaunifa@gmail.com



IV. EFEMÉRIDES DEL MES DE JUNIO

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

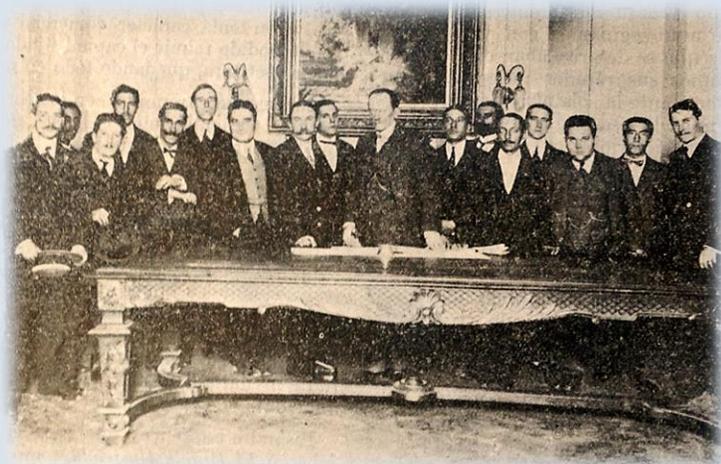
1/06/2000: LAN Airlines ingresa oficialmente a la alianza global Oneworld. Esta alianza global reúne a trece de las mejores y mayores compañías aéreas del mundo, todas comprometidas en proporcionar servicios y valor de clase mundial.

2/06/1927: Son aprobados por Decreto Nº 17.819 del Brasil, el “Estatuto de Aviación Militar” y el “Reglamento de Dirección de la Aviación Militar”.

2/06/1927: Son aprobados por Decreto Nº 17.819 del Brasil, el “Estatuto de Aviación Militar” y el “Reglamento de Dirección de la Aviación Militar”.

2/06/1938: “Fúndase en la ciudad de Porvenir, capital del Departamento de Tierra del Fuego, una sociedad que con domicilio en Porvenir y que bajo la denominación de "Club Aéreo de Porvenir", tendrá por objeto fomentar en todas sus formas entre sus asociados el deporte aéreo y propenderá especialmente, y en cuanto sea posible, a la implantación del tráfico aéreo en la provincia y aún con el resto del territorio de acuerdo con la legislación vigente”.

3/06/1913: Con esta fecha se realizó la primera reunión formal del Aero Club de Chile para dar como creada esta institución con fines deportivos y científicos en beneficio de la locomoción aérea. La fecha de su publicación oficial en el Boletín de las leyes y decretos del Gobierno de Chile, será casi un mes más tarde, el 4 de julio de 1913.





Rodolfo Marsh Martin

3/06/1937: Fallece el joven teniente de la Fuerza Aérea de Chile, señor Rodolfo Marsh Martin, piloto al mando del avión anfíbio Sikorsky S-43 "Chiloé".

Junto a Marsh fallecieron el Teniente Darío Aguilera, el Sargento 2º Arturo Peña y el Cabo 1º Fernando Hermosilla.

Por la encomiable labor y trayectoria que tuvo este oficial, principalmente en el desarrollo de la aviación en estas australes tierras, se bautizó en 1980 con su nombre la Base Aérea Antártica ubicada en la isla Rey Jorge del Territorio Antártico chileno. Denominación que posteriormente se relegó sólo para el aeródromo que esta base posee.

4/06/1919: Se dan de alta en el servicio de aviación, el material de vuelo entregado por Inglaterra tras el término de la Primera Guerra Mundial al gobierno de Chile. 12 monoplanos Bristol, 8 biplanos Experimental Scout S.E.5 y 2 biplanos Avro.



Uno de los "nuevos aviones AVRO"

4/06/1928: El gobierno peruano autoriza a Faucett a operar en el país, la compañía contaba sólo con su primitivo "Curtiss-Oriole de 150 HP y un Avión Fairchild" de cinco asientos.

4/06/1986: Los ultralivianos argentinos Flightstar, LV-U-028 y LV-U-029, piloteados por César Uriarte y Elvio Bullion, efectuaron el primer cruce del Estrecho de Magallanes en aparatos de este tipo. Dos días antes habían iniciado el raid "Uniendo el País", en Ushuaia. Tras haber pernoctado en Río Grande y Cerro Sombrero, el día 4 se aprestaron a iniciar la tercera etapa hasta Kimiri Aike, donde aterrizaron a eso de las 14 horas, habiendo realizado el cruce por la Segunda Angostura, a 2.000 metros de altura y en medio de fuertes nevazones.

4/06/2005: La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) otorga el premio internacional "Eagle Award", a la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile por contribución a la implementación de mejoras en los Servicios de Navegación Aérea.

5/06/1924: Fallece el General de División don Arístides Pinto Concha, quien en 1913 fuera el primer Inspector General de Aeronáutica, cargo desde el cual apoyó e impulsó los esfuerzos del Capitán Manuel Ávalos, primer Director de la Escuela de Aeronáutica de Chile.



5/06/1938: Creación del Club Aéreo de Copiapó. Ubicada en la capital de la provincia homónima y de la Región de Atacama, con tradición minera desde sus orígenes.

5/06/1945: Fallece el Teniente Piloto Aviador, señor José Espinosa Fuentes, perteneciente al famoso Escuadrón Aéreo 201 de la Fuerza Expedicionaria Mexicana, que participa en los frentes de guerra del Teatro Pacífico, durante la Segunda Guerra Mundial.

Sus restos descansan en el Monumento que recuerda a los participantes de este Escuadrón, y que se ubica en Bosque de Chapultepec.



5/06/1963: Se constituye la Sociedad PANAMEÑA DE AVIACIÓN INTERNACIONAL, S.A. (PAISA).

6/06/1946: La Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile otorgó la primera licencia de paracaidismo deportivo, al señor Jorge Alberto Bonhomme Jélvez, ex paracaidista militar nacido en Valparaíso y que sirviera en el Ejército Francés durante la II Guerra Mundial. Bonhomme acreditó estar en posición del brevet emitido por la Parachute Training School de la RAF, en Ringway, Inglaterra.



7/06/1936: Raid Punta Arenas - Puerto Montt - Santiago - Buenos Aires - Punta Arenas efectuado por el piloto civil puntarenense, señor Franco Bianco Bianco. Su aventura se realizó con el objetivo de hacer patente a las autoridades el aislamiento de la zona austral, regresando a Punta Arenas un mes más tarde.

Recibió por su hazaña un trofeo internacional, el que reconoce la hazaña de realizar un raid tan extenso y difícil en un monomotor deportivo, como fue el avión inglés Miles Hawk Major "Saturno", que en la actualidad se encuentra exhibido en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile.

Franco Bianco realizó una gran proeza al unir por primera vez el trayecto de Punta Arenas - Puerto Montt en vuelo directo sin acompañante, travesía que se logró en 9 horas y 45 minutos, en su avión Saturno. Luego de aterrizar en Chamiza, Puerto Montt, prosiguió a Santiago.

El Saturno había despegado desde la base aérea Bahía Catalina a las 7:30 de esa mañana del 7 junio, donde fue despedido por los jefes de la aviación local y amigos. La aeronave era un avión Miles Hawk Mayor de 130 hp, monoplano de ala baja, que podía desarrollar velocidad crucero de 190 a 210 km por hora y una máxima de 240. Considerando la distancia entre Punta Arenas y Puerto Montt, de unos 1.600 kilómetros, el Saturno fue equipado con estanques suplementarios de combustibles en el espacio destinado al copiloto, hasta un total de 340 litros que le permitirían 12 horas de vuelo.

El audaz piloto llevaba como alimento chocolate, galletas y medio litro de agua. Bianco vestía un equipo de cuero forrado para defenderse del intenso frío de las alturas y calefacción eléctrica para los pies y manos. Por si tuviera que aterrizar en la Cordillera confiaba en su avión, que podía maniobrar en menos de 100 metros y, por si hubiese necesidad, llevaba un cuchillo campesino, como lo que se usaban en las estancias, para sacrificar algún animal cordillerano.

Su aterrizaje sin novedad en La Chamiza se produjo a las 17:15 hrs. de ese mismo día y fue transmitido desde Puerto Montt a Punta Arenas para ser comunicado a través de la broadcasting de la época (radioemisoras) y teatros de la comunidad. En los cines de la época, tanto en las funciones de matinée, vermouth y noche, el público aplaudió con indescriptible alegría la noticia.

Al día siguiente emprendió la segunda etapa Puerto Montt-Santiago. Donde nuevamente tuvo problemas meteorológicos, esta vez relacionados a la baja visibilidad. Tal sería que durante aquella jornada le fue imposible llegar a Santiago. Por lo que a la altura de Loncoche tomó la decisión de regresar a La Chamiza.

Al otro día, el 9 de junio, pudo finalmente emprender el viaje hacia Santiago, aterrizando en el aeropuerto Los Cerrillos, a las 16:05hrs, en medio de un festival aéreo que organizó el Club Aéreo de Chile, Santiago. Tal sería la magnitud del viaje que visitó días después, el 15 de junio, al Presidente de la República, don Arturo Alessandri Palma, siendo acompañado por el General del Aire, Diego Arcena y el Comandante de Escuadrilla, don José Jara.

10/06/1933: Los aviadores españoles Mariano Barberán y Joaquín Collar, llegan a Camagüey, Cuba tras un vuelo de 4,500 millas procedente de Sevilla, España, en el avión “Cuatro Vientos” quienes venían en misión de buena voluntad. Al día siguiente continúan su viaje llegando a La Habana, donde permanecen 20 días, para luego partir rumbo a México, donde aparentemente fueron ultimados al descender en un campo en poder de bandidos o indígenas.

11/06/1921: Se bautiza un avión Avro 504K de instrucción, con el nombre del Educador chileno, don “José Abelardo Núñez”.



11/06/1928: En el avión “México Excelsior”, el piloto aviador, capitán Emilio Carranza, inicia su vuelo sin escalas México-Washington.



12/06/1843: Vuelo en Popayán del argentino José María Flores, a bordo de un globo inflado con gas de petróleo, quien repitió el vuelo en Bogotá, Colombia el 27 de octubre de 1845 desde el patio principal del colegio mayor de Nuestra Señora del Rosario. Posteriormente hizo vuelos en Medellín, Barranquilla y Tunja.

12/06/1899: Se realiza en el Jardín de las Tullerías de París, Francia, la competencia de Globos libres, en donde participa el famoso pionero aeronáutico brasilero, señor Alberto Santos-Dumont, pilotando el globo “América”, califica en cuarto lugar luego de recorrer unos 325 kilómetros desde el punto de partida y permaneciendo en el aire 22 horas.



12/06/1912: La primera institución aérea civil del país, el **Aero Club de Chile**, conquista para su entidad las simpatías del Vicario General Castrense, don Rafael Edwards Salas, quien además de haber tenido el honor de ser el Primer Vicario Castrense del mundo en 1910, sería a partir de esta fecha, el primer *Capellán Aéreo de Chile* e integrante del Directorio de la nueva corporación.



12/06/1932: La intrépida aviadora alemana, Elly Beinhorn aterrizó en Arica procedente de Lima, en viaje a Santiago tras pernoctar en Ovalle. Una semana más tarde, el 22 de junio, continuó a Mendoza anotándose como la segunda mujer que realizó la proeza de cruzar la Cordillera de los Andes por avión.

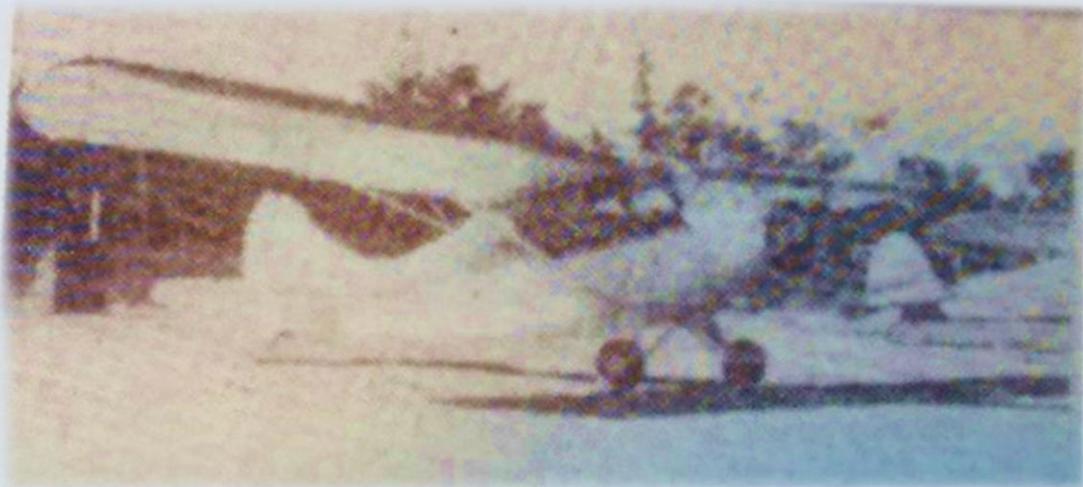
12/06/1970: Primer paro de controladores en Chile. 180 de los 548 funcionarios de la Dirección de Aeronáutica, incluyendo casi todos los controladores de tránsito aéreo iniciaron un paro indefinido de labores. La decisión sorprendió tanto al Gobierno, como a las compañías aéreas nacionales y extranjeras, afectando a cientos de pasajeros. El conflicto se extendió hasta el 3 de julio de ese año, reintegrándose los funcionarios a sus labores el sexto día.

14/06/1941: Ubicado en la capital regional de la Región de Antofagasta, en el norte de Chile. Si bien la creación del Club Aéreo de Antofagasta data de esta fecha, la realidad histórica o más bien, la vida efectiva de la institución, parte hace 75 años atrás, cuando el 11 de marzo de 1944 llegara su primer avión. Un "Aeronca" de 65 H.P. adquirido con el producto de la colecta "Alas para Chile" y que fuera llevado desde Santiago a Antofagasta por la aviadora civil Dora (Mucki) Koeppen Maisan.



En ese mismo año se inició el primer y segundo curso de vuelo, contando siempre para ello, con la eficaz y valiosa cooperación de la Fuerza Aérea de Chile. Con especial cariño se recuerda el nombre de su primer presidente, el comandante Alfonso Schein Ritter.

14/06/1959: Con un cóctel celebrado a las 11.00 horas con las autoridades de la ciudad de Valparaíso y los socios del Club Aéreo Universitario Santa María, se inauguró el avión "Champion" adquirido para la instrucción de los socios pilotos de esa entidad.



El avión "Champion" del Club Aéreo Universitario Santa María.

15/06/1927: Fallece trágicamente el distinguido capitán ecuatoriano, señor Santiago Duarte, quien formó parte del grupo de siete alumnos que fueron becados en la Scuola di Aviazione Gabardini, en Italia.

15/06/1946: Regresa desde Roma, el Arzobispo de Santiago, Su Eminencia Reverendísima José María Caro, convertido en el primer Cardenal chileno. Su recepción constituye una fiesta nacional. Una escuadrilla de aviones de la Fuerza Aérea vuela sobre la capital formando **una cruz en el cielo**.

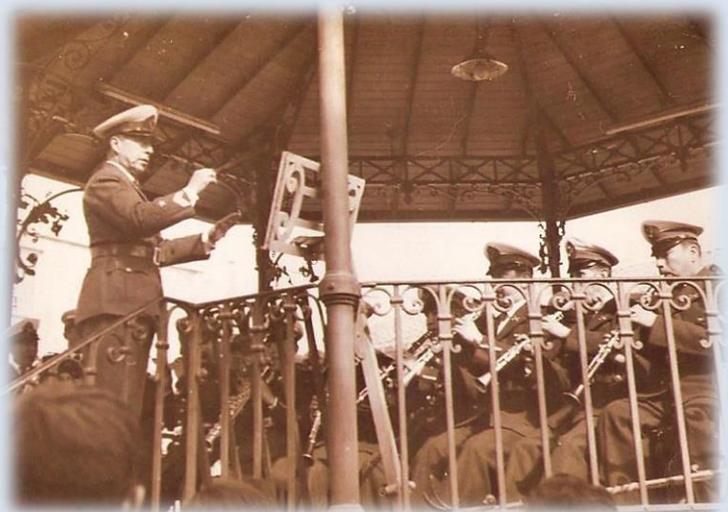
16/06/1887: Nace en Asunción, Paraguay, el señor Silvio Pettirossi Pereira. Este destacado piloto llegará a ser una figura grandemente conocida en muchos países de América, como "El Rey del aire". Tuvo una destacada y promisoria trayectoria como piloto de acrobacias en Europa y América.

Falleció trágicamente, el 17 de octubre de 1916 durante un vuelo en el que verificaba las reparaciones hechas a su avión tras caer en los Estados Unidos. Hoy el aeropuerto ubicado en la ciudad de Luque, en Paraguay, se le denomina Silvio Pettirossi (ASU/SGAS).



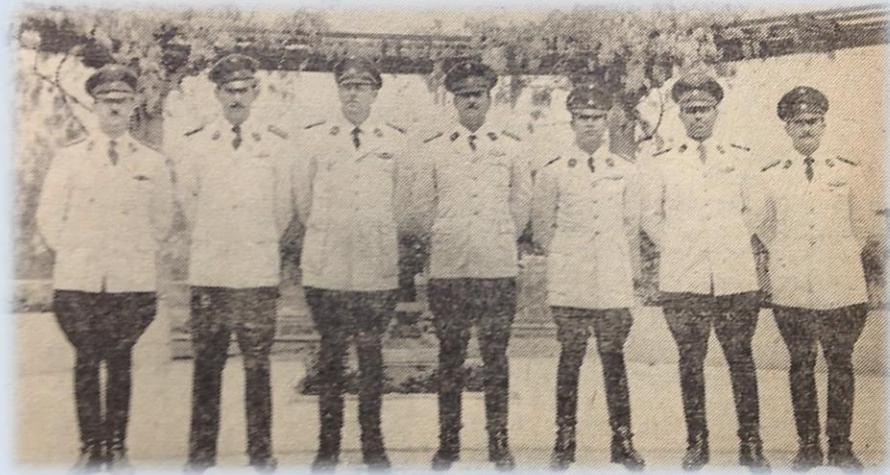
16/06/1934: Se crea la Banda de la Fuerza Aérea de Chile, durante la presidencia de don Arturo Alessandri Palma y bajo el mando del Comodoro del Aire, don Diego Aracena Aguilar.

Su primer director fue el entonces Sargento 1º, señor Enrique Pacheco García de la Huerta, y su primera dotación, que contaba con 16 músicos, nació en el Grupo de Artillería Antiaérea de El Bosque.



16/06/1948: Contando con la autorización del Sr. General Director de la época, don Reynaldo Espinoza Castro, se funda el Club Aéreo de Carabineros de Chile, cuya finalidad sería la de *"fomentar dentro de la Institución el gusto y uso del transporte aéreo, organizando cursos de pilotaje y perfeccionamiento, y*

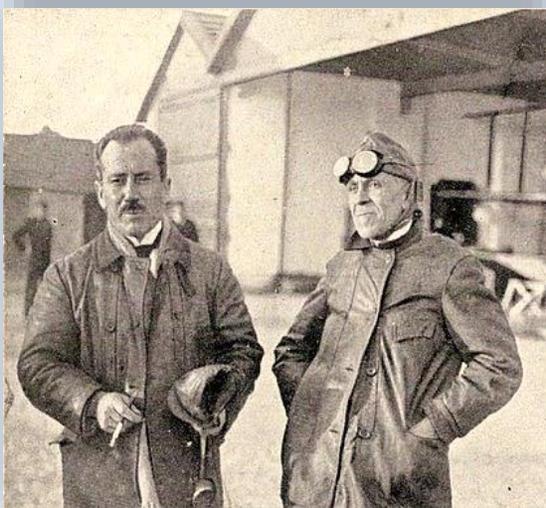
un servicio aéreo-policia.” Se elige entonces una directiva provisoria integrada por el Capitán Guillermo Fuentes B. como Presidente y Mauricio von Teuber S., como Vicepresidente.



De izquierda a derecha: Tenientes René Barrera Vásquez (Secretario), Garcerán Monje Rosas (Protesorero), Mauricio von Teuber Stevens (Vicepresidente), Capitán Guillermo Fuentes Besoain (Presidente), Tenientes: Raúl Figueroa Escobar, Julio Gallardo Donoso (Director Consejero) y Sergio Márquez Molina (Tesorero)

16/06/1968: La primera lluvia artificial en Santiago de Chile, con asistencia de aviones Vampire DH-115 de la Fuerza Aérea de Chile. El Proyecto “Meta” se realizó en conjunto al Ministerio de Agricultura y la Universidad de Chile.

16/06/1964: Es creada la Escuela Técnica Aeronáutica. Contando con la importante cooperación de la Misión Aérea Civil Norteamericana, la Dirección de Aeronáutica pone en marcha este centro formador de especialistas en diversas áreas como meteorología, control de tráfico aéreo, etc., para satisfacer los requerimientos del país en esas áreas. Su primer Director fue el Comandante de Grupo (T) Víctor Robinovitch Castro.



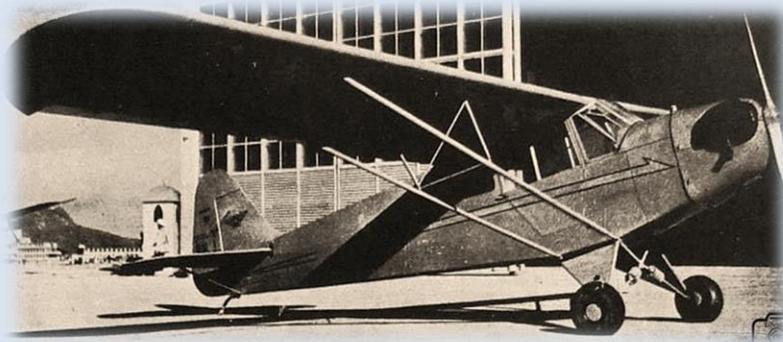
17/06/1922: Con motivo de la conmemoración del Centenario de la Independencia del Brasil, amarizan en Rio de Janeiro, los aviadores portugueses, señores Carlos Viegas Gago Coutinho y Arthur de Sacadura Cabral, luego de llevar a cabo el primer vuelo transatlántico entre Lisboa, Portugal y Brasil.

Los aviadores portugueses realizaron esta famosa primera travesía aérea del Atlántico Sur de 8.383 kilómetros, considerado uno de los mayores hitos aeronáuticos de época, utilizando instrumentos de navegación astronómica de su propia concepción.

17/06/1985: El transbordador Discovery de la NASA, coloca en órbita el primer satélite mexicano, bautizado "Morelos I".

18/06/1919: Se realiza el primer vuelo de correo en el territorio colombiano, entre Barranquilla y Puerto Colombia. Un avión Curtiss Standard, llamado "Bolívar", fue además el primer avión ensamblado en este país. El piloto fue el norteamericano William Knox-Martin. Este acontecimiento fue la chispa que encendió nuevamente los anhelos para tener aviación.

18/06/1940: Vuela por primera vez un prototipo de avión nacional brasilero, el HL-1 (Henrique Lage-1) construido en las oficinas de la Compañía Nacional de Navegación Aérea, en Isla de Viana ubicada en Bahía de Guanabara, Brasil.



Avión HL-1, fabricado por la fábrica CNNA, del renombrado industrial Henrique Lage.

18/06/2009: Tras operar por más de tres años como operador charter exclusivo, PAL Airlines, inicia vuelos regulares en Chile. Tras cuatro años de funcionamiento regular, el 29 de julio de 2013, anuncia el abandono de los vuelos regulares concentrándose en realizar sólo operaciones chárter dentro del país.

19/06/2006: La aviadora chilena, señora Margot Duhalde (Q.E.P.D) recibió del Presidente de Francia el ascenso al grado de Comendador de la Orden de la Legión de Honor.

Ello, en reconocimiento a los servicios prestados por Duhalde a la causa aliada y a Francia durante la Segunda Guerra Mundial, y como recompensa a su contribución eficaz al reconocimiento de la mujer en la sociedad moderna.



21/06/1911: La Federación Aeronáutica Internacional (FAI) define en múltiples clases y sub divisiones, las reglas para todos los records de Aviación.

22/06/1927: Se inician los vuelos comerciales de VARIG en la ruta Porto Alegre – Pelotas – Río Grande, Brasil.

22/06/1946: A partir del Decreto Ley N° 349, se crea la Fuerza Aérea Venezolana con igual rango y categoría que el Ejército y la Armada Venezolanas.

22/06/1979: Promulgación del Decreto con Fuerza Ley N° 2.564 sobre la Aviación Comercial en Chile que garantizaba la libre operación en el mercado nacional de empresas nacionales o extranjeras, así como una desregulación en materia tarifaria, tomando como base la desregulación del mercado aéreo estadounidense y junto con los principios acordados en la Conferencia de Chicago de 1944. Se basa en tres principios fundamentales: libertad en el ingreso a los mercados, libertad de precios y la mínima intervención estatal.

23/06/1978: Es creado el Grupo de Defensa Antiaérea N°23. Su primer comandante fue el Capitán de Bandada (T) Luis Z. Ruiz Navarro. Denominado originalmente Grupo de Artillería Antiaérea N°4, operó en la Base Aérea “Bahía Catalina”, Punta Arenas - Chile, desde el 1° de abril de 1957.

23/06/1986: Se crea en la Primera Brigada Aérea con asiento en Iquique, el Grupo de Comunicaciones y Detección N°34, como Grupo de Comunicaciones y Electrónica N°34, el 23 de junio de 1978, y su primer comandante fue el Comandante de Grupo (T), señor Edgardo Parra Yáñez. Desde 1970 la Unidad opera en el Aeropuerto de Chabunco, Punta Arenas, recibiendo su denominación actual con fecha 23 de junio de 1978.

24/06/1916: Primer Cruce en Globo de la Cordillera de los Andes por su parte alta. Los aeronautas argentinos, Eduardo Bradley y el Capitán de Ejército, Ángel María Zuloaga, despegan de Santiago, Chile en el Globo “Eduardo Newbery” elevándose hasta alcanzar los 8.100 metros de altura sobre el nivel mar. Luego de tres horas y media de travesía bajaban en el valle de Uspallata, Argentina.

En la estación de Uspallata (Mendoza), hoy se encuentra una placa recordatoria de bronce que dice lo siguiente: ***“Felices de vosotros que habéis refrendado con una rúbrica hecha en el firmamento, la fraternidad de dos pueblos vecinos, trazando sobre su bóveda común la curva simbólica del arco iris que si es presagio de calma cuando finge el sol, tiene que ser anuncio de amor seguro cuando lo pinta el hombre”***.

La placa fue puesta allí por iniciativa de una Comisión Nacional de Homenaje, presidida por D. Jorge A. Mitre para distinguir, en nombre del pueblo argentino, a los héroes de la primera travesía aérea de los Andes, don Eduardo Bradley y el entonces Teniente 1º, don Ángel María Zuloaga en el lugar donde aterrizaron con un globo libre, luego de la hazaña.

24/06/1917: Se hace acreedor al Brevet de Piloto Aeronauta N°4 del Aeroclub de Chile, don Armando Venegas de la Guarda, fundador y primer presidente del Círculo de Precursores de la Aviación Chilena, entidad fundada el 20 de agosto de 1948.

24/06/1950: Alrededor de las diez de la mañana de este día, fueron bautizados los dos primeros aviones del Club Aéreo de Carabineros de Chile. En lo que resultó ser una interesante ceremonia efectuada en

el costado oriente del Aeropuerto de Santiago "Los Cerrillos", tras una misa de campaña a cargo del capellán mayor del Cuerpo de Carabineros, monseñor Guillermo Canning, se verificó el bautizo de las dos primeras aeronaves: un Cessna 170 y un Aeronca Chief.

Acto seguido, los presentes participaron de un coctel que ofreció el Directorio de la entidad, encabezados por su presidente, el Capitán de Carabineros don Mauricio von Teuber Stevens. Amenizó la ocasión el Orfeón del Cuerpo de Carabineros y el Coro polifónico de la Escuela de Aspirantes a Oficiales.



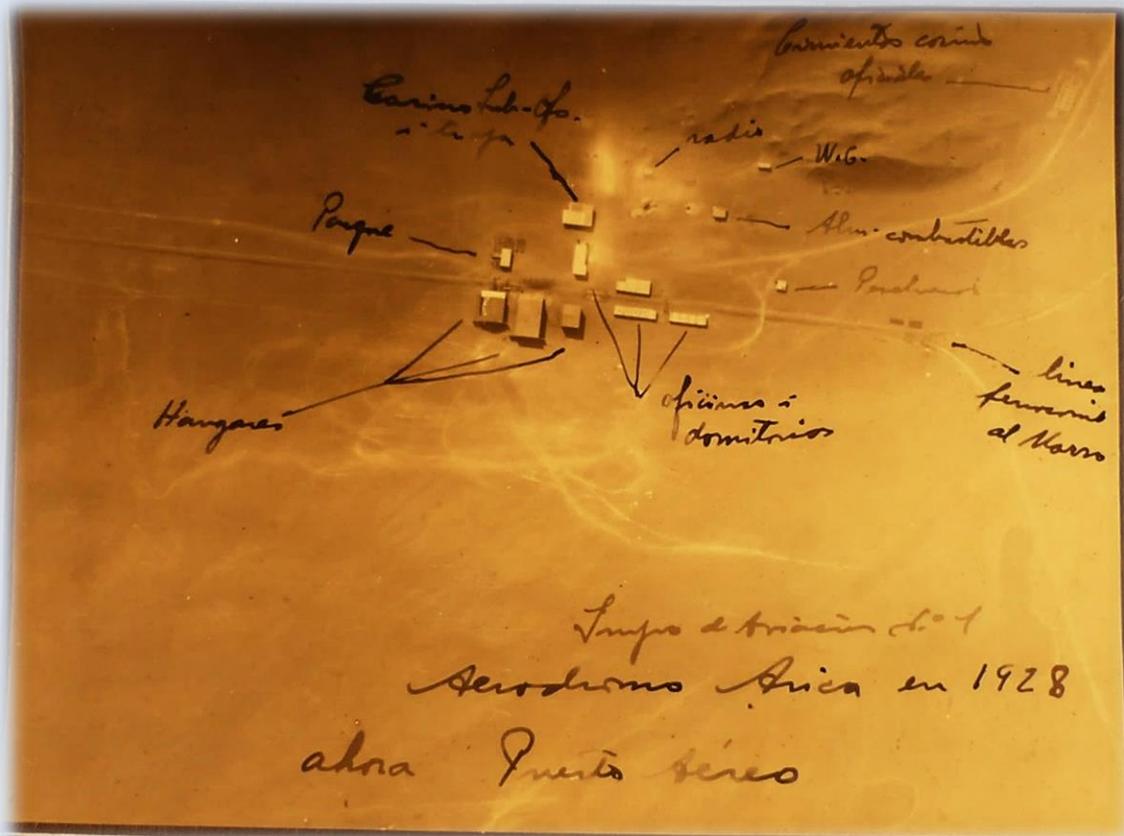
Las madrinas sostienen las cintas, mientras el Capellán Mayor de Carabineros, Monseñor Canning lee el correspondiente pastoral al bendecir las aeronaves instituido en 1924.

25/06/1953: Se dispuso el traspaso de la Dirección de Aeronáutica a la Subsecretaría de Aviación, dejando de depender de la Fuerza Aérea de Chile, aunque esta última debía continuar suministrando el personal y los recursos económicos.

25/06/1953: Se dicta el Decreto Fuerza de Ley N° 343, el cual introdujo una completa reorganización institucional en materia de transportes. Se crea una nueva institucionalidad aeronáutica que especifica que el tráfico aéreo dentro del país queda reservado exclusivamente para empresas nacionales, medida que se mantendría por 27 años, hasta la promulgación de la Ley 2.564, que establece la libertad de los cielos nacionales. En segundo lugar, se da por terminado el monopolio de LAN, al no quedar establecido ninguna empresa en particular para operar rutas domésticas.

26/06/1921: Cuatro aviones chilenos evolucionan sobre el monumento al prócer argentino, General Bartolomé Mitre inaugurado en el Parque Forestal de Santiago, con ocasión del centenario de su natalicio.

26/06/1929: Otro más de los aspectos aeronáuticos que preocupaba a Arturo Merino Benítez, era la pronta creación de una infraestructura aeroportuaria nacional. A través del Decreto Supremo N° 2028 se estableció la habilitación de aeropuertos aduaneros a aeródromos públicos en los que se mantengan y ejerza el derecho de soberanía de la misma forma que se ejerce en el espacio aéreo. De esta forma quedaron como aeropuertos abiertos al tráfico aéreo internacional, estaban los aeródromos de Arica, Puerto Montt, Punta Arenas y Santiago, mientras que aeródromos públicos estaban Arica, Antofagasta, Copiapó, Ovalle, Santiago, Puerto Montt y Punta Arenas. Junto a esto el DS N° 2028, reglamentó la utilización de los aeropuertos y aeródromos a través de un pago por derecho de uso de pistas, aterrizaje, losa y hangares. Otro punto que se establecía eran las dimensiones de estos primeros aeródromos, los cuales debían tener al menos dos franjas de terreno de 300 a 200 metros por 600 y 1000 metros de largo, los cuales deben estar orientados según la dirección de los vientos predominantes.



Vista aérea del Aeródromo El Buitre en Arica, 1928

26/06/1942: Es creado el Club Aéreo Universitario de Aviación. Su primer Presidente fue el entonces Senador de la República de Chile, señor Eduardo Cruz Coke. En esta fecha, se dan cita en el aula magna de la Escuela de Derecho, una numerosa concurrencia formada por estudiantes de las diversas facultades de la Universidad de Chile y Pontificia Universidad Católica, oficiales de la Fuerza Aérea Nacional, y representantes de la aviación civil, con el objeto de echar las bases de una nueva institución, filial del entonces Club Aéreo de Chile, que tendría por objeto fomentar en el ambiente estudiantil el entusiasmo por la causa de la aeronáutica, e ir hacia la formación de nuevos contingentes de pilotos para la defensa del cielo patrio .

26/06/1971: Inicia operaciones en Chile Cubana de Aviación, primer reflejo en la aeronáutica nacional de los cambios políticos tras la llegada al poder del Gobierno socialista del Doctor Salvador Allende G.



27/06/1889: A poco tiempo de recibir el Batallón de Telégrafos su primer globo, arriba sin previo aviso la Reina Regente en España, doña María Cristina, a la Casa de Campo donde junto al estanque de patinar, la 4ª Compañía del Batallón de Telégrafos hacía prácticas y maniobras de inflación con el recientemente adquirido Globo “Yon” de origen francés.

Sin dudarle un instante, la Reina subió a la barquilla con el Teniente Coronel, señor Licer López de la Torre Ayllón y realizó una ascensión.

Como recuerdo de la misma se acuñó una medalla y desde ese momento el primer globo recibió el nombre de “María Cristina”. Días después fue S.A.R. la Infanta Isabel, la que ascendió hasta una altura de 500 metros en este mismo globo, longitud máxima del cable de retención.

27/06/1914: El aviador civil chileno, señor David Manuel Fuentes Soza, establece el record sudamericano de distancia al unir la ciudad de Concepción y la localidad de Paine (450 Kilómetros de distancia) en un vuelo sin escalas que duró 5 horas y cinco minutos.



27/06/1959: Creación del Club Aéreo del Cobre. Uno de sus más entusiastas fundadores, fue nuestro recordado socio, Mauricio von Teuber Stevens, quien tras retirarse de Carabineros de Chile, en 1959 entró como empleado a Andes Copper, promoviendo la idea de crear el Club Aéreo del Cobre, "Cadeco".



Mauricio von Teuber Stevens

27/06/1977: Grupo de Telecomunicaciones y Detección N°33. Inicialmente bautizado como el Grupo de Comunicaciones y Electrónica N° 33, la unidad tiene asiento en la IV Brigada Aérea en Punta Arenas. Su primer comandante fue el Teniente (T), señor Ignacio Baeza Cruz.

28/06/1941: Creación del Club Aéreo de Chillán. Ubicada en la Región del Biobío.

28/06/1958: Se crea el Departamento de Relaciones Públicas de la Fuerza Aérea de Chile, cuya denominación actual es **Departamento Comunicacional de la Fuerza Aérea de Chile**.

Esta importante entidad que hoy está a cargo del CDA (AD) Mario Jorquera Solis, es el órgano difusor oficial de la Fuerza Aérea ante la opinión pública y los medios de comunicación.

En su origen estaba bajo la dependencia directa del Secretario General de la Comandancia en Jefe, siendo su primer Jefe el Capitán de Bandada (A) Roberto Sánchez Celedón, entre los meses de enero y junio de 1960.



Roberto Sánchez Celedón

28/06/1966: Se crea el Club Aéreo de Nacimiento, situado en la provincia del Bío-Bío. Se ubica a 550 km al sur de Santiago y a 108 km de la capital de la región.



29/06/1919: Se toman las primeras fotos aéreas de la ciudad de La Habana en Cuba, desde un avión bautizado "SUNSHINE". El 29 de mayo de 1919 se fijó que Agustín Parlá realizaría el primer vuelo comercial con los Estados Unidos de Norteamérica, y así resulto al transportar un cargamento de jabón en polvo Sapolio en el avión "Sunshine". Un mes más tarde —el 29 de junio— fueron tomadas desde el mismo avión por el reportero gráfico del periódico *El Mundo*, señor Adolfo Regreceni, las primeras fotografías aéreas de la Habana".

30/06/1943: La Fuerza Aérea de Chile crea el Comando Costanero mediante el D.S. Confidencial N° 14, con la responsabilidad de *"regular las actividades aéreas que se deriven del cumplimiento de las misiones de patrullaje aeromarítimo y vigilancia del litoral..."*



Bote volador Consolidated PBY-5 "Catalina" empleado para la creación del Comando Costanero

V. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

A 103 AÑOS DEL PRIMER CURSO DE AVIADORES NAVALES

En 1910, el año del Centenario de la Creación de la Primera Junta de Gobierno en Chile, la Marina se encontraba concentrada principalmente en un plan de renovación y fortalecimiento de la Escuadra Nacional, lo que consistía en la adquisición de dos acorazados y seis destructores en Gran Bretaña, además, de dos submarinos en los Estados Unidos de Norteamérica.

En esta época, un número de oficiales y gente de mar se trasladó a Inglaterra y Estados Unidos para la construcción de los buques antes mencionados. Es así que el Teniente 1° Edgardo von Schroeders Sarratea fue comisionado a los Estados Unidos para supervisar la construcción de los dos submarinos, país al que viajó el 1 de agosto de 1911.

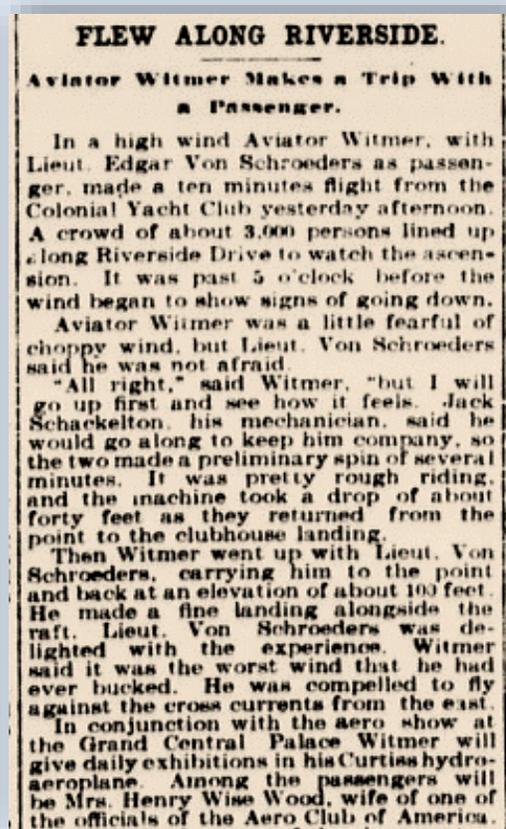
Según el Coronel de Aviación Enrique FLORES Álvarez, en su libro "Historia Aeronáutica de Chile", informa que el teniente Edgardo von Schroeders, el 5 de junio de 1912, participó en un vuelo en hidroavión, en el río Hudson, en las proximidades del Colonial Yacht de Nueva York, acompañando al piloto Charles C. WITMER. Este vuelo se puede considerar como el primero efectuado por un miembro de la Armada de Chile.

Charles Christian WITMER, era un piloto al servicio de la compañía Curtiss, que efectuaba vuelos de exhibición para posibles compradores.

El diario El Mercurio, de fecha 20 de junio de 1919, en su página 9, corrige que este vuelo se habría realizado el 11 de mayo de 1912, además agrega:

"El teniente von Schroeders de la Legación chilena, llegó a las 5.45 P.M. para inspeccionar la máquina por orden del gobierno chileno...me imaginaba hasta ahora que el hidro-aeroplano era sólo un juguete, pero me he convencido que es una verdadera arma e informaré favorablemente a mi gobierno"

Este antecedente primigenio, que fuera posteriormente corroborado con una nota del diario norteamericano *The Sun*, arrojan luces sobre el pionero de la Armada por incursionar en la aviación. Tal vez el informe favorable del vuelo realizado por el teniente von Schroeders haya influido en la decisión de la Marina de Chile en 1916.



El Ministro de Guerra, don Cornelio Saavedra Montt, conociendo el interés de la Armada por la aviación, hizo una invitación, a comienzos de 1916, para que oficiales y gente de mar se integraran al cuarto curso de la Escuela de Aeronáutica.

Hay que valorizar debidamente este hecho por cuanto la citada escuela, creada apenas tres años antes, se mantenía con un enorme esfuerzo, dada la imposibilidad de obtener material aéreo y satisfacer otras necesidades, por el estado de guerra entre las naciones de mayor desarrollo aeronáutico.

El año 1913, recién fundada la Escuela Militar de Aeronáutica, se ofreció a esa Dirección Jeneral cuatro plazas de Oficiales y cuatro de sub-Oficiales para hacer un curso y llegar a obtener el título de Piloto Aviador y de Piloto Militar.-

Si en ese tiempo se estimó que era todavía dudosa la utilidad que la Aeronáutica pudiera reportar a la Marina hoy día es un hecho la innegable utilidad de poner a la Aeronáutica al servicio no solo del Ejército sino también de la Marina.-

*Carta-Invitación del Ejército a la Marina para efectuar curso de pilotos,
21 de enero de 1916.*

El Consejo Naval del 7 de febrero de 1916 analizó el oficio enviado por el Estado Mayor del Ejército, extendiendo una invitación para que cuatro oficiales e igual número de suboficiales efectuaran el curso en la Escuela de Aeronáutica Militar, para llegar a obtener el título de Piloto Aviador y Piloto Militar, resolviendo:

“En vista de la urgente necesidad de implantar cuanto antes este servicio en la Armada... aceptar el ofrecimiento., y solicitar del Supremo Gobierno la autorización correspondiente.”

El suscrito estima que hay urgente necesidad para la defensa del país en aceptar las vacantes a fin de ir formando el personal que despues ha de tener a su cargo este importante servicio que habrá muy luego de agregarse a la Armada, i si VS. prestase la suprema aprobacion, esta Direccion seleccionaría a los cuatro Oficiales que desearan ingresar a la Escuela de Aviacion i entre los cuatro sub-oficiales serian; Un sarjento artillero; un sarjento torpedista i dos maquinistas, estos últimos para el estudio de los motores.-

Carta del Director del Personal al Director General de la Armada, indicando la necesidad de aceptar la invitación al curso de aviación, del 4 de febrero de 1916.

Los trámites se hicieron de inmediato y a fines del mismo mes, la Dirección del Personal por intermedio de una Orden del Día: "Pone en conocimiento del personal de la Armada que desee especializarse en aeronáutica, que la Marina cuenta con cuatro vacantes para oficiales y cuatro para suboficiales en la Escuela de Aviación del Ejército, para el próximo curso que se abrirá en marzo y que durará ocho meses".

CURSO DE AVIACION.

Se pone en conocimiento del personal de la Armada que deseen especializarse en Aeronáutica, que la Marina cuenta con cuatro vacantes para Oficiales i cuatro para Sub-Oficiales *en la Esc. de Av. del Ejército* para el próximo curso que se abrirá en Marzo i que durará ocho meses.

Las condiciones necesarias para ingresar a la citada Escuela son:

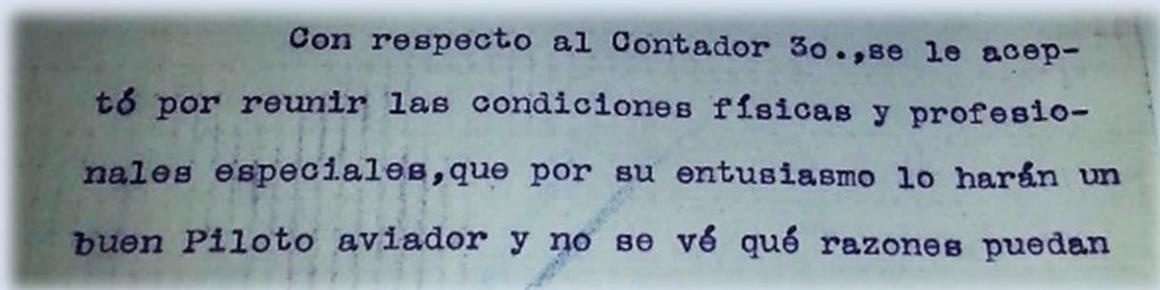
- Peso menor de 75 kilos;
- Alto poder visual;
- Ser soltero;

Orden del Día de la Dirección del Personal informando del Curso de Aviación.

En el caso de los Oficiales, sólo eran aceptables los Guardiamarinas de 1ra, clase (examinados) y los Tenientes. En el caso de los Suboficiales, la Orden del Día era orientadora en cuanto al propósito de este único intento en la Armada de tener pilotos en sus escalafones de Gente de Mar. De los cuatro postulantes, dos deberían ser maquinistas para ser *“destinados al estudio de los motores”*. Exige además un artillero y un torpedista. No aclara explícitamente este requisito de especialidad, pero puede intuirse una preocupación por el armamento.

Los primeros días de marzo transcurrieron en la selección de postulantes, exámenes médicos y reemplazo de los rechazados hasta que, finalmente, la Dirección del Personal comunicó al escalón superior, el nombre de los seleccionados, por oficio del 16 de marzo de 1916. En este documento, se señalaba que postularon dieciséis Oficiales y Suboficiales de los cuales se seleccionaron ocho, como estaba previsto en la convocatoria.

El documento explicaba, que pese a no estar previsto en la Orden del Día que ofreció las vacantes, se seleccionó a un oficial contador en atención a que: *“...Ha demostrado mucho entusiasmo por ser aviador y por el conocimiento que esta Dirección tiene de él”*. Esta distinción recayó en el Contador 3° Carlos YANQUEZ Cerda.



Con respecto al Contador 3o., se le aceptó por reunir las condiciones físicas y profesionales especiales, que por su entusiasmo lo harán un buen Piloto aviador y no se vé qué razones puedan

Trozo del documento que aceptaba la postulación del Contador 3° Carlos YANQUEZ Cerda.

De esta manera y con algunos cambios de último momento se constituyó el primer curso de pilotos para la Aviación Naval, el que duraría ocho meses. En el acta del Consejo Naval del día 16 de marzo de 1916 se aceptaron los nombres de los candidatos y se resolvió encargar a la Comisión Naval en Londres la obtención de: *“Reglamentos de Escuelas de Aviación y datos sobre su organización en Estados Unidos y países Europeos”*.

Este primer curso estuvo constituido por el siguiente personal:

- | | |
|---|-----------------------------|
| 1. Teniente 2° | Pedro LUCO Christie |
| 2. Guardiamarina de 1ª. Clase | Enrique DE LA MAZA Riquelme |
| 3. Ingeniero 3° | Francisco CRUZ Anguita |
| 4. Contador 3° | Carlos YANQUEZ Cerda |
| 5. Maquinista 2° | Abraham VILLALOBOS |
| 6. Maquinista 2° | Juan CONSTANZO |
| 7. Torpedista 2° | Luis FARIAS |
| 8. Sargento 2° Artillero Defensa de Costa | Juan URRUTIA |

Tengo a honra manifestar a V.S. que el personal que se ha designado para que ingrese al Curso de Aviacion, en la Escuela del Ejército, es el siguiente:

Teniente 2o.	Sr. Pedro N. Luco,	✓
Guard.Marina 1a.	" Enrique de la Maza,	✓
Injeniero 3o.	" Francisco Cruz,	✓
Contador 3o.	" Cárlos Yanquez,	✓
Maquinista 2o.	✓ Abraham Villalobos,	✓
1o.	✓ Juan Constanzo,	✓
Sarjento 2o.Torp.	✓ Luis Farias y	✓
Sarjento 2o.Artill.	Juan Urrutia.	✓

Acta del Consejo Naval del 16 de marzo de 1916, indicando los seleccionados para integrar el curso de aviación.

El 27 de abril de 1916, comenzó la instrucción práctica y teórica para los alumnos del 4° curso de la Escuela Aeronáutica del Ejército. Además de los alumnos navales, el siguiente personal del Ejército de Chile integraron el citado curso:

- | | |
|---|-------------------------------------|
| 1. Teniente 1° Ignacio ALIAGA González | Regimiento Caballería "Granaderos". |
| 2. Teniente 1° Luis FIGUEROA Gómez | Regimiento Artillería "Miraflores". |
| 3. Teniente 1° Gonzalo VALDIVIESO Herrera | Regimiento Infantería "Maipo". |
| 4. Teniente 1° Andrés SOZA Fuentes | Regimiento Infantería "Chacabuco". |
| 5. Teniente 1° José ARREDONDO Lillo | Regimiento Infantería "Yungay". |
| 6. Teniente 1° Belisario BRUCE Molina | Regimiento Infantería "Maipo". |
| 7. Teniente 1° Gonzalo VALDIVIESO Herrera | Regimiento Infantería "Rancagua". |
| 8. Sargento 1° Damián GONZÁLEZ | Regimiento Infantería "Rancagua". |
| 9. Vicesargento 1° Carlos JIMÉNEZ | Regimiento Infantería "Rancagua". |
| 10. Vicesargento 1° Roberto COFRÉ | Regimiento Caballería "Granaderos". |
| 11. Vicesargento 1° Manuel OPAZO | Regimiento Caballería "Granaderos". |
| 12. Sargento 2° Agustín SOTO | Regimiento Infantería "Llanquihue". |
| 13. Sargento 2° José del Carmen OJEDA | Regimiento Infantería "Llanquihue". |
| 14. Sargento 2° Luis ABARZUA | Regimiento Infantería "Chiloé". |
| 15. Sargento 2° Heriberto VIVANCO | Regimiento Infantería "Chacabuco". |

La instrucción de este numeroso curso estuvo a cargo del Teniente 1° Arturo URRUTIA, como Jefe de Instrucción Aérea, con la colaboración de los Tenientes 1os. Emilio BRANDEMBERG y Darío AGUIRRE, y los Sargentos 1os. Juan VERSCHEURE y Luis CASTRO.

Como era de esperar, un programa tan recargado, con tantos participantes y con escaso material de vuelo, tuvo múltiples inconvenientes en cuanto a continuidad y eficiencia en la instrucción. A pesar de estar comprobado que el aprendizaje en monoplanos era más efectivo, se dispuso que la mitad del curso empleara material biplano. Por otra parte, ante lo precario de los medios, la superioridad disminuyó las exigencias para optar a piloto militar y redujo asimismo las pruebas exigidas para piloto aviador.

Contribuyó a restar continuidad a la instrucción, la designación de cuatro pilotos y los correspondientes aviones para concurrir en el mes de julio a las festividades conmemorativas de la Independencia de Argentina. En esa oportunidad, se destruyeron tres aviones de la Escuela participando en una carrera que se organizó entre Buenos Aires y Mendoza. Otros más se destrozaron en el país, resultando que para el desfile del 19 de septiembre se presentaron en vuelo los únicos cuatro aviones que le quedaban operativos a la Escuela. Aunque el año anterior se habían presentado solamente dos, el resto pasó por tierra, pero en esta oportunidad, lo que voló era todo lo que había, el resto estaba en forma de aviones destruidos o desarmados.

En un esfuerzo supremo por mantener el curso, se eligió a los más aventajados para continuar la instrucción de vuelo y se despachó a sus Unidades al resto. En estas circunstancias, un nuevo accidente enlutó a la Escuela, mientras se cumplían las pruebas para optar al título de piloto aviador, el 18 de octubre de 1916.

Dada la orden de iniciarse las pruebas, el primero en elevarse fue el Teniente SOZA, quien, piloteando un Blériot 35 HP., tipo Escuela, ejecutó los cinco 8 reglamentarios y aterrizó en un punto determinado. Subió después el Sargento ABARZUA en un biplano Sánchez-Besa de 80 HP., efectuando las pruebas con el mismo éxito.

En el mismo aparato tomó colocación el Teniente 2° Pedro Nicolás LUCO. Se despidió tranquilo de sus instructores, Sargento VERSCHEURE y Teniente AGUIRRE, y como este último le recomendara prudencia y tino, recordándole la muerte de PETTIROSSI, acaecida por esos días en Buenos Aires, LUCO le respondió sonriendo: *“Es muy posible que yo también caiga, compañero, porque todo lo bueno desaparece”*.

Algunos minutos después el biplano del Teniente LUCO había salido de los límites de la cancha y evolucionaba a una altura de 30 metros sobre los potreros del fundo del Sr. MEDINA, cuando al tratar de pasar por dos eucaliptus aislados, chocó el ala derecha de su avión, invirtiéndose en el aire para luego caer con gran estrépito a tierra. El golpe fue recio y de los escombros sólo fue posible sacar el cuerpo moribundo del piloto.

El accidente se produjo a las 09:12, y las 09:40 la Escuela Aeronáutica Militar inscribía un nombre más en el libro de sus mártires. Esto le costó la vida de este joven Oficial, egresado de la Escuela Naval tan solo cinco años antes.

La Armada perdía así, su primer miembro en actividades aéreas, en el esfuerzo inicial de crear una nueva especialidad, en tan adversas condiciones.

Se pagaba así un duro precio a lo escaso del entrenamiento de que se podía disponer, por razones de economía. El Teniente LUCO, como muchos otros, se presentó a examen después de haber efectuado tres o cuatro prácticas de vuelo solo, a diferencia de los primeros años de la Escuela, en que se realizaban diez o más antes del examen.

Los restos del Teniente LUCO, fueron transportados de la Escuela a la estación de ferrocarriles de San Bernardo y desde allí en un carro especial a Valparaíso, en donde fueron sepultados con los honores correspondientes.

Entrada
Permitida *Trop. de Aeronáutica*
Salida *18. X. 916*

El Buzone, 18 de Octubre de 1916. *P 18/10/16*

A la
Inspección de Aeronáutica
No. 144
SANTIAGO.-

Para dar cuenta a esa Inspección que hoy a las 9.12 A.M. sufrió un accidente el Comiente 2° de la Armada, Sr. Pedro N. Lugo Cristóbal en el aparato escuela La Sanchez Besa 80 HP.

El Piloto Teniente Sr. Lugo, falleció a las 9.40 A.M., siendo la causa de su muerte fractura del cráneo.

El aparato se destrozó completamente.

Se instruye el sumario correspondiente.-

Estado Mayor General
Inspección de Aeronáutica
No. 317.
santiago, 18 de Octubre de 1916

Al
ESTADO MAYOR GENERAL
Guarnición

Para su conocimiento.

San J. D. ...
Corl.ó Insp. de Aeronáutica.

Informe del accidente del Teniente 2° Pedro N. LUCO.



Biplano Sánchez-Besa, semejante al que se destruyó en el accidente que costó la vida al Teniente 2° Pedro LUCO.

El 16 de noviembre, después de cumplir satisfactoriamente sus exámenes, teóricos y prácticos, los siguientes Oficiales y Suboficiales navales del 4° Curso recibieron sus títulos de Pilotos-Aviadores:

- Contador 3° Carlos YANQUEZ Cerda
- Torpedista 2° Luis FARÍAS
- Guardiamarina de 1ª Clase Enrique de la MAZA

En conformidad a la Directiva de la Inspección de Aeronáutica el 1 de diciembre quedaron terminadas las pruebas para optar al brevet de piloto-aviador, regresando a sus respectivas Unidades los Marineros que no lograron recibir su título:

- Maquinista 2° Abraham VILLALOBOS
- Sargento 2° Artillero D.C. Juan URRUTIA

El 24 de diciembre efectuó el triángulo El Bosque-Naltagua-Requinoa-El Bosque, el Contador 3° Carlos YANQUEZ Cerda, dos días después recibió su título de Piloto Militar.

A fines de diciembre, los siguientes alumnos navales quedaron en condiciones para obtener el brevet de Piloto-Aviador:

- Ingeniero 3° Francisco Cruz
- Maquinista 2° Abraham Villalobos

Y los siguientes para obtener el brevet de Piloto Militar:

- Guardiamarina de 1ª Clase Enrique de la MAZA
- Torpedista 2° Luis FARÍAS

El maquinista 2° Abraham Villalobos, el 25 de mayo de 1917; destruyó el Sánchez-Besa 100 HP. "Teniente LUCO", sufriendo el piloto la fractura de una pierna y luxación de la articulación del hombro derecho.

A principios de junio de 1917, pasaron a disposición del Ministerio de Marina, el Guardiamarina de 1ª clase Enrique de la MAZA y el Ingeniero 3° Francisco A. CRUZ.

En noviembre de 1917, el Torpedista 2° Luis FARIAS, inició el triángulo El Bosque-Naltagua-Requinoa-El Bosque³. El 13 de noviembre, emprendió el vuelo en dirección a Curicó para cubrir los 300 kilómetros a una altura determinada, última prueba que lo accedió al brevet de Piloto Militar, FARIAS efectuó el raid en muy buenas condiciones aterrizando en la Escuela a las 17,55 horas de ese día.

El 18 de diciembre de 1917, regresaron a sus Unidades Navales, el Torpedista Luis FARÍAS y el Maquinista Juan CONSTANZO.

Los alumnos del primer curso de aviadores navales de 1916, durante 1918 estaban dispersos a través de toda la Armada, el aviador civil David FUENTES protagonizó un acontecimiento que pudo terminar en desgracia, en su exhibición del 10 de mayo de 1918, en el Club Hípico de Concepción, fue visitado por ex-alumnos de la Escuela de Aeronáutica Militar de El Bosque que se encontraban destinados en las Unidades de la zona y alejados de las actividades de vuelo. FUENTES ofreció su avión para que pudieran efectuar algunos vuelos. Un Sargento del Ejército y otro de la Armada aceptaron de inmediato y volaron sin contratiempos. Al día siguiente, el Sargento Torpedista Luis FARIAS quiso repetir la experiencia y despegó del Club Hípico con un pasajero. Al intentar aterrizar en un pequeño terreno dentro de la Base Naval de Talcahuano, dañó seriamente el avión, pero resultó ileso junto a su acompañante. La aeronave debió ser reparada dentro de la repartición naval, para ser devuelta a su dueño.

Es interesante hacer notar que, del primer personal enviado por la Armada a estudiar aeronáutica, ninguno prestó servicios efectivos de Aviación en la Marina, porque ésta carecía del material necesario.

CONTADOR 3° CARLOS YANQUEZ CERDA, PRIMER AVIADOR NAVAL

Nació el 24 de marzo de 1893 en la ciudad de Traiguén, hijo de Alejandro YANQUEZ y Clarisa CERDA, era el 3° de siete hermanos. Se casó con Zulema BUSTOS Poblete y no tuvieron hijos.

El 31 de marzo de 1913, antes de cumplir los 20 años de edad, fue nombrado Contador de 3a. Clase.

El 3 de mayo de 1913, fue transbordado al "O'Higgins", comandado por el Capitán de Navío Javier MARTÍN, buque en el cual se arbolaba la Insignia del Comandante en Jefe de la Escuadra de evoluciones, Contraalmirante Froilán GONZÁLEZ.

El 4 de agosto de 1914, se dirigió a Magallanes, como ayudante del Comisario de ese Apostadero.

³ La distancia entre El Bosque y Naltagua es de 48,7 km. Ambas localidades en la Región Metropolitana. Entre Naltagua y Requinoa es de 195 km.

Con fecha 2 de marzo de 1916 fue transbordado al “Esmeralda” y el 15 de abril es desembarcado con el fin de ingresar al curso de Aviación Militar en la Escuela Aeronáutica Militar.

Por Decreto Supremo N°02223, de fecha 01 de marzo, se le nombra alumno de la Escuela Aeronáutica del Ejército, donde había ingresado el 27 de abril, al primer curso de Aviadores Navales, en esta escuela en “Lo Espejo”.

A raíz de los problemas que presentaba la Escuela en relación al escaso material de vuelo disponible, se seleccionaron a los mejores alumnos, entre ellos YÁNQUEZ, quien el 16 de noviembre de ese año rindió satisfactoriamente las pruebas reglamentarias para optar al título de Piloto Aviador.

Así, el Contador YÁNQUEZ se transformó en el primer miembro de la Armada en recibir su título de Aviador Naval.

El Contador YANQUEZ, el 10 de enero de 1917 fue destinado al Depósito General de Marineros, en espera de un transbordo, pero el 12 de junio se le aceptó la renuncia de su puesto y cancelados sus despachos, por Decreto Supremo del 8 de junio de 1917.

Ese mismo año se dirigió a Estados Unidos, allá realizó un curso práctico en la fábrica de motores Curtiss en Buffalo, comenzando como mecánico aprendiz, hasta embalar un motor totalmente armado. Durante su desempeño como mecánico, introdujo una reforma en la válvula de admisión de aire del carburador de uno de los motores, esta innovación le permitió ser premiado con US\$ 500.

Indicar si ha contribuido a la aeronáutica o ciencias afines, con estudios, obras o inventos de que sea autor Mientras fuí mecánico principiante en la fabrica de motores de la casa Curtiss en Buffalo introduje una reforma en la válvula de admisión de aire del carburador. Esta innovación fué aceptada por la superioridad de la fabrica el año 1918, y el suscrito premiado con 500 U.S.

Cuestionario para ingresar al Círculo de Precursores de la Aviación Chilena.

El 7 de febrero de 1919, se reincorporó al servicio de la Armada, y el 14 del mismo mes fue destinado al Depósito General de Marineros. El 22 de mayo fue destinado al “Blanco Encalada”.

El 3 de julio de 1919, en la bahía de Talcahuano, participó en el armado y posterior prueba del primer hidroavión llegado a Chile, un Sopwith Baby N° 2103. En esta prueba, además se destacó por su participación en el armado de la aeronave. Posterior a los vuelos de prueba, el asesor británico Mayor HUSTON, alabó la tarea que se había impuesto el Contador YÁNQUEZ, al allanar todas las dificultades surgidas y buscar lo necesario para cumplir su cometido, ayudado entusiastamente por los mecánicos ingleses PRESTON y OAKES, y el mecánico chileno ECHEVERRÍA.

Por Decreto Supremo N°1511, del 31 de agosto de 1919, pasó a disposición de la Dirección de la Fuerza Aérea Nacional.

El 19 de septiembre de 1919, la aviación del Ejército participó en la Parada Militar con dos biplanos Avro y dos monoplanos Blériot pilotados por el Capitán Diego ARACENA, el Teniente José ARREDONDO y los Sargentos José GÓMEZ y Agustín RODRÍGUEZ, respectivamente. A última hora se dispuso que el Contador YÁNQUEZ se incorporara a esta formación volando el biplano Experimental Scout N° 5814 cuyo manejo recién comenzaba a conocer.

Las evoluciones de YÁNQUEZ sobre el Parque llamaron poderosamente la atención y arrancaron entusiastas aplausos de la concurrencia. Repentinamente se vio descender el Scout sobre las tribunas a gran velocidad, continuando el vuelo a ras del suelo hasta cerca de los árboles que circundaban el Parque al costado sur de la elipse. Mediante una hábil maniobra YÁNQUEZ levantó el avión a fin de pasar sobre ellos, instantes en que el motor del Scout dejó de funcionar precipitándose bruscamente la aeronave a tierra.

El biplano resultó completamente destruido y YÁNQUEZ fue sacado gravemente herido entre los restos del avión, durante varios días se temió por su vida, salvado gracias a los solícitos cuidados del cirujano ayudante de la Asistencia Pública, Agustín INOSTROZA, quien por primera vez atendía a un aviador accidentado. Este accidente dejó inválido al destacado piloto para continuar volando.



El 12 de febrero de 1920 fue ascendido a Contador 2°.

Con fecha 30 de julio de 1920 por Decreto Supremo N°01449 se le concedió cédula de retiro absoluto de la Armada, luego de haber servido en la institución durante 5 años y 8 meses. El Contador Carlos YÁNQUEZ Cerda fue el más destacado piloto de la Armada y de su promoción, distinguiéndose en los aviones Bristol, en los que se hicieron las primeras travesías de la Cordillera de Los Andes. Falleció el año 1967, a la edad de 74 años.



Alumnos del 4° curso en la Escuela Aeronáutica del Ejército, en 1916. De izquierda a derecha, de pie: Teniente VALDIVIESO, Contador Carlos YANQUEZ Cerda (Armada), Capitán URRUTIA, Guardiamarina de 1ª Clase Enrique DE LA MAZA Riquelme (Armada), Teniente TRAVERSARI (Ecuatoriano) y Teniente SOZA. Sentados: Sargento SOTO, Maquinista 2° Juan CONSTANZO (Armada), Sargento GONZÁLEZ, Torpedista 2° Luis FARIAS (Armada), Sargentos OJEDA y COFRÉ.



El Mayor Carlos LIRA Quintanilla, director de la Escuela, con el Capitán URRUTIA, Jefe de Instrucción, y los alumnos navales, de izquierda a derecha: Guardiamarina Enrique de la Maza, Contador Carlos YÁNQUEZ, Teniente Pedro LUCO y el Ingeniero Francisco CRUZ



Alumnos del 4° curso, del primer curso de biplanos, de izquierda a derecha: Sargento 2° Juan URRUTIA, Ingeniero 3° (Armada) Francisco CRUZ Anguita, Teniente 1° José ARREDONDO Lillo, Teniente 1° Luis FIGUEROA Gómez, Teniente 2° (Armada) Pedro LUCO Christie, Teniente 1° Ignacio ALIAGA González, Maquinista 2° (Armada) Abraham VILLALOBOS, Sargento 2° Agustín SOTO. Sentados: Sargento 2° Luis ABARZÚA, Vice 1° Carlos JIMÉNEZ, y al centro el instructor Sargento Juan VERSCHEURE.

Carlos Saldívía Rojas

Suboficial Mayor Naval (R)
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

Carlos Tromben Corbalán *"La Aviación Naval de Chile"*, 2da. Edición.
Enrique Flores Álvarez *"Historia de la Aviación en Chile"*, Tomo 1,
Revista *"Sucesos"*, octubre 1916
Diario *El Mercurio*, Página 9, 20 de junio de 1912
Diario *The Sun*, página 15, domingo 12 de mayo de 1912
Archivo Histórico de la Comandancia de la Aviación Naval
Archivo Histórico del Museo Marítimo Nacional
Archivo Histórico del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile



REMEMBRANZAS Y REFLEXIONES DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA DE BRASIL Y COLOMBIA

Para el año 1968 yo prestaba mis servicios a la Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana, CIAC, organismo dependiente de la Fuerza Aérea Colombiana (FAC), en la Base de Madrid, Cundinamarca, como Jefe de Reparación de Aviones en Overhaul, al mando del Coronel Lisandro Barrera Rey, después General de la FAC y él me envió a Guaymaral para iniciar las Instalaciones de Tableros de Control y Prueba de AICSA, Aero industrial Colombiana S.A., para lo cual conocí en proyecto de este importante artículo de la Revista Dinero de Colombia y años después en 1980, me ofrecieron la Gerencia Técnica de Urdaneta y Gálvez, para el montaje de 400 aeronaves de la Fábrica, para lo cual pase varias semanas en sus instalaciones y que finalmente el proyecto no se realizó.

Por allá en 1967, en el aeropuerto de Guaymaral, al norte de la verde sabana andina que rodea Bogotá (2.600 metros más cerca de las estrellas, según el alcalde Peñalosa) y donde se ha instalado gran parte de la aviación civil general de Colombia, los entonces distribuidores para el país de los prestigiosos aviones Piper y Cessna - Aeroleaver y Aviones de Colombia empezaron, separadamente, una promisorio actividad: *el primer intento firme de fabricar industrialmente aviones en esta parte del continente.*

Dos años más tarde, en 1969, encabezado por Osiris Silva, un decidido coronel de la Fuerza Aérea Brasileña, un esfuerzo similar se cumplía en San José dos Campos, una desconocida ciudad intermedia cercana a Sao Paulo, la gigantesca metrópoli industrial de Brasil.

Tres décadas después, para el principio del tercer milenio, los esfuerzos separados de colombianos y brasileños por fabricar aviones han tenido dos caminos completamente diferentes. Para el caso colombiano, y pese al optimista y poético aserto del alcalde Peñalosa, Aviones de Colombia S.A., una de las dos compañías que en 1967 iniciaron ese desafiante camino, no se encontraba cerca de las estrellas sino estrellada: para 1997 se había quebrado, luego de un impresionante desarrollo que logró su pico en 1978 cuando, bajo licencia de Cessna, manufacturó 98 aeronaves, que iban desde aviones de instrucción hasta poderosos bimotores.

La otra empresa, desarrollada por el grupo de Aeroindustrias Leaver, para ese mismo año ya había liquidado también sus programas de ensamble (cumplidos bajo licencia de Piper) y realizaba, desde el purgatorio, todos los esfuerzos imaginables por sacar adelante el programa de manufactura de un avión 100% colombiano: se trataba del Gavilán, avión que en 1994 había diseñado y certificado en 1998, incluso obteniendo Certificado Tipo (T.C.) estadounidense para la aeronave, aun antes que en Colombia, logro tecnológico sin precedentes en el país.

El lado feliz de la historia --el brasileño-- es bastante nombrado y se conoce mejor como la historia de la Empresa Brasileira de Aeronáutica, Embraer. A partir de la pequeña planta de ensamble desarrollada bajo licencia de Piper en 1969 (es decir, dos años después del comienzo de los programas privados colombianos), el proyecto brasileño --100% gubernamental entonces-- se ha convertido en uno de los cuatro fabricantes de aviones comerciales más grandes del mundo, cumple un enorme papel estratégico tanto en la economía como en la industria brasileña pues, entre otros grandes logros,

actualmente es socio y proveedor de los más grandes gigantes aeroespaciales del planeta, el mayor exportador de Brasil (más de US\$1.000 millones en 1999) y el mayor empleador fabril de la nación (genera más de 8.000 empleos directos).

Así que bienes tan diversos como buen café y excelentes aeronaves son hoy notables “*trade marks*” de Brasil mientras que, a duras penas, tan solo el primero se asocia prestigiosamente con la oferta exportable colombiana... ¿Qué nos pasó?

Por supuesto, para el "caso" colombiano no hay respuestas fáciles ni sencillas. Pese a importantes y obvias semejanzas, Colombia y Brasil presentan hoy grandes diferencias en muchos campos, aparte del idioma y la superficie.

Pero al comparar algunos aspectos que definen el desarrollo de las respectivas industrias aeronáuticas, es posible encontrar algunas claves más precisas sobre el porqué del doloroso fracaso colombiano y, consecuentemente, sobre las razones del impresionante éxito brasileño.

La historia detrás de la historia

Colombia y Brasil son los países de América Latina históricamente más involucrados en el desarrollo de la aviación, desde los primeros tiempos de esta industria. Sabemos bien que el acomodado hacendado brasileño Alberto Santos Dumont construyó y voló en Francia legendarios aeroplanos menos de tres años después (en 1906) de que los hermanos Wright lo hicieron con el famoso Flyer, pero a partir de diseños muy diferentes. Y que, en Colombia, un grupo de empresarios, encabezados por Guillermo Echeverría Misas, fundó en Medellín la primera aerolínea del continente, en 1919⁴. Los pioneros de la Compañía Colombiana de Navegación Aérea, CCNA, vieron de inmediato las inmensas posibilidades que las máquinas voladoras ofrecían, como herramientas de comercio y desarrollo, para estos países donde junglas inmensas y empinadas cordilleras presentaban enormes retos al transporte.

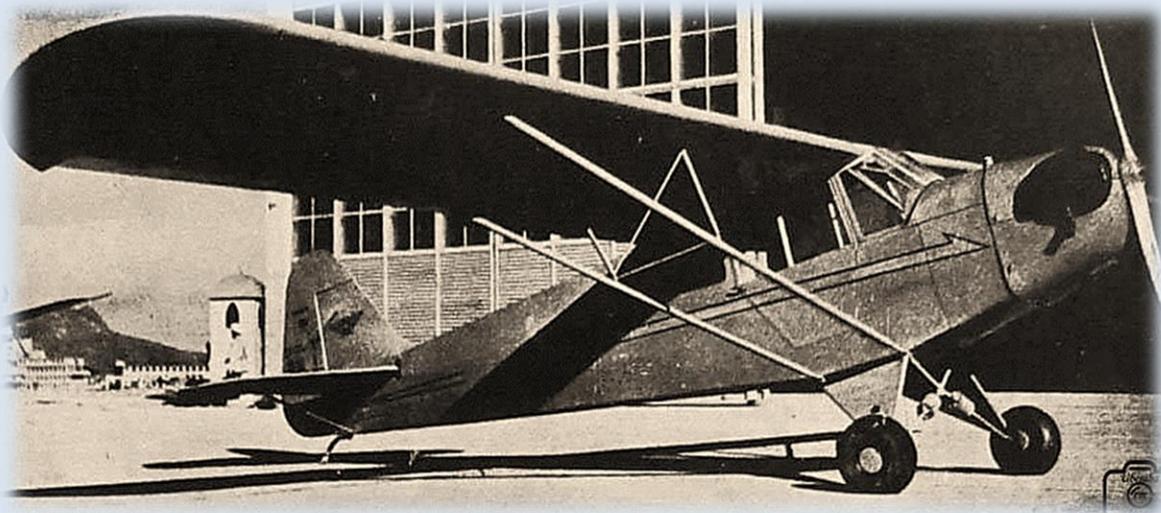


Guillermo Echeverría Misas (1888-1985) fue homenajeado en un sello emitido por Colombia en 1997 como justo reconocimiento en vida para uno de los pioneros de la aviación comercial en el mundo

⁴ 18/06/1919: Se realiza el primer vuelo de correo en el territorio colombiano, entre Barranquilla y Puerto Colombia. Un avión Curtiss Standard, llamado “*Bolívar*”, fue además el primer avión ensamblado en este país. El piloto fue el norteamericano William Knox-Martin. Este acontecimiento fue la chispa que encendió nuevamente los anhelos para tener aviación.

Pronto, la alianza colombo-alemana de SCADTA haría definitivamente posibles las operaciones regulares de vuelo que los aviones franceses de la CCNA no lograron, tanto que un entusiasta dirigente de los años 20 conminó a los colombianos a “saltar de la mula al avión”. Y en alguna medida sus contemporáneos le hicieron caso.

Ya para mediados de la década de los 40 prácticamente todas las poblaciones de algún tamaño del país --y buena parte de las pequeñas-- contaban con vuelos regulares e, incluso, algunas se enlazaban con el resto de la nación solo gracias a ellos. De hecho, el maravilloso DC-3 era entonces tan extendidamente utilizado que, aún hoy, Colombia posee una de las mayores flotas de estas increíbles aeronaves que todavía vuelan en el mundo... ¡64 años después de haberse “estrenado” el primero!



El 18 de junio de 1940 vuela por primera vez el avión HL-1, fabricado por la fábrica Compañía Nacional de Navegación Aérea, del industrial brasileño Henrique Lage.

En las décadas de los 50 y 60, en Colombia y en Brasil tuvo lugar un inusitado florecimiento de la denominada “aviación civil general”. Y cuando, bajo la guía tenaz y luminosa del ex presidente Carlos Lleras Restrepo se creó el Pacto Andino, el mercado colombiano de aeronaves se vio de súbito ampliado a Venezuela, Chile, Perú y Bolivia, permitiendo así que nuestra industria aeronáutica desarrollara de inmediato su liderazgo regional, guiado entonces por James Leaver y Antonio Urdaneta, cuyas empresas --a las que se incorporaron sus familias y las de sus asociados Carlos Nivia y Héctor Gálvez, respectivamente-- acometieron el montaje de ambiciosas actividades de ensamble.

Tiempos de ensamble

Al principio, tanto en Colombia como en Brasil los conjuntos CKD eran importados casi en su totalidad de las fábricas estadounidenses y, obviamente, las aeronaves eran ensambladas bajo licencia y aseguramiento de calidad de Piper y Cessna. Paso a paso, tanto la ingeniería como la mano de obra colombianas transitaron del simple mantenimiento a las complejidades de manufacturar fuselajes, estructuras, bancadas, sillas, cableados, puertas, alas, acabados finales e, incluso, los sofisticados “jigs” y herramientas que se requerían en el proceso...

Muy pronto, la mayor parte de los aviones llegaron a incorporar, además de la mano de obra, hasta un 60% de componentes totalmente "*made in Colombia*". El modelo de ensamble colombiano se convirtió así en el primero del mundo en su género.

Para 1987, las dos compañías colombianas habían fabricado más de 1.500 aeronaves que iban desde los aviones agrícolas y de enseñanza hasta los más sofisticados bimotores corporativos, con ventas muy importantes tanto en los países del área Andina como en Argentina, Centroamérica y África.

Para entonces, mientras Aviones de Colombia se mantenía como una empresa totalmente privada, el grupo Leaver había logrado asociar, desde 1970, al gobierno colombiano (por medio del IFI y la Fuerza Aérea) en AICSA. El horizonte presagiaba cielos tranquilos y prosperidad para ambas empresas.

Algo similar sucedía entretanto en Brasil, donde Embraer ensamblaba aviones Piper. Pero adicional y previsivamente, los brasileños, bajo la pertinaz insistencia del coronel Silva, daban forma a dos muy importantes esfuerzos complementarios esenciales: de un lado, diseñaban sus propias aeronaves y, de otro, Itamaratí, la eficaz cancillería brasileña, buscaba cuidadosamente acuerdos bilaterales con Estados Unidos para que, en esencia, aceptaran los diseños de las aeronaves "*made in Brasil*" en Estados Unidos, de la misma manera que los aviones de diseño "*made in USA*" hacían lo propio en su país. Sobra ponderar la trascendencia de tales gestiones que después extendieron a otros estados.

La Aviación Civil General ha sido tradicionalmente liderada por Cessna, Beechcraft (hoy Raytheon) y Piper. Sin embargo, a mediados de los 80, atravesó una severa crisis originada, fundamentalmente, en el exorbitante costo del seguro atinente a las responsabilidades del fabricante de aviones livianos en Estados Unidos, por supuesto y de lejos, el mayor mercado de aquellos en todo el mundo. Cessna decidió suspender la fabricación y Piper se acogió al famoso Chapter 11. La producción de aeronaves de aviación civil general alcanzó su pico en Estados Unidos en 1978, cuando se fabricaron un total de 17.811 unidades mientras que para 1985 la cifra estuvo por debajo de las 1.800.

Nace el Gavilán

Pero James Leaver y sus asociados no se dieron por vencidos. Bajo el liderazgo de Eric, el segundo de sus hijos y un tan brillante como tenaz ingeniero aeronáutico de 35 años, nacido en Bogotá y graduado con honores en Inglaterra, se propusieron hacer realidad un sueño en el que venían trabajando desde 1986, cuando detectaron un importante nicho de mercado para un monomotor utilitario competitivo, de fácil mantenimiento e innovadora tecnología, que llenara el enorme vacío dejado por los desaparecidos fabricantes estadounidenses. En otras palabras, quisieron convertir la adversidad en una oportunidad.

Así se diseñó, fabricó el prototipo, voló y obtuvo las certificaciones estadounidense y colombiana el Gavilán 358 en 1998, cumpliendo totalmente los requisitos de la autoridad aeronáutica más severa del mundo, la Federal Aviation Agency de Estados Unidos, FAA. Luego, se dedicaron a buscar socios y apoyos financieros para su empresa y los encontraron en el IFI, el BID por intermedio de la IIC, Colciencias y otros accionistas, incluyendo modestos aportes de la FAC.



Gavilán 358

El resultado fue un avión sorprendentemente exitoso. Versátil, de bajo costo (del orden de US\$370.000), el Gavilán incorpora avances tecnológicos con más de 15 años de adelanto sobre sus inmediatos competidores; con todo, es sorprendentemente sencillo --y barato-- de operar y mantener. Una docena de gavilanes vuelan en la actualidad con un increíble 92% de disponibilidad en la línea. Y, sin embargo, en la actualidad este notable Gavilán colombiano lucha porfiadamente por sobrevivir, angustiosamente urgido del respaldo estatal adecuado al tamaño del sugestivo y promisorio horizonte al que apunta, el cual, dicho sea de paso, se asegura, en lo económico, con inversiones frescas no mayores a los US\$10 millones. El Gavilán parece ser un esfuerzo que, insólitamente y a posteriori, le quedó grande a nuestro país, donde solemos *“matar el tigre y asustarnos con el cuero”*. Entretanto Embraer, cuyos éxitos lo acreditan ya como miembro de las *“grandes ligas”* de la industria aeronáutica, se apresta a competir ahora en el exclusivo mercado de los *“jets”* para las grandes aerolíneas.

Las diferencias entre Brasil y Colombia

Con todo y ser obvias, las distancias en las escalas de país no parecen ser la única explicación de la diferencia de resultados entre los esfuerzos por desarrollar una industria aeronáutica propia en Brasil, de un lado y Colombia, de otro. De una parte, porque para el tiempo en que se inició en forma la industria pionera del ensamblaje en Colombia en 1967, el país contó con el formidable instrumento del Tratado de Cartagena (Pacto Andino), que permitía considerar casi como propio un mercado ampliado de tamaño semejante al brasileño. De otra, porque, como ya se dijo, las industrias colombianas llevaban una ventaja de más de 2 años sobre Embraer en Brasil.

Los aspectos cruciales que finalmente marcaron la diferencia son los siguientes:

a. Valoración nacional del poder aéreo. El concepto de poder aéreo rebasa, en alcance y significado, el dominio de lo puramente militar al que se suele limitar. Entendido desde el punto de vista estratégico, el poder aéreo nacional se expresa más claro como la capacidad nacional de *“hacer”* aviación y no

simplemente de “tener” una Fuerza Aérea más o menos importante, puesto que la ventaja estratégica reside sobre todo en la naturaleza y tamaño de la infraestructura aeronáutica no solo física, sino la expresada en términos de capacidad de generación de tecnología, investigación, conocimiento, formación, servicios y empleo; y, por supuesto, en capacidad industrial permanente y competitiva dentro del amplísimo conjunto de actividades que incluye o soporta la industria aeronáutica. Por ello, se puede afirmar que el poder aéreo nacional supone, en términos generales, la existencia en el país de recursos cualitativos y cuantitativos importantes involucrados de manera permanente en, por lo menos, cuatro grandes campos aeronáuticos específicos:

Uno, el estatal, en virtud del cual la aviación ocupa un lugar destacado en las prioridades del Estado y, por ello, las instituciones están en capacidad de generar políticas mancomunadas que valoren y reconozcan las actividades aeronáuticas como de alto interés público, lo cual se debe reflejar en leyes, tratados, convenios, regulaciones, mecanismos y recursos que las orienten y estimulen.

El segundo, la existencia de instrumentos de investigación, apoyo y gestión tecnológica, comprometidos en la generación permanente de conocimiento, formación de cultura y know how aeronáutico.

El tercero, la existencia de una industria aeronáutica manufacturera, mediante la cual el país esté en condiciones de construir competitivamente, en todo o en parte, las aeronaves y/o los componentes de ellas que puedan ser demandados en algún o algunos segmentos de este inmenso mercado.

El cuarto, el compromiso activo y vigoroso del transporte aéreo regular, la aviación militar y la aviación civil general de desarrollarlo. Subrayamos el papel de esta última pues es por medio de sus múltiples áreas (enseñanza, talleres de mantenimiento, aerotaxis, aviación experimental, agrícola, privada, ejecutiva, oficial y deportiva, servicios aéreos especiales) donde el conocimiento, la agregación de valor y la capacidad de innovación tecnológica de la industria aeronáutica se irrigan más amplia y profundamente en el conjunto de la sociedad.

La anterior organización temática quizás permite guiar mejor el análisis hacia el establecimiento de los factores que condujeron a resultados tan disímiles en el desarrollo de la industria aeronáutica en dos países del tercer mundo como Brasil y Colombia.

En términos generales, podemos adoptar como “línea de base referencial” el fin de la década de los 30, cuando Colombia y Brasil no mostraban diferencias significativas en su nivel de desarrollo aeronáutico, salvo tal vez en el tamaño relativo de sus flotas, tanto civiles como militares. En el último caso y por obvias razones, la brasileña debería ser significativamente mayor que la colombiana, pero no fue así, debido al apreciable número de aviones de entrenamiento y combate que Colombia adquirió a propósito del conflicto con Perú, en 1932.

Sin embargo, mientras ya para 1941 Brasil contaba con un Ministerio de Aeronáutica, en Colombia los asuntos relativos a la aviación, tanto civil como militar, se orientaban desde una subalterna dependencia del Ministerio de Guerra, hasta 1948 cuando se creó la Empresa Colombiana de Aeropuertos (ECA). Entretanto, en esa época, los brasileños crearon el Centro Técnico Aeronáutico (CTA), a cuyo cargo estuvo la generación de proyectos, el Instituto de Entrenamiento Aeronáutico, ya

para entonces en capacidad de formar incluso ingenieros aeronáuticos y el Instituto de Pesquisas de Desenvolvimento (IPD), trípode institucional que soportaría el resonante éxito aeronáutico del país en los años futuros.

En Colombia, apenas en 1960 se contó con una autoridad aeronáutica relativamente fuerte y autónoma, el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil (DAAC), una suerte de Ministerio Civil de Aeronáutica, que nunca tuvo capacidad de generar verdadera Política Aérea pero sí poderosa burocracia de mentalidad predominantemente reglamentarista y policiva; en el campo de Investigación y Desarrollo, el DAAC no realizó ningún esfuerzo importante y comprometió sus recursos en la construcción y administración de aeropuertos, muchos de ellos de altísimo costo o discutible justificación práctica, como se demostraría a la postre. A pesar de ello y frecuentemente a contrapelo de la voluntad del DAAC, la tenacidad de la iniciativa privada permitió levantar en Colombia un importante conjunto de aerolíneas regulares (cerca de una docena para mediados de los 70); floreció también, en casi todas sus modalidades, la Aviación Civil General.

b. Capacidad gubernamental de identificación y gestión de industrias con vocación estratégica. El impresionante desarrollo que tuvo en Colombia la industria de ensamblaje de aeronaves a partir de 1967, se explica esencialmente por dos afortunadas circunstancias confluyentes: de un lado, la existencia de un próspero, maduro y audaz segmento de aviación civil general, en capacidad de generar confianza suficiente en los principales fabricantes estadounidenses de aviones livianos y utilitarios (Cessna y Piper) como para obtener las licencias de manufactura respectivas; y, de otro, como ya se dijo, la creación del Acuerdo de Cartagena, mediante el cual los fabricantes colombianos tuvieron al alcance, además de su propio e importante mercado, los de Bolivia, Chile en ese momento, Ecuador, Perú y Venezuela.

Con todo y que el grupo de Aero industrias Leaver buscó y obtuvo el patrocinio del gobierno colombiano para la naciente industria mediante la participación accionaria del Instituto de Fomento Industrial (IFI), el cual aportó el 49% del capital requerido para la nueva empresa de ensamblaje, Aero industrial Colombiana S.A. (AICSA) y la Fuerza Aérea Colombiana (FAC) la cual aportó, casi simbólicamente, un 1,5% del capital, la participación económica del gobierno colombiano para desarrollar la industria aeronáutica manufacturera del país no llegó a US\$1 millón. Años más tarde, cuando en 1994 se puso en marcha El Gavilán S.A., de nuevo el IFI y la FAC participaron en el proyecto suscribiendo el 26,11% y el 1,14% del capital respectivamente, esta última por medio de su empresa Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana (CIAC); ambos aportes sumaban US\$1,1 millones, a los cuales habría que agregar créditos blandos del IFI por el orden de US\$600.000. Las modestas cifras anteriores adquieren toda su relevancia cuando se comparan con el porcentaje y monto del capital estatal de riesgo vinculado por el gobierno brasileño a Embraer, la cual, desde 1969 hasta el momento de su privatización en 1994, fue casi 100% de propiedad oficial, pese a que a lo largo de todos esos años no fueron pocas las crisis financieras que la empresa debió sortear.

Para ilustrar la situación, basta citar algunas de las cifras conocidas a raíz de la privatización de Embraer, cuando un consorcio brasileño adquirió el 45% de las acciones de la empresa por US\$89 millones; entonces, el gobierno brasileño asumió US\$700 millones de la deuda de la empresa, recapitalizó otros US\$350 millones y, además de fijar un precio muy bajo para sus acciones en reserva de la compañía,

permitió que le fueran pagadas en bonos que se vendían entonces apenas al 50% de su valor nominal. Para ese momento, la fuerza laboral directa de la compañía se acercaba a los 13.000 empleados.

c. Instrumentación, articulación y estabilidad de políticas. Gran parte del actual éxito de Embraer se explica también por el hecho de que en Brasil lograron sincronizar y mantener estables varios elementos complementarios de política, presentes en el escenario de negocios de Embraer. En efecto, desde mediados de los años 70, Brasil mantuvo en vigor una rigurosa política de sustitución de importaciones al mismo tiempo que adelantaba un audaz y bien instrumentado plan de desarrollo de su capacidad exportadora, en especial de sus manufacturas. Además, se estableció que las corporaciones brasileñas podían deducir hasta el 1% de sus impuestos cuando adquirieran cifra semejante en acciones de Embraer. Este esquema le permitió a la compañía capitalizarse en cerca de US\$350 millones adicionales entre 1970 y 1985. Más del 50% de la flota de la Fuerza Aérea Brasileña está hoy conformada por aviones fabricados por Embraer.

Las cosas eran ---y son todavía-- bien distintas para los fabricantes colombianos. De un lado, es bien sabido que la primera pregunta que hacen los compradores foráneos de aeronaves es cuántos aviones han sido comprados en el país del fabricante. Sin ir más lejos, baste decir que para el caso del Gavilán apenas un total de cinco aviones han sido comprados por entidades del Gobierno nacional, pese a que es socio sustantivo de la empresa y en todas partes se reconoce la excelencia del producto.



Gavilán G358M de la Fuerza Aérea Colombiana

Lo anterior se vuelve dramático si se tiene en cuenta que los compradores colombianos de aviones colombianos, hasta fecha reciente, debían pagar, al nacionalizar su aeronave, el arancel correspondiente a una fabricada en el exterior... Pero, además, debían sumar un IVA del 60% cada vez que se registre cualquier compraventa del bien.

En 1998, el Gobierno y el Congreso Nacional aceptaron reducir dicha tarifa a la general del IVA del 15%. De otro lado, las exportaciones colombianas de aeronaves no gozaron de estímulo diferente a los beneficios generales del denominado "Plan Vallejo", por el cual, como es sabido, las materias primas, partes y equipos importados requeridos para la fabricación solo pagan el arancel correspondiente en el momento en que el bien es nacionalizado.

Pero quizás la diferencia más importante entre el fabricante brasileño y el colombiano de aeronaves reside en la manera como la autoridad aeronáutica de cada país percibe que debe ser su posición frente a la industria. Mientras en el primer caso, el Ministerio de Aeronáutica brasileño se comprometió resueltamente en la búsqueda de recursos, apoyo tecnológico y desarrollo de acuerdos bilaterales con otros países que le abrieran espacio y mercado a la producción aeronáutica de Brasil, la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil (UAAC) de Colombia solo certificó el Gavilán una vez el avión había logrado un Certificado Tipo (TC) en Estados Unidos.

Y para 1999, el director de la UAAC, urgido por el afán de obtener la certificación aeronáutica estadounidense del país, informó lamentablemente al Congreso colombiano que su unidad "no certificaría la producción del avión colombiano pues no disponía de la capacidad técnica para hacerlo", tal como lo demandaba la FAA de Estados Unidos que es, como quedó dicho, país de origen de la primera certificación del mismo Gavilán pero también de gran parte de los productos que este avión amenaza competir con éxito en el mercado mundial.



Lancair-CIAC T-90 Calima (Fuente: Pablo Andrés Ortega Ch. – Aviacol.net)

El T-90 Calima es un avión de entrenamiento básico. Es el resultado de una alianza estratégica entre la compañía estatal colombiana Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana S.A. (CIAC) y "Unión Temporal Avión de Entrenamiento Lancair" - asociación conformada por Lancair International Inc. y Sud Air (subsidiaria estadounidense de Sudamin A&D S.A.). Aunque el avión es construido en Colombia, el diseño y la fabricación de parte de sus componentes proviene de Lancair, una compañía fabricante estadounidense de aviones de kit con sede en Redmond, Oregón, U.S.A..

Una firma consultora de Estados Unidos estimó en 1998 que el Gavilán estaba en condiciones de colocar en el mercado mundial, entre 1999 y 2008, hasta 1.500 aviones, solamente del modelo 358, sin contar el mercado para el promisorio modelo de turbina (508T) y otras versiones en diseño a partir del primero. En dólares, la sola producción de ese número de aeronaves representaría para Colombia ventas en el exterior por valor superior a los US\$500 millones.

De acuerdo con un estudio de la Corporación Calidad, solo el 10% de las publicaciones de facultades universitarias editadas entre 1965 y 1998 corresponde a investigación de campo.

Cinco facultades del país concentran el 50% de las publicaciones investigativas y siete facultades, el 75%. De los 352 autores incluidos en el estudio, apenas el 4% contabilizó más de cinco trabajos impresos.

Es necesario desarrollar iniciativas investigativas agresivas en las universidades, vincular más profesores de tiempo completo y con doctorados de los programas más prestigiosos del mundo.

Para el actual momento, puedo decirles que he participado en la creación de la Facultad de Ingeniería Aeronáutica de la Universidad de San Buenaventura en el año 1996, al igual que la modificación del Pensum Académico de las asignaturas de Administración de Aerolíneas de la Universidad Politécnica Gran Colombiano año 1993, Creación de la Especialización en Postgrado de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Militar de Colombia, en Administración Aeronáutica y Espacial en el año 2010 y en el pasado 2015 la coadyuvación de Estudios de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Antioquia en la Ingeniería Aeroespacial y actualmente en la creación de la Maestría en Derecho Aeronáutico y Espacial de la Universidad Industrial de Santander, la Universidad de Santander UDES, la Universidad la Gran Colombia y próximamente en la Universidad Sergio Arboleda de Bogotá, como una aportación en los estudios formales en el campo Aeronáutico y Espacial de Colombia, no sin antes dejar de mencionar los Estudios para la Universidad Piloto de Colombia, de la Facultad de Ciencias del Aire de 2014.

Dr. Álvaro Sequera Duarte

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

HALCONES DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE EN GIRA A ISRAEL Y FRANCIA, JUNIO - JULIO 1998

El 23 de junio de 1998 a bordo de un Boeing 707 de la Fuerza Aérea de Chile (FACH), la Escuadrilla de Alta Acrobacia *Halcones*, compuesta por 6 aviones Extra 300 y una delegación de 20 personas emprendió vuelo en una gira de un mes hacia el Lejano Oriente y Europa para realizar presentaciones en los países de Israel y Francia con la intención de participar en el Cincuentenario de la Fuerza Aérea de Israel y en el Centenario de Aero-Club de Francia, consolidando aún más, el reconocimiento internacional obtenido a lo largo de su historia.

Esta gira tuvo su origen en las numerosas invitaciones internacionales que había recibido el Alto Mando de la FACH después de una destacada participación de los Halcones en la celebración de los 50 años de la Fuerza Aérea de EE.UU. el año anterior, en la Base Aérea de Nellis, Nevada donde también participaron más de 70 Comandantes en Jefe de distintas Fuerzas Aéreas, los que quedaron con una gran impresión de las capacidades y destrezas demostradas por los aviadores chilenos y sus máquinas.

Después de una corta escala en Recife y otra de un día en Las Palmas, el 26 de junio el B-707 FACH N°902 toca suelo israelí en la Base Aérea Ben Gurion, comenzando la descarga de aviones y material inmediatamente después de los protocolos correspondientes. Al siguiente día comenzó el armado de los aviones por parte del altamente calificado grupo de mecánicos bajo la tutela del SOM a cargo Manuel Ormazábal, quien junto al TTE.(I) Francis Muñoz C., Oficial de Mantenimiento eran los responsables de tan delicada tarea. Posteriormente se realizarían los correspondientes vuelos de prueba, quedando así el Team, en condiciones de presentarse los próximos 3 días.





Descarga y armado de los 6 E-300

El motivo de esta invitación a Israel fue la conmemoración de los 50 años de su Fuerza Aérea y el escenario elegido fueron las playas de Tel Aviv, distante a unos 10 minutos de vuelo desde la Base Aérea. Además de los Halcones, el show consistió en la presentación de aviones y equipos acrobáticos de la Fuerzas Aéreas de Inglaterra, Francia, Italia, Turquía, Suiza, España, República Checa y Ucrania además de aviones y helicópteros de la Fuerza Aérea local.

unclassified

GENERAL INSTRUCTION
CHILE TEAM

1. Welcome to Ben Gurion Israeli Air Force base.
2. In our base who sits next to the Ben Gurion International airport we have several flight squadrons.
3. You are a guest of the 120 squadron.
4. Your hosting sq. fly boeing 707 and westwind airplanes.
5. While staying in the squadron you are allowed to visit the briefing room, the kitchen and the t.v. room.
6. If something is needed, please ask one of your hosts.
7. Taking pictures is not allowed inside the base. in case you want to photograph please ask permission before.
8. Moving without escort is not allowed in the base.
9. Make sure you wear your badge while staying inside the base.
10. Thank you and have a plesent staying.



SCHEDULE

Day	Chile	Ukraine
26/6	- 08:00 Arrival + Unloading	
27/6	- Free Day	
28/6	- 07:30: Pick-up - Airplanes Assembly - 11:00 :Briefing - 13:00 :General View Flight - Test Flights	
29/6	- 07:30: Pick-up - Test Flights - 13:35 - 13:55 Rehearsal	- 11:30 Arrival - 16:00 Briefing
30/6	- 07:00: Pick-up - 11:50 - 12:10 Rehearsal - 19:30 Official Dinner (At Base)	- ____: Pick-up - 14:00 - 14:25 Rehearsal - 19:30 Official Dinner (At Base)
1/7	- ____: Pick-up - 16:46 Air Show	- ____: Pick-up - 15:31 Air Show
2/7	- 07:30: Pick-up - Tour Jerusalem & AF Academy Graduation (Officers Only)	- 07:30: Pick-up - Tour Jerusalem & AF Academy Graduation (Officers Only)
3/7	- ____: Pick-up - 12:41 Air Show	- ____: Pick-up - 13:40 Air Show - 16:00: LEAVING
4/7	- Free day	
5/7	- 08:00: Pick-up - Tour in The North - Disassembling Airplanes	
6/7	- ____: Pick-up - Disassembling And Loading	
7/7	- ____: Pick-up - 10:00 LEAVING	

Programa de actividades cincuentenario Fuerza Aérea de Israel

Después del primer día de práctica normal, donde el vuelo se había desarrollado sin mayor inconveniente más que la bomba de humo del N°4 no estaba funcionando a perfección, el Team se dirigió de regreso a la Base aérea ejecutando el acostumbrado loop en flecha y desprendimiento para aterrizar, dejando el característico humo blanco de testigo. Como Ben Gurion es de operación mixta, civil y militar, la maniobra generó gran conmoción dentro de las autoridades civiles que nunca habían visto ni esperaban una demostración de este tipo en el principal aeropuerto internacional del país. Por tal motivo el Líder CDB(A) Cristián Eguía junto al N°3 CDB(A) Rafael Carvallo y un oficial local se dirigieron a las dependencias del aeropuerto para dar las explicaciones correspondientes quedando esta experiencia en el plano anecdótico. En una visita a la torre de control, los controladores de tránsito aéreo presentes terminaron agradeciendo la maniobra que rompió con la rutina de las operaciones diarias.



Los aviones debieron ser resguardados en hangares improvisados para protegerlos de las altas temperaturas de la zona

El miércoles 1 de julio se realizó el primer día de presentaciones. Después de los imponentes, elegantes y ruidosos jets, en último lugar ya casi al atardecer correspondió el turno a los pequeños, románticos y ágiles aviones a hélice que deslumbraron al público por sus capacidades y osadas maniobras que concluyeron dibujando con el humo en el cielo azul, una estrella de 6 puntas (*Estrella de David*) que los Halcones habían evitado realizar durante las prácticas a fin de resguardar la sorpresa. Ésta ocasionó una gran y emocionada ovación por parte del público y autoridades presentes.

Imágenes de las presentaciones

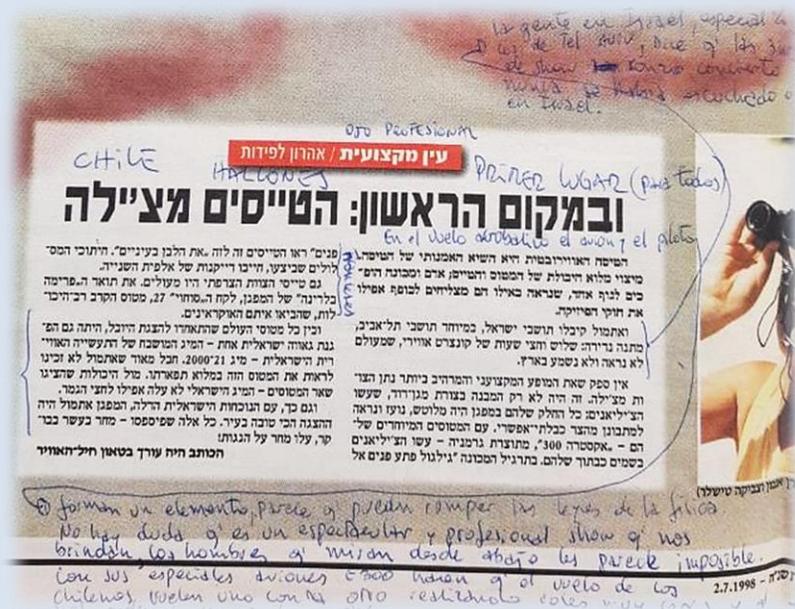




La impresión que dejó el equipo chileno se vio reflejada en los comentarios de los asistentes y en la prensa del día siguiente en donde se destacaba la calidad de la escuadrilla Halcones, siendo incluso considerada como la mejor presentación. También dedicaron especial mención al horario específico en que se presentarían el próximo día.



Los Chilenos los N°1 en vuelo loco



Traducción del recuadro:

“Ojo profesional. En primer lugar: Los pilotos chilenos

El vuelo acrobático es la culminación artística del vuelo. Una combinación de la capacidad total del avión y el piloto; el hombre y la máquina se convierten en un solo cuerpo hasta el punto de que pareciera que logran doblegar las leyes mismas de la física.

Ayer recibieron los habitantes de Israel y en especial los de Tel Aviv un extraordinario regalo: tres horas y media de un concierto aéreo que nunca fuera visto ni oído en Israel.

No hay duda que el espectáculo más profesional y más maravilloso lo dio el equipo de la Fuerza Aérea de Chile. No solo fue la figura de la estrella de David que formaron sino toda su participación que fue finalmente ejecutada, audaz y para el que observa de afuera parecía totalmente imposible. Con sus aviones especiales Extra-300 de fabricación alemana, los chilenos hicieron en el cielo todo lo que quisieron. En el ejercicio denominado “giro sorpresa cara a cara”, los pilotos se vieron el uno al otro “el

blanco de los ojos". Los cruzamientos que se efectuaron entre ellos exigieron de una precisión de milésimas de segundos."

Por su parte el Embajador de Chile, Sr. José Rodríguez Elizondo se vio gratamente afectado por la presentación y las felicitaciones recibidas por parte de las otras autoridades diplomáticas presentes. Es así que fuera de toda programación, efectuó una recepción en la Embajada de Chile con el fin de conocer a los pilotos y presentarlos ante otros destacados invitados y autoridades. Posteriormente, dejaría expresada su experiencia en una emotiva nota en el diario *La Época* de Chile donde expuso su orgullo llenando de elogios a sus compatriotas.



Embajador de Chile en Israel, Sr. José Rodríguez E. junto al CDG(A) Duncan Silva

Halcones en sus máquinas voladoras

JOSE RODRIGUEZ ELIZONDO

Con escepticismo de viejo crítico, yo había pensado que existía algo de chochera institucional en el agregado aéreo, coronel René Cerda, cuando me dijo que ese grupo estaba entre los mejores del mundo. Luego, víctima de mi propia ignorancia, creí que los pilotos chilenos, con seis monomotores a hélice, poco podrían lucir frente a las poderosas máquinas de los italianos, españoles, norteamericanos, israelíes, suizos, checos y ucranianos.

Aunque el colega Hermógenes crea que es una "vergüenza-pais" recibir con fanfarria a futbolistas que no le ganaron a nadie y, además, fueron goleados, este servidor cree que ello es un síntoma de tiempos mejores.

En efecto, es grato verificar que nos estamos poniendo generosos y comenzamos a entender que los vasos semivacios son, simultáneamente, vasos semilenos. De esto a abolir el tradicional "pago de Chile" sólo media un paso.

Por cierto —es una reflexión inevitable—, aquello se debe al poderoso arsenal informativo y publicitario que rodea al fútbol. El mismo que nos hace lamentar la mala suerte de no haber derrotado a Italia por culpa de un árbitro africano e ignorar que otro árbitro (cuyo continente nadie recuerda) nos salvó de una cruda derrota ante nueve camerunenses.

Generalizando, sucede que los árboles de los deportes de profesional competición nos obligan a estar pendientes de nuestros semiéxitos, de manera casi alienante. Pero, al mismo tiempo, nos ocultan el bosque de nuestros éxitos plenos, no solo en el ámbito de otros deportes, más o menos sofisticados.

NO ERA CHOCHERA

Lo digo tras presenciar, en Tel Aviv, una extraordinaria exhibición de la Escuadrilla de Alta Acrobacia *Halcones*, de nuestra Fuerza Aérea, liderada por el capitán Cristián Eguía.

Previamente, con escepticismo de viejo crítico, yo había pensado que existía algo de chochera institucional en el agregado aéreo, coronel René Cerda, cuando me dijo que ese grupo estaba entre los mejores del mundo. Luego, víctima de mi propia ignorancia, creí que los pilotos chilenos, con seis monomotores a hélice, poco podrían lucir frente a las poderosas máquinas de los italianos, españoles, norteamericanos, israelíes, suizos, checos y ucranianos.

Pero ya en "la cancha", los expertos internacionales dictaminaron que nuestras máquinas alemanas *Extra-300* eran las mejores para maniobras de alta acrobacia. Desde la

terrazza-observatorio de la *Opera Tower*, con vista al Mediterráneo, tuvieron la gentileza de informarme que ello se debía a sus alas de fibra de carbono y a su estructura de aluminio y materiales compuestos. Pese a tan tranquilizadora lección, no pude evitar un súbito escalofrío ante el primer "muertito" que hizo uno de nuestros pilotos (*spin-filo cuchillo*, lo llaman ellos). Pero percibi, de inmediato, que mi susto contrastaba con un aplauso cálido y prolongado. Uno de esos aplausos de calidad, que un crítico de arte sabe reconocer, porque proviene de los que saben. De especialistas de diversos países, que expresan su emoción ante una proeza de verdad.

(Digamos, entre paréntesis, que allá arriba, encerrados en sus cabinas, nuestros pilotos no podían escuchar los aplausos que les brindábamos. Pero eso, tal vez, ni se les pasaba por la mente, pues su disfrute estaba en la acción misma. Al fin de cuentas, los pilotos de cualquier Fuerza Aérea son llaneros solitarios del aire, adiestrados para tomar decisiones en situaciones límites y al margen de aplausos o reproches.)

A continuación vinieron otras pruebas —"el espejo", "el tirabuzón", dibujos en el aire, etcétera— que era obligatorio ver con la boca abierta. El peligro de ello se advirtió en la pista terrestre, cuando un descuidado poste detuvo con rudeza la marcha del automóvil conducido por una dama. Ella,

con una amiga acompañante, venían admirando la estrella de David, mientras era dibujada por *Los Halcones* como corolario de su faena.

LOS MEJORES

Terminado el espectáculo, respondí las felicitaciones de mis colegas diplomáticos y de altos oficiales de Aviación, confesando que me sentía un poco orgulloso (*a little proud*). Una bella dama me corrigió en el acto, diciendo que yo debía estar *fully proud*, "porque fue fantástico". Más de alguno advirtió, también, que parte del éxito estuvo en la sobria presentación de cada ejercicio, realizada, en excelente inglés, por César Antonio Santis.

La prensa del día siguiente corroboró ese lindo entusiasmo: "En primer lugar los pilotos chilenos", tituló el *Yediot Ajaronot*, agregando que "el espectáculo más

profesional y maravilloso" lo dio el equipo de la FACH. "Realizaron piruetas fantásticas", corroboró el *Ha'aretz*. El semanario *Aurora* destacó que "los famosos *Halcones*" eran una escuadrilla "reconocida en el mundo entero".

Es que, en definitiva, los israelíes vieron *halcones* y no *jaguars*. Un genuino "orgullo-pais", al mando de jóvenes pilotos —su edad promedio es de 28 años— que equilibran la confianza en sí mismos con la ausencia de jactancia. Esto, porque son producto de un profesionalismo acendrado, con grandes dosis de experiencia y con galardones obtenidos en diversos países. En especial, en la *International Air Tattoo*, del Reino Unido, que es una de las ferias más importantes del mundo aéreo.

Por cierto, lo seguro es que tan excelentes triunfadores no serán recibidos como futbolistas, a su regreso. Y tal vez sea mejor así, porque éstos son campeones de verdad. Matadores de fin de juego, capaces de asomarse al límite de lo posible, porque su entrenamiento lo permite y su vocación lo exige.

Fue estupendo descubrir a estos arriesgados compatriotas, en sus máquinas voladoras, bajo el bíblico cielo de Israel.

**Mañana
Análisis Internacional**

Nota del diario *La Época*, del 10 de julio de 1998

El segundo día de presentación fue nuevamente un éxito para el equipo nacional, con un lleno absoluto en las playas de Tel Aviv donde la admiración, emoción y aplauso del público estuvieron presentes. Durante la tarde de ese mismo día se concretó un vuelo con el C.J. de la F.A. de Israel quien previamente había solicitado volar durante la rutina lo que no fue posible debido a las capacidades limitadas de peso del Extra.

Así, mientras comenzaba el proceso de desarme de los aviones para su próxima misión, un elemento de dos aviones tripulados por el Líder CDB(A) Cristian Eguía junto al C.J. en un avión y el CDB(A) Rafael Carvalho junto al TTE(A) Paolo Valdés en el otro, emprendió vuelo por última vez sobre los cielos de Tel Aviv donde se realizaron maniobras básicas de formación así como algunas de acrobacia individual donde el General tuvo la oportunidad de experimentar las capacidades del E-300 quedando gratamente admirado de su maniobrabilidad y la precisión requerida para volarlo.





Durante los siguientes dos días, continuó el proceso de desarme de los aviones y preparación para el viaje a su próximo destino, Francia.



Interior del B-707 con su preciada carga



De izquierda a derecha: CDB(A) Rafael Carvalho, TTE(A) Paolo Valdés, CDB(A) Cristian Eguía, TTE(A) Luis Cortés

El día 7 de julio de 1998 aproximaba el solitario B707 de la FACH a la Base Aérea de Évreux, ubicada a 90 Km al Oeste de París. Dentro del personal de la base llamó mucho la atención generando gran curiosidad el hecho de que todo un Team acrobático, aviones y personal, pudiera caber dentro de un antiguo B707.

Nuevamente se dio inicio al ya acostumbrado proceso de desembarque y descarga de los aviones para comenzar su armado el próximo día. Posteriormente se realizaron los vuelos de prueba bajo condiciones meteorológicas no muy amigables de techos bajos y lluvia, limitando la ejecución de maniobras verticales. De todas formas, en 3 días el Team estaba nuevamente en condiciones de comenzar sus presentaciones.



Descarga de aviones en la Base Aérea de Évreux, Francia

Este show aéreo consistió en un Mundial de equipos acrobáticos principalmente militares y se encuadraba dentro de las actividades de conmemoración del Centenario del primer club aéreo de mundo, el *Aero Club de Francia* fundado por entusiastas miembros del Automobile Club el 20 de octubre de 1898, como “*sociedad de estímulo a la locomoción aérea, en todas sus formas y en todas sus aplicaciones*” con globos esféricos inflados con hidrógeno o gas ciudad.

También fue la primera institución en otorgar licencias de piloto correspondiendo entre otros la N°1 a Louis Blériot, la N°12 a Alberto Santos-Dumont y las N°14 y N°15 a los estadounidenses Orville y Wilbur Wright, respectivamente.



Lundi 13 et mardi 14 juillet, les plus grandes patrouilles aériennes du monde vous donnent rendez-vous à Evreux, sur la Base Aérienne 105, à une heure de Paris.

- Présentation en vol de 12 patrouilles, dont la prestigieuse Patrouille de France
- Exposition des appareils des patrouilles au sol sur 1 800 m
- Exposition statique de nombreux avions
- Rencontre avec les pilotes
- Visites d'avions
- Village commercial
- Simulateurs de vol sur vérins hydrauliques
- Exposition sur les métiers de la Base Aérienne d'Evreux
- Espaces privilégiés, au coeur de la manifestation, réservés aux entreprises désirant mener des actions de relations publiques (renseignements et réservations : 01 47 23 72 52)

Informations pratiques

Horaires : de 10H à 19H

Lieu : Evreux - Base Aérienne 105

Tarifs :

- Gratuit pour les enfants de moins de 12 ans
- les militaires en uniforme
- les détenteurs de la médaille de l'aéronautique
- les membres de l'Aéro-Club de France

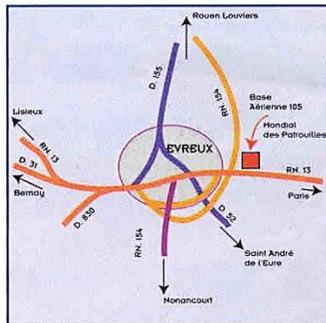
Pour les adultes et enfants de plus de 12 ans

- 60 Frs sur place
- 55 Frs en prévente : Réseau France Billet, Magasins Carrefour, Madison, Nuggets, Hypermédia.
- 50 Frs pour les commandes de 20 billets ou plus, avant le 30 juin

Restauration rapide possible sur place
Parking organisé et gratuit

Plan d'accès

- En provenance de Paris, prendre l'autoroute (A 15) en direction de Rouen, et sortie n°15, en direction d'Evreux, par la RN 13.
 - En provenance de Rouen, par la RN 154, prendre la direction Paris, en rejoignant la RN 13, à l'est d'Evreux
 - En provenance d'Alençon ou de Caen, prendre la direction de Paris en arrivant à Evreux
- Dans tous les cas l'itinéraire à suivre pour accéder au Mondial des Patrouilles sera fléché



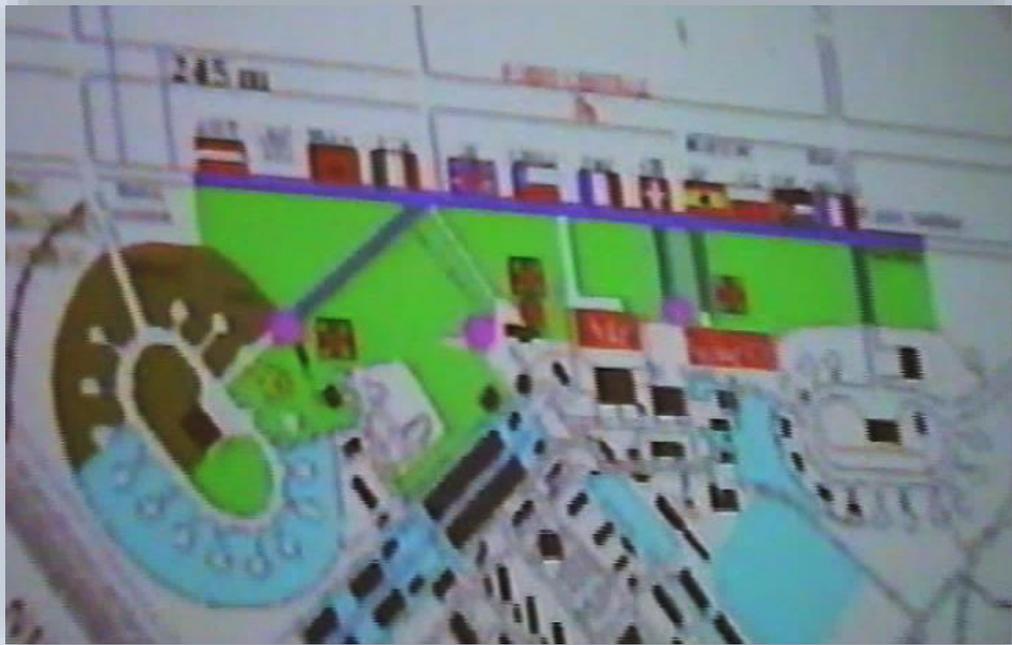
Centrale de renseignements : 02 32 39 68 88
<http://www.aeroclub.com>



Al ser este un evento principalmente militar con la finalidad de celebrar y establecer lazos de confraternidad y camaradería con otras fuerzas aéreas, inicialmente no tenía contemplado la entrega de reconocimientos; sin embargo producto del fatal accidente sufrido en un vuelo de entrenamiento del principal organizador del Show Aéreo Sr. Yves Duval, la comisión organizadora compuesta por miembros de la Fuerza Aérea francesa y el Aeroclub, decidieron entregar un trofeo en su honor al mejor Team, siendo los jueces los mismos inspectores que se encargaban de la certificación de las rutinas aéreas y del correcto cumplimiento de las normas de seguridad además de la opinión de los propios equipos que se encargarían de elegir al "mejor entre los mejores".

El show de dos días comenzó un lluvioso lunes 13 de julio, un día después del término de la copa mundial de futbol que diera al equipo de Francia como triunfador; es así que el espíritu ganador estaba bien metido dentro del público local que incondicionalmente y además por tradición apoyaban a su prestigiosa Patrulla de Francia. En total la competencia consistió en la presentación de 12 equipos acrobáticos:

1. **Francia.** Patrouille de France. Dassault/Dornier Alpha Jet
2. **Chile.** Halcones. Extra-300
3. **Gran Bretaña.** Red Arrows. Bae Hawk
4. **España.** Patrulla Águila. Casa C-101
5. **Italia.** Frecce Tricolori. Aermacchi MB-339
6. **Suiza.** Patrouille Suisse. Northrop F-5E
7. **Austria.** Hubschraubertam. Helicópteros
8. **Jordania.** Royal Jordanian Falcons. Extra-300
9. **Marruecos.** Marche Verte. CAP-232
10. **Polonia.** Bialo-Czerwone Iskry. TS-11 Iskras
11. **Turquía.** Turkish Stars. NorthropF-5A
12. **Francia.** Cartouche Dore. Socata TB 30 Epsilon



Disposición de los equipos en la losa de la Base Aérea de Évreux

MONDIAL DES PATROUILLES

Patrouille de France
8 Alphajets



Cartouche Doré
(France)
3 Epsilon



Red Arrows
(Grande-Bretagne)
9 Bae Hawk



Hubschraubertam Austria
(Autriche)
4 Hélicoptères Bell 206



Halcones «Faucons»
(Chili)
4 Extra 300



Patrula Aguilá
(Espagne)
7 CASA 101



Frecce Tricolori
(Italie)
10 MB 339



Royal Jordanian
Falcons
(Jordanie)
4 Extra 300



Marche Verte
(Maroc)
7 Cap 231



Iskry
(Pologne)
9 TS 11



Patrouille Nationale
suisse
6 F5



Türkish Stars
(Turquie)
7 F3

Photos : Alain Ernault - SIRPA AIR - D.R.

7 Heures de spectacle continu

Las condiciones meteorológicas adversas no fueron impedimento para el numeroso público presente que acostumbrados y conocedores de este tipo de eventos aéreos, no quería perderse este show histórico.

Según la organización entre los dos días se vendieron más de 90.000 entradas. Afortunadamente el clima comenzó a mejorar a medio día dejando un cielo parcialmente nublado y con vientos fuertes, llegando casi al límite recomendado para la presentación de los Halcones. Por esta razón, además de tomar las medidas de seguridad necesarias, el Team decidió cancelar una de las maniobras, la estrella de 5 puntas, considerando el poco contraste del humo blanco con el cielo gris y que el viento la borraría inmediatamente.



Pilotos saludando al Líder y al equipo de mecánicos después de la presentación

Durante el segundo día y con las mismas consideraciones anteriores, los Halcones realizaron su rutina en forma impecable conquistando nuevamente al público que con sus aplausos, fotografías y felicitaciones demostró su reconocimiento a la calidad de las maniobras, precisión y coordinación del Team tanto en el aire como en tierra. La disciplina del ceremonial de pilotos y mecánicos tanto antes de la salida como después de aterrizar además de la fraternal interacción desde sus cabinas generaron muchos comentarios positivos, convirtiéndose en uno de los factores relevantes para ser considerados dentro de los mejores.

Imágenes de la rutina presentada en Francia

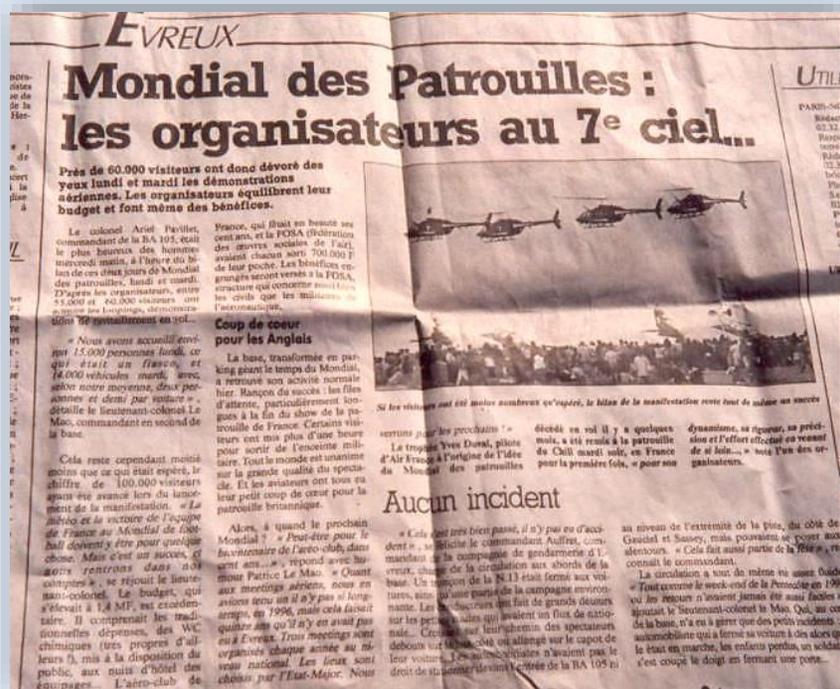




En un artículo en la Revista del Domingo del diario el Mercurio el periodista Patricio Corvalán C. escribiría: *“Hasta el locutor oficial se tendría que tragar las comparaciones con la patrulla francesa. Por primera vez en el día, el público se tapaba los ojos o miraba hacia otro lado cuando los avioncitos quedaban frente a frente, cuando el líder daba una pequeña señal por la radio para coordinar que el dos por la derecha y el uno a la izquierda y tres dos uno ¡ahora! Y cada uno para su lado casi en un pequeño roce. Veinticinco minutos exactos duraría el espectáculo, cerrado con un gigantesco corazón que el viento se robaría rápidamente. Cuando al día siguiente repitieron la asombrosa actuación, ya no había dudas.”*

El Mundial de Patrullas concluiría con la ceremonia de clausura dirigida por el Ministro de Defensa de Francia Alain Richard acompañado del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea local. Además de los equipos acrobáticos, participaron más de 100 invitados en esta celebración del éxito de los dos días de presentaciones aéreas donde cada escuadrilla demostró su destreza y calidad en la combinación hombre-máquina junto con mantener un alto nivel de seguridad.

Desde un sobre sellado que contenía la decisión final, el ministro sacó el nombre del Team elegido como el *“Mejor entre los Mejores”*: Los Halcones de Chile, invitándolos a subir al podio para recibir el **trofeo Yves Duval**.



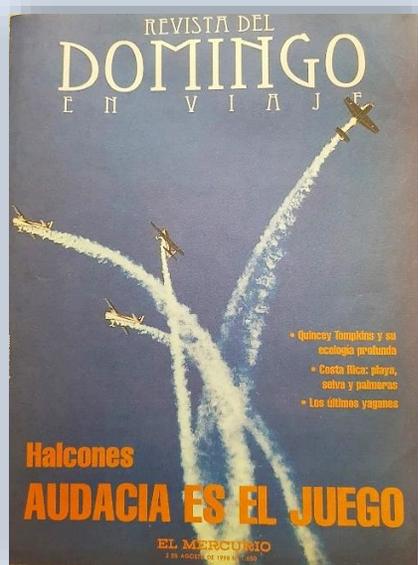
Artículo de la prensa que hace referencia al equipo de Chile bajo la fotografía

Este gran reconocimiento obtenido por este grupo de aviadores chilenos que se suma a los que ha conseguido la Escuadrilla de Alta Acrobacia Halcones en su historial de presentaciones internacionales, constituyó el corolario de una exitosa gira que culminó el 21 de julio de regreso a casa con las felicitaciones del alto mando institucional, captando el interés de la prensa que se encargó de transmitir la noticia a nivel nacional. En lo particular el canal de televisión Mega dedicó un episodio de su programa In Situ a la gira y el diario el Mercurio dedicó una portada y el artículo correspondiente en su Revista del Domingo del 2 de agosto 1998.



"HALCONES" PREMIADOS EN FRANCIA.— El Comandante en Jefe de la FACH, general Fernando Rojas, dio ayer la bienvenida al grupo de alta acrobacia "Halcones" —en la foto a su llegada a Cerrillos— que obtuvo el primer lugar en el Campeonato Mundial de Escuadrillas Acrobáticas, en Francia. Chile brindó el mejor espectáculo junto a otras 11 patrullas de diversas naciones. Los pilotos nacionales recibieron el título de "los mejores entre los mejores".

Publicación en el diario El Mercurio, del 2 de agosto de 1998



Portada y parte del artículo, que la "Revista del Domingo en viaje", publicara el 2 de agosto de 1998.

Integrantes de la delegación chilena en gira a Israel y Francia 1998:

Comandante de la agrupación: CDG (A) Duncan Silva D.

Pilotos:

CDB(A)	Cristian Eguía C.	Halcón N°1 Líder
CDB(A)	Rafael Carvallo F.	Halcón N°3
CDB(A-Rva)	Cesar A. Santis T.	Halcón N°7
TTE(A)	Paolo Valdés G.	Halcón N°4
TTE(A)	Miguel Stange M.	Halcón N°2
TTE(A)	Luis Cortés S.	Halcón N°5
TTE(A)	Andrés Leiva D.	Halcón N°6

Mantenimiento:

TTE(I)	Francis Muñoz C.
SOM	Manuel Ormazábal M.
SOF	Héctor Bustos B
SOF	Jorge Melgarejo M.
SGTO 1°	Alejandro Illanes H.
SGTO 2°	Jorge Quintanilla R.
SGTO 2°	Cristián García F.
CBO 1°	Carlos Lavín V.
CBO 1°	Carlos Orellana M.
CBO 1°	Javier Solís
CBO 1°	Marcelo Cruz H.
CBO 2°	Pedro Troncoso Z.
EC	Marta Contreras O.

Tripulación B-707 FACH N° 902:

CDG(A)	Ulises Castro E.
CDB(A)	Luigi Malatesta C
CDB(A)	José Tagle S.
SOF	José Salas O.
SOF	Ariel Gutiérrez M.
SGTO 1°	Luis Pulgar P.
SGTO 1°	Manuel Aguilar B.
SGTO 1°	José Altamirano G.
SGTO 1°	Luis Concha
CBO 1°	Mario Pinto B.



El 11 de diciembre del 2000, producto de la destacada participación de la Escuadrilla de Alta Acrobacia Halcones en el Primer Mundial de patrullas Acrobáticas, el alto mando institucional otorga la condecoración “Cruz al Mérito Aeronáutico de Chile” en los grados más adelante señalados, a los Oficiales pilotos quienes demostraron un alto nivel de destreza, sólidos conocimientos profesionales y espíritu de cuerpo.



FUERZA AEREA DE CHILE
COMANDANCIA EN JEFE

OBJ.: Otorga Condecoración "CRUZ AL MÉRITO
AERONÁUTICO DE CHILE"

Nº 21 /

SANTIAGO, 11 DIC 2000

ORDEN DE LA COMANDANCIA EN JEFE DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE

CONSIDERANDO :

- A. La destacada participación que han tenido los Señores Oficiales de la Institución, en su calidad de integrantes de la Escuadrilla de Alta Acrobacia "Halcones" de la Fuerza Aérea de Chile, durante el año 1998 en el Primer Mundial de Patrullas Acrobáticas, realizado en la ciudad de Everaux - Francia, demostrando con ello un alto nivel de destreza, sólidos conocimientos profesionales y espíritu de cuerpo.
- B. Que, el Capitán de Bandada (A) Sr. Miguel STANGE Muñoz, ya cuenta con la Condecoración Cruz al Mérito Aeronáutico de Chile en el grado "Cruz al Vuelo Distinguido".

VISTOS :

Los artículos 12, letra a) y 21 N°3 y N°5 del Reglamento Serie "E" N°18, "Para el otorgamiento de la Condecoración Cruz al Mérito Aeronáutico de Chile".

RESUELVO :

Otórgase a los Oficiales que se señalan, la Condecoración "CRUZ AL MÉRITO AERONÁUTICO DE CHILE", en los grados que se indican:

- A. "CRUZ AL VUELO DISTINGUIDO".
 - Capitán de Bandada (A) Sr. Cristian EGUIA Calvo.
 - Capitán de Bandada (A) Sr. Rafael CARVALLO Fuster.
 - Capitán de Bandada (A) Sr. Paolo VALDES Gómez.
 - Capitán de Bandada (A) Sr. Luis CORTES Sepúlveda.
 - Teniente (A) Sr. Andrés LEIVA Divasto.
- B. "BARRA DE HONOR"
 - Capitán de Bandada (A) Sr. Miguel STANGE Muñoz.

Anótese, comuníquese y publíquese,

PATRICIO RÍOS PONCE
General de Aire
COMANDANTE EN JEFE

Paolo Valdés Gómez
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

VI. AVIONES CON HISTORIA



Boeing 757-200 CC-CYH de Ladeco aterrizando en septiembre de 1995 en el Aeropuerto de Miami, Estados Unidos de Norteamérica. (Fotografía del autor)

Boeing 757-200 ER de Ladeco

Uno de los productos más brillantes y exitosos de los últimos tiempos de la compañía aérea Boeing, fue el desarrollo y construcción del modelo 757-200 y sus variantes posteriores.

Pensado en el reemplazo del Boeing 727, tuvo una rápida aceptación por las grandes compañías de aviación comercial. De fuselaje angosto, con capacidad para 225 pasajeros y determinado para rangos de corto, mediano y largo radio de acción.

Su primer vuelo lo realizó el 19 de febrero del año 1982, entrando en servicio comercial al año siguiente. Los clientes de lanzamiento fueron *Eastern Airlines* de EEUU y *British Airways* de Inglaterra.

Su producción se cerró el 28 de octubre del año 2004 con la última unidad entregada a *Shanghai Airlines*.

El total de aviones Boeing 757 y todas sus variantes alcanzaron la suma de 1.050 unidades

Boeing 757-200 en Chile

En nuestro país, la Línea Aérea del Cobre "Ladeco" daba el gran salto al adquirir, mediante leasing, el 28 de mayo del año 1991, un avión Boeing 757 modelo 2Q8 ER, que le permitiría por vez primera realizar vuelos non stop a Miami, EE.UU.

Esta aeronave llegó a Chile el 29 de julio del año siguiente, 1992, siendo recibido en su planta de mantenimiento, por los directivos de Ladeco y autoridades aeronáuticas nacionales, en el aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago. La matrícula asignada fue CC-CYG, en tanto su serial number fue 25044, y el número de línea de producción 0369.

Este avión fue devuelto a International Lease Finance Corporation el 20 de mayo del año 1996.

Tras ser operado por varias compañías aéreas, hoy vuela para la United States Air Force, USAF con la matrícula 09-0015.

La segunda unidad del mismo modelo 757-2Q8, que detallaremos su extensa vida operacional, realizó su roll out el 27 de abril de 1992, cinco días más tarde realizó su primer vuelo, el 1 de mayo.

Fue recibido por LADECO el 6 de junio de 1992 en la planta de Boeing en Seattle. Su matrícula asignada fue CC-CYH, serial number 25131, número de línea de producción 0458, y estaba equipada con dos turbinas Pratt & Whitney PW 2040.

Con estas dos modernas aeronaves LADECO continuó brindando el tradicional y excelente servicio al pasajero, en sus rutas internacionales.

El esquema de su librea fue fuselaje blanco con el triángulo característico amarillo, y el timón azul con el mismo triángulo amarillo.



Luciendo la librea de Lan Chile, el Boeing 757 estacionado en Miami (Col. Vasek)

El 20 de abril de 1996, tras operar tres años y diez meses para LADECO, fue traspasado a Lan Chile, recibiendo el típico esquema de esa compañía, y manteniendo su matrícula.CC- CYH. Luego de un corto tiempo es devuelto al leasor en USA.

En marzo del 1997 el avión pasa a LAPA, Líneas Aéreas Privadas Argentinas, recibiendo el nombre de "Anillaco" en homenaje a la ciudad de la cual era oriundo el Presidente de Argentina de esa época, Carlos Saúl Menem. La matrícula para operar fue LV-WTS



Fotografiado en Aeroparque, Buenos Aires en abril de 1999 (Autor)

Tuvo una pequeña pasada de operación de leasing por parte de Aerolíneas Argentinas, hasta enero de 1998, retornando a LAPA, donde voló hasta septiembre del año 2001.

Retornó a USA, donde su nuevo leasing, Boeing Capital Corporation. Se asignó la matrícula N745BC, y lo almacenó en Victorville, California.

En noviembre del año 2004, la compañía Puketh Airlines de Tailandia, se hace de sus servicios, recibiendo la matrícula HS-KAA.



Al servicio de la Aerolínea Phuket Air (Airliners.net)

En Tailandia opera menos de un año y es devuelta nuevamente a Victorville, con su nueva matrícula N719BC donde permanece dos años almacenada.

Un breve registro por parte de la empresa Ariana Afghan Airlines de Afganistán, que al parecer no llegó a volar el avión, En el año 2007 la compañía francesa Eagle Aviación es el nuevo operador de la aeronave. Después de casi un año de operaciones, pasa a volar para Saudi Arabian Airlines, en marzo del 2008.



Interesante esquema del Boeing 757 operado por Saudi Arabian (Jetphotos.net)



Librea pintada en el avión de Ariana Afghan Airlines (Jetphotos.net)

Tras un año de uso, es devuelto a la compañía francesa, y esta a su vez lo retorna al leasor, que la almacena nuevamente en Victorville con su nueva matrícula N594BC



Esquema usado por el avión durante su paso por Eagle Aviation de Francia (jetphotos.net)

El 31 de marzo del año 2011, la compañía Federal Express Corporation, FedEx reserva la matrícula N995FD, y adquiere el avión, convirtiéndolo en carguero, labor que realiza hasta el día de hoy.



El Boeing 757-200 ahora modelo F, opera para FedEx (Fotografía de Jetphotos.net)

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

<http://www.b757.info/25131/>

https://en.wikipedia.org/wiki/Boeing_757

<https://desdeelpatio.com.ar/2017/09/24/la-historia-del-boeing-757-de-lapa-que-aun-hoy-sigue-volando/>

Archivo del autor.

VII. SABÍA USTED?

...que el día sábado 29 de junio de 1929, fueron encontrados sanos y salvos, los aviadores españoles Ramón Franco Bahamonde, Julio Ruiz de Alda, Eduardo González Gallarza y Modesto Madariaga, tras casi nueve días de encontrarse perdidos en el mar. ¿Qué une el nombre de Chile, a este histórico acontecimiento en la historia aeronáutica iberoamericana?



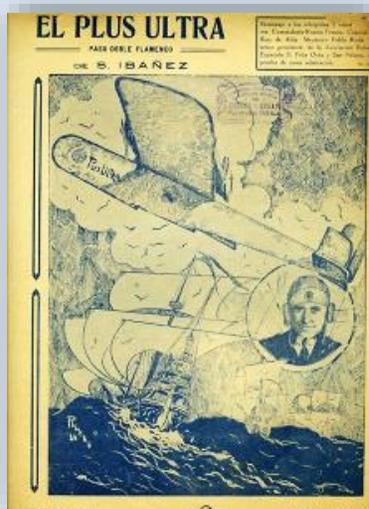
Titular de portada del diario La Nación, domingo 30 de junio de 1929

La noticia publicada por muchos medios escritos alrededor del mundo, daba cuenta del temor que imperaba globalmente por la falta de noticias del nuevo vuelo que el aviador Ramón Franco, hermano de Francisco Franco, uno de los personajes más conocidos de su época por sus hazañas de aviación iniciara a mediados de junio de 1929.

El episodio que se vivía a través de la prensa escrita y radial, era parte del intento de cruzar en hidroavión el Atlántico Norte por la ruta: *Los Alcázares-Nueva York-Washington-Terranova-Galicia*.

El malogrado vuelo de Ramón Franco a Nueva York en 1929, conocida como la aventura del Dornier 15/16, era el primer intento de dar la vuelta al mundo, una historia que se iniciara con la audaz hazaña cumplida con el cruce del Canal de la Mancha por el francés Louis Blériot en 1908 y que luego diera paso a una serie de conquistas y malogradas historias protagonizadas por la aviación mundial de los años 20 y que más tarde fueran conocidos como la *época de los grandes vuelos*.

Las más famosas aventuras recordadas en esta época, fueron las protagonizadas por los aviadores portugueses Carlos Viegas Gago Coutinho y Artur de Sacadura Cabral en 1922 y luego por los aviadores norteamericanos Charles Lindbergh quien atravesó exitosamente en 1927 el Océano Atlántico y más tarde Amelia Erhardt, quien destacaría entre las aviadoras del género femenino. Estos y otros viajes transoceánicos como los del *Plus Ultra* a la Argentina, o el vuelo del *Jesús del Gran Poder* que recorrería gran parte del continente americano, eran algunos de aquellos nombres y hechos que realizaron o al menos intentaron renombradas gestas que llenarían a diario con increíbles odiseas aeronáuticas, las portadas de la prensa mundial, influyendo incluso en la literatura y música de época.



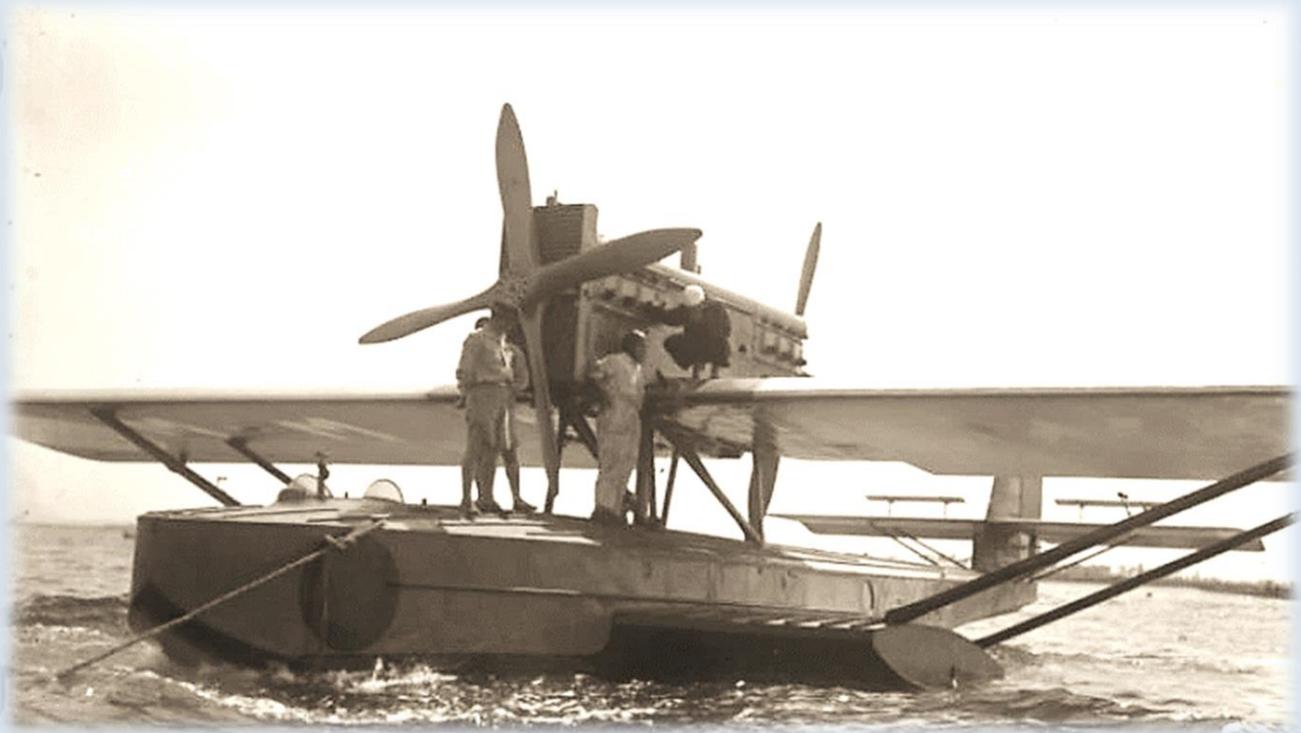
Algunas de las portadas de partituras y avisos de música que relevaban internacionalmente la figura de aviadores como Ramón Franco y otros.

La fama alcanzada con el vuelo del *Plus Ultra* en 1926, alcanzó al comandante Ramón Franco Bahamonde, quien tras convertirse en *ídolo y héroe* de la aviación mundial, siguió planeando grandes gestas aeronáuticas a bordo de memorables hidroaviones.

El fallido intento de vuelta al mundo con el hidroavión Dornier Super-Wal *Numancia* entre fines de julio e inicios de agosto de 1928, dio paso a un nuevo intento en 1929. Esta vez la idea era atravesar el Atlántico norte, en vuelo de ida y vuelta, intentando batir varios récords. Es así que a las 5.50 horas de la tarde del 21 de junio de 1929, los aviadores españoles Ramón Franco Bahamonde, junto a Julio Ruiz

de Alda, Eduardo González Gallarza y el mecánico Modesto Madariaga⁵, despegaron desde Los Alcázares (Murcia) rumbo a las Azores en dirección a Nueva York.

Al día siguiente de su partida, aparentemente debido a un error de navegación, les hizo pasar de largo las Azores y amarizar sin combustible fuera de la ruta donde les estuvieron buscando. Este viaje que fue lamentablemente un nuevo fracaso, estuvo a punto de costarle la vida a toda la tripulación.



El Dornier 15/16 en Los Alcázares, fotografiado momentos antes de emprender su frustrado vuelo

Las autoridades españolas que no tenían clara información de la posición del hidroavión, además de iniciar la búsqueda, alertaron a todas las estaciones de radio y pidieron ayuda a otros gobiernos. Es así que desde el 24 de junio ya se montó una enorme operación en la que participaron principalmente Gran Bretaña, Francia, Italia y Portugal.

Cuando llevaban ocho días sin ser encontrados y se temía lo peor, el 29 de junio fue avistado por el teniente R. A. Kilroy desde un avión del portaviones británico *Eagle* e inmediatamente rescatado en una posición muy próxima a la isla de Santa María, en el archipiélago de las Azores.

Una interesante crónica periodística del diario La Voz nos describe el rescate con viva emoción. “*Cuando el teniente inglés llegó al "Dornier" se encontraban en la cabina de motores, Ruiz de Alda en la canoa, y en el puesto de mando, el comandante Franco; a su lado, Gallarza, y en el interior de la canoa, el mecánico Madariaga, atento a impedir que los golpes de mar hicieran zozobrar la embarcación*”.

⁵ Tras trabajar en varias empresas de mecánica en España. Emigrará a la Argentina en febrero de 1949 seguido nueve meses después por su familia. Allí vivió hasta los 70 años cuando, próximo a la jubilación sufrió un cáncer hepático por el cual falleció en Buenos Aires, el 4 de junio de 1974.

La noticia causó *“inmediatamente la más profunda sensación en todo Buenos Aires. Grandes multitudes se agrupaban ante las pizarras de los periódicos clientes de la United Press, que anunciaron el salvamento de los aviadores por medio de bombas y sirenas.”*

La agencia noticiosa, se anotó igualmente un gran triunfo en Montevideo y Río de Janeiro, en donde la noticia causó gran alegría y sensación. En Lima y La Paz, los diarios clientes de U.P., prepararon tempranas ediciones especiales que señalaban detalles del rescate.

En Santiago de Chile, tanto la ciudadanía como los integrantes de la colonia española residente, recibieron con gran alegría la noticia del encuentro y posterior rescate de Franco y sus camaradas. En Iquique, el presidente del Casino Español y los dirigentes de la colonia visitaron al cónsul británico señor Madge, y le manifestaron sus agradecimientos por la intervención en el encuentro del aviador Franco.

En Curicó, se registró que la colonia española de esa ciudad, recibió entusiastamente la noticia del encuentro del aviador Franco, tanto así que apenas se conocieran los primeros detalles del hallazgo, la Municipalidad como también el Centro Español izaron los pabellones chileno y español en el frontis de sus respectivos edificios. Pasado el mediodía del 29 de junio, esta última corporación tuvo a bien extender una invitación a la ciudadanía, para acudir a ese centro y brindar en honor a los *salvadores y salvados*.

En Washington D.C., el salvamento y rescate de Franco y sus tres compañeros de aventura, causó gran agrado. El Secretario de Estado, Mr. Henry L. Stimson señaló al respecto: *“Me alegro mucho de que estos valientes caballeros hayan sido encontrados. Es hermoso el esfuerzo en que estaban empeñados y todos se interesaban en su aventura”*.



The Evening Star. Washington, D.C., 29 de junio de 1929

y of
 pe of
 tates,
 been
 binet

 Mac-
 mper
 e dis-
 "we
 rence.
 ation

The world had a thrill at the end of the week when Maj. Ramon Franco and three other Spanish aviators, missing for eight days on a round-trip flight from Spain to New York and almost given up for lost, were picked up by a British airplane carrier southeast of the Azores. They survived a week of storms, hunger, fatigue and nervous tension without being much the worse for it. Spain went wild with joy over their rescue.

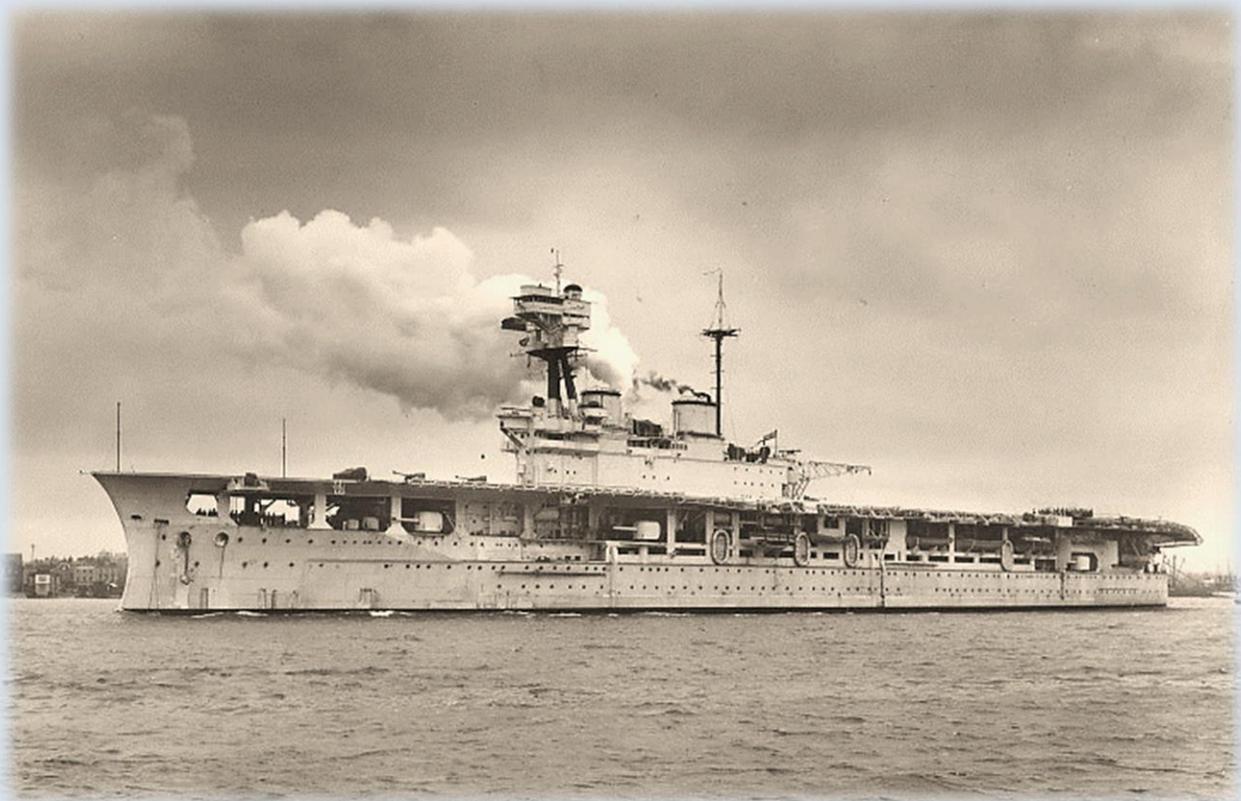
Gri

 C
 dea
 Her
 by
 dea
 lian

The Evening Star. Washington, D.C., 1 de julio de 1929

El portaaviones Eagle y su curiosa relación con nuestro país.

La historia del buque portaaviones británico *Eagle*, que portaba uno de los aviones que encontró a los aviadores españoles y que tras rescatarlos los trasladó a Gibraltar, fue construido en astilleros de la ciudad de Newcastle upon Tyne, Inglaterra por la firma Armstrong Withworth and Co. El 20 de febrero de 1913.



Portaaviones HMS Eagle (1929)

De diseño similar al emblemático acorazado *Almirante Latorre* (ex HMS Canada), el *Eagle* estaba destinado inicialmente a la Armada de Chile y su nombre iba a ser Almirante Cochrane. Con el comienzo de la Primera Guerra, los trabajos de construcción quedaron detenidos en los astilleros hasta 1917, año en que el gobierno británico negoció con el de Chile su adquisición.

Sus registros revelan su reconstrucción inicial fue diseñada como base para las operaciones de hidroaviones y que tras un viaje a las islas Scilly al sur de Irlanda, se decidió convertirlo en el portaaviones *HMS Eagle*, siendo la decimocuarta nave en llevar ese nombre para la Royal Navy.

Si bien se botó el 8 de junio de 1918, pero tuvo un retraso significativo en su habilitación que provocó que el *HMS Eagle* estuviera incompleto al final de las hostilidades. Poco más tarde la construcción se detuvo y no se retomó hasta 1920, siendo finalmente comisionado el 26 de febrero de 1924.

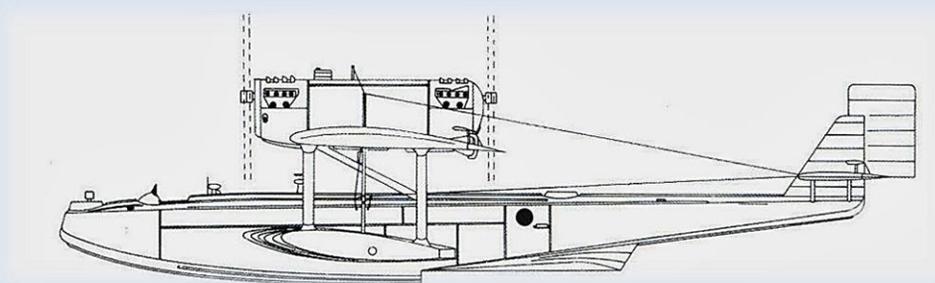
Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

- *Ramón Franco en el Campo de Gibraltar: Julio de 1929*. José Manuel Algarbani Rodríguez. Escuela Universitaria de Estudios Jurídicos y Económicos. 2014
- *El avión en que Franco se propone dar la vuelta al mundo*. Diario ABC, martes 3 de julio de 1928. Edición de la mañana, pág. 37.
- La Nación, domingo 30 de junio de 1929
- *El vuelo del "Numancia"*. La Vanguardia, jueves 2 de agosto de 1928, página 19.
- Evening Star. Washington D.C., June 21, 1929, Page 3
- Evening Star. Washington D.C., June 24, 1929, Page 2
- *El malogrado vuelo de Ramón Franco a Nueva York en 1929, la aventura del Dornier 15/16*. https://cadenaser.com/programa/2017/08/30/ser_historia/1504084744_170500.html



VIII. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA



Diario La Nación de Santiago. Interesante recorte publicado el día 13 de mayo de 1929

Hace 90 años atrás, el lunes 13 de mayo de 1929, el diario La Nación de Santiago, anunciaba que pronto se inauguraría el transporte aéreo entre los Estados Unidos de Norteamérica y nuestro país.

Este importante medio escrito nacional, señalaba en su nota de portada que un importante personero de la “Pan American Grace Airways”, el señor Walter P. Jacob, había suscrito con representantes del Gobierno de Chile, un acuerdo para atender un servicio aéreo internacional de transporte de correo y pasajeros entre los Estados Unidos y Chile, servicio que haría escala en los países intermedios de Sudamérica, acortando así el actual traslado entre Nueva York y Santiago a tan **solo 8 días de viaje**.



Vista Interior de uno de los aeroplanos con capacidad para doce pasajeros de la Pan American Grace Airways. (detalle)

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



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

CORREO RECIBIDO

Sr.

NORBERTO TRAUB GAINSBORG

Presidente

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

De mi consideración:

Por medio de la presente quiero agradecer el alto honor de recibir la Revista Aerohistoria, que constituye una excelente exposición de nuestra historia Aeronáutica, dándonos a conocer hechos relevantes poco conocidos, por la bruma del tiempo, de la gran mayoría de las personas.

Verdadero documento valioso en especial para aquellos que somos amantes de la historia.

Eso me hace recordar esta maravillosa frase atingente "LOS LOGROS DEL PASADO SON LA INSPIRACIÓN DEL FUTURO".

Felicitaciones y un cordial saludo

LUIS VILLAGRA REVECO

Teniente Coronel de Carabineros (r). Abogado.

Estimado Sr Presidente

He recibido como en otras ocasiones la excelente publicación "Revista AeroHistoria", y no quiero dejar pasar la oportunidad para felicitarlos por el trabajo realizado y ver, con sumo agrado, las distintas actividades que realizan mis Queridos Amigos en pos de la difusión de la historia aeronáutica chilena e iberoamericana.

Para mí es un orgullo pertenecer a tan excelso Instituto y poder colaborar humildemente desde este lado de la cordillera.

*Solo me resta desearle lo mejor y agradecerle por su Amistad de siempre.
Éxitos!*

Cordialmente

*Suboficial Mayor FAA Walter Marcelo Bentancor
Argentina*

*Señor Presidente
don Norberto Traub Gainsborg:
Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.
Almirante Barroso 67.*

Apreciado señor Presidente y amigo:

Acuso recibo del adjunto ejemplar de la Revista AEROHISTORIA y debo confesar que he disfrutado grandemente del contenido de sus páginas y tener además esta ocasión para agradecer la vasta e interesantísima información que incluye el acontecer de la Corporación histórica que presido. Es un orgullo para nosotros, figurar en sus páginas, que mucho contribuye a acrecentar los sólidos lazos de amistad entre Instituciones que con los mismos principios doctrinales, sirven a la Patria.

Con un fuerte y sincero abrazo,

*Hosmán Pérez Sepúlveda.
General Inspector (r) de Carabineros
Presidente Instituto Histórico de Carabineros*

Estimados amigos:

Recibí el especial de Arturo Merino Benítez. Una vez más quedo muy agradecido de su gentileza.

Un gran trabajo el que uds. realizan y aquí queda esto para que muchos entiendan y valoren la calidad de hombres que han forjado nuestra institución.

Un abrazo

Miguel Pérez de Castro V.

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

Álvaro Sequera Duarte
Carlos Saldivia Rojas
Claudio Cáceres Godoy
Paolo Valdés Gómez

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**



Representantes para Chile
FEDERAL SIGNAL CORP.
Emergency Products

Grisolia 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