



AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN

▶ **IGNACIO ALIAGA GONZÁLEZ**
Primer Jefe del Aeropuerto
“Los Cerrillos”

▶ **Formación del Grupo de Aviación N° 5**
como Escuadrilla de Anfibios N° 1

▶ **El raid aéreo Santiago - Tacna - Santiago**

▶ **A 130 años del natalicio de**
JUAN BJELOVUČIĆ CAVALIER



Abriendo nuevas rutas

Soluciones Aeronáuticas Ingeniería de Sistemas



Vía56

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



REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

“El agradecimiento es la memoria del corazón”

Lao Tse

No son muchos los valores tan poderosos como es el reconocer a nuestros semejantes mediante la gratitud del recuerdo. Esta es una forma universal de conocimiento, de unión pues al mantener vivo el recuerdo de su persona o herencia, nos conectamos con Dios, que es la base inicial de nuestro ser.

“Yo te reconozco a ti por lo que eres, por tus virtudes, por tu forma de ser, y te doy las gracias por formar parte de nuestra vida enriqueciéndola con tu presencia o tu ejemplo”.

Este mes al igual que en muchas otras ocasiones anteriores, tenemos el privilegio de poner a disposición de nuestros lectores, historias que relevan el papel de esos aviadores pioneros que se encargaron de realizar hazañas de vida que hoy testimonian como legado intangible para las generaciones futuras, prístinos ejemplos de esa capacidad heredada del individuo para realizar grandes cosas en beneficio del prójimo.

Es la investigación acuciosa de los hechos realizados y de los personajes quienes los emprenden, la base de la conmemoración y su posterior difusión, la que nuestra corporación fiel al compromiso adquirido desde su fundación hace ya 36 años atrás, hace carne periódicamente a través de Aerohistoria, brindando atractivos contenidos que relevan el recuerdo y la forma de nuestra historia aeronáutica nacional e iberoamericana, insertando al lector en las actividades de homenaje que realizamos y participamos, aportando con ello no sólo a través de la investigación un agradecimiento constante sus miembros.

Las efemérides y notas de saber que les entregamos, son un catastro anticipado de hitos, fechas y personajes sobre aquellos que forjaron la ruta y que hoy forman un ADN aeronáutico y espacial común, transmitiendo así y compartiendo éste, más allá de las fronteras para conocimiento público y general.

Todo el material, se complementa con el recuerdo cercano de la llegada del hombre a la Luna, acción valerosa efectuada contra toda posibilidad y que se inserta en la voluntad, espiritualidad y buena esencia del hombre, que busca en su creador el resguardo y protección ante los vaivenes de la vida, dejando como prueba de ella un galardón que testimonia su brillante naturaleza.

A ello, se agrega la brillante trayectoria de la temprana aviación militar y que la efectiva participación y continuidad que la Fuerza Aérea de Chile ha tomado en la conquista del territorio nacional, uniéndonos como chilenos, como país y luego a nosotros con el mundo.

Avanzando por nuestro continente, escudriñamos y ponemos de manifiesto la imagen presente y valiente, de un hijo de esta tierra americana, nacido en el Perú y que al igual que otros grandes aviadores, nos entrega su ejemplo de valor, perseverancia, amistad y amor por la humanidad.

Norberto Traub Gainsborg

Presidente

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

www.historiaaeronauticadechile.cl

Resguardando la historia de la aviación chilena y de nuestros aviadores desde el 28 de enero de 1983.

La aeronáutica también es parte de la Historia de Chile.





▶ REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

EDITORIAL.....	3
CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS.....	6
<i>Asamblea y almuerzo de camaradería Asociación de Ex Pilotos LAN</i>	6
<i>Restauración y entrega de significativa maqueta de avión Blériot</i>	8
<i>Asistimos a interesante Tertulia dedicada a Javiera Carrera Verdugo</i>	10
OBITUARIO.....	11
LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS.....	14
ALIANZAS CULTURALES Y OTROS.....	16
EFEMÉRIDES DEL MES DE JULIO.....	20
GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS	36
<i>Ignacio Aliaga González, Primer Jefe del Aeropuerto “Los Cerrillos”</i>	36
<i>Formación del Grupo de Aviación N° 5 como Escuadrilla de Anfibios N° 1 su instalación en la Base Aérea de Chamiza</i>	40
<i>El Raid Aéreo Santiago - Tacna – Santiago</i>	55
<i>A 130 años del Natalicio de Juan Bjelovučić Cavalié</i>	60
SABÍA UD?	83
<i>Club Aéreo Arturo Merino Benítez</i>	83
RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA.....	88
<i>Chilean claims he owns the Moon</i>	88
AVIONES CON HISTORIA.....	91
<i>Avión Enrique Lage HL-6 “Brasil” en Chile</i>	91
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR.....	99

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ *Asamblea y almuerzo de camaradería Asociación de Ex Pilotos LAN*

Cordialmente invitado por el Directorio de la Asociación de Pilotos (R) de Lan Chile, asistió en nombre de nuestra corporación, don Norberto Traub Gainsborg para participar en la que fuera la Primera Asamblea General Ordinaria de socios correspondiente al año 2019, y que se realizó el día jueves 6 de junio pasado, a las 13:00 hrs., en el Club de Campo Quinchamalí, ubicado en Las Condes.

Finalizada la Asamblea General Ordinaria, el director del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, General de Aviación Sr. Ricardo Gutiérrez Alfaro realizó una breve pero muy amena exposición sobre la producción de aviones que realizara en Chile la fábrica Curtiss desde 1930 y luego expuso sobre los estupendos trabajos de restauración que ha venido realizando el MNAE durante los últimos años.



Don Ricardo Gutiérrez Alfaro, director del MNAE durante su amena exposición

Terminada la charla expositiva a eso de las 13:30 hrs, los presentes pasaron a disfrutar de exquisito cocktail y un almuerzo de camaradería.



De izquierda a derecha: Don Jorge Larrañaga B., presidente de la Asociación de Pilotos de Chile en el momento que le otorgara a nombre de esa corporación, un reconocimiento a don Renato Besoain A., presidente de la Asociación de Pilotos (R) de Lan Chile

Durante el almuerzo, la Asociación de Pilotos de Chile le otorgó un merecido reconocimiento al Piloto Comandante Sr. Renato Besoain Armijo, quien por algunos años ha liderado con gran éxito, la Asociación de Pilotos de Chile en Retiro de Lan Chile.

❖ Restauración y entrega de significativa maqueta de avión Blériot



Maqueta restaurada

La ya tradicional maqueta a escala de un avión Blériot que colgara del techo de la sala de reuniones de nuestro Instituto, cuando estaba en la oficina del Paseo Bulnes, y que con el paso del tiempo y los varios traslados de locación, sufriera fuertes daños, fue magistralmente recuperada por el aeromodelista señor Claudio Elicer.

El pasado martes 18 de junio por la tarde, tuvimos el privilegio de recibir a los señores Claudio Elicer y Rodrigo Jiménez, artífices del verdadero milagro que significó la recuperación de esta apreciada pieza *patrimonial* del instituto.

En la ocasión fueron recibidos por los señores directores Norberto Traub y Oscar Avendaño, quienes quedaron sorprendidos por la acuciosidad, calidad y el profesionalismo que demostrara don Claudio en "el proceso de restauración" a la que la maqueta del Blériot fue sometida.

El desarme de los componentes tratando de mantener la mayor cantidad de piezas originales, el cuidado, la meticulosidad de la instalación de las diversas partes, la reparación y/o reemplazo de aquellas que se habían deteriorado, el uso de un antiguo papel japonés, la incorporación del

estanque, el cuidado para mantener el balance del avión completo, la búsqueda de aquellos elementos más similares a aquellos con que don Enrique Flores Álvarez construyó el avión, son motivo de admiración y reconocimiento.



Reunión del mes de julio de 1992, con ocasión de una donación que hiciera la familia del Coronel de Aviación, Sr. Jaime Parra Santos a nuestra corporación. En la fotografía de esta oportunidad, se puede apreciar colgando del techo, la referida maqueta del avión Blériot que tan gentilmente nos legara nuestro primer presidente, don Enrique Flores Álvarez, reconocido aeromodelista de antaño.

Lamentablemente por lo avanzado de la tarde de ese día, no tuvimos más tiempo disponible para haber seguido conversando acerca del proceso de restauración y otros que empezaron a aparecer durante el encuentro, temas que me dejaron con hambre de haber seguido aprendiendo de técnicas de construcción o reconstrucción de aeromodelos estáticos o aptos para el vuelo, como asimismo de experiencias aéreas vividas como pasajero o al mando de un avión.

Nos queda pendiente, dentro de las correspondientes disponibilidades de tiempo, el coordinar un encuentro del restaurador con el público que desee asistir, para que nos ilustre sobre el brillante trabajo realizado por el señor Elicer.

❖ *Asistimos a interesante Tertulia dedicada a Javiera Carrera Verdugo*



Cordialmente invitados por el Instituto de Investigaciones Histórico “José Miguel Carrera”, algunos integrantes de nuestra corporación asistieron a una interesante charla titulada “Javiera, la Sobreviviente” con que obsequió a la comunidad capitalina, la presidente de ese Instituto, señora Ana María Ried Undurraga, en la Fundación Cultural de Providencia, el pasado jueves 27 de junio a las 19.00 horas.



Nuestra apreciada amiga Ana María Ried, presidente del Instituto “José Miguel Carrera”, durante su charla

II. OBITUARIO



Sr. Carlos Ricardo Boisen (Q.E.P.D.)

CARLOS RICARDO BOISEN

"Se durmió de cara a la historia aeronáutica"

Para todos quienes sentimos pasión por la historia de la aviación y profundo respeto por quienes la hacen suya, no hay muchas palabras para expresar el dolor que nos produce ver desaparecer tan inesperadamente al amigo por el cual, siempre guardaremos recuerdo.

Querido y respetado por su caballerosidad y don de gentes, que le hacía estar compartir novedosa información aeronáutica argentina, muchas veces toda ella apoyada por sus inconfundibles ilustraciones, llenas de útiles detalles que recordaban esos viejos aviones civiles y militares que surcaron los cielos de allende los Andes.

Realidad que nos lleva a tornar la vista al pasado y recordar aquellos días lejano, cuando Carlos y su alegre señora Graciela, se nos acercaran en uno de los tantos Congresos de Historia que tuvimos el placer de compartir.

Sus permanentes correos, su natural disposición e interés para ayudar en la tarea de difusión de la historia aeronáutica mutua, le abrieron de par en par las puertas nuestro agradecimiento. De carácter alegre y amistoso, este argentino que fuera titular de la Licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves. Se encuentra matriculado en el Consejo Profesional de Ingeniería Aeronáutica y Espacial y además tenía como hobby la fotografía, pronto se ganó el aprecio de muchos de los socios en Chile, cooperando en forma incansable en cuanto tarea estimaba que su concurso podía ser de provecho.

Sus exequias se realizaron a las 13.00 hrs, del miércoles 13 de junio pasado, en el cementerio de Chacarita en Buenos Aires, en compañía de sus amigos y compañeros de del Instituto Nacional Newberiano y de nuestras oraciones por su eterno descanso.





Sr. Manuel Vilaboa Baettig (Q.E.P.D.)

CDG (R) MANUEL VILABOA BAETTIG

" los cielos también lloran "

El capellán ha terminado de rezar las últimas oraciones pidiendo a Dios lo acoja en el paraíso y las notas tristes del toque de silencio se han diluido en la quietud de la tarde. Quietud que es interrumpida por las descargas de reglamento.

Mientras la urna conteniendo sus restos mortales desciende a lo profundo de la tierra, a la mente acude aquella sentencia bíblica que señala; *"Acuérdate que eres polvo y al polvo volverás"*.

"El cielo también llora", murmura alguien mientras la lluvia nos despidе al hacer abandono del cementerio.

De regreso a la ciudad, al igual como si alguien golpeará de noche insistentemente a nuestra puerta, en el corazón uno a uno, comienzan a agolparse los recuerdos.

El de aquel joven subteniente que, en el verano de 1957, allá en el lejano Traiguén, tierra de nuestros ancestros, me incentivara en mis deseos de ingresar a la Escuela de Aviación. El mismo oficial, que ya convertidos en cadetes, en 1959 viéramos llegar destinado a nuestra escuadrilla. Aquel que sin gritos ni castigos, fuera templando nuestros espíritus, adaptándolos a la dura vida militar.

Que, como instructor de vuelo nos enseñara a dar nuestros primeros pasos en el mundo maravilloso de la aviación, despertando confianza en nosotros mismos, haciéndonos sentir verdaderos pilotos.

Si Dios me concediera un solo deseo, pediría volver a repetir aquel turno de acrobacias en una tarde de invierno, en que me demostró y enseñó como sacarle rendimiento al noble y querido Mentor.

Hombre bueno y sencillo, sin que él lo supiera, se ganó de los cadetes un sobrenombre que lo retrataba cabalmente; *"Alma noble"*. Ante nuestras inquietudes nos explicó que en la Fuerza Aérea no existían buenas y malas destinaciones y que por el contrario, todas representaban un desafío a vencer, donde ganaríamos en experiencia y madurez.

Inculcándonos que cada avión tenía su razón de ser y que a la patria se le servía por igual tanto a los mandos de un jet de combate sobre el desierto nortino, como haciéndole pelea a los vientos huracanados del Aysén, llevando ayuda a los compatriotas de un aislado caserío cordillerano.

Nunca olvidaré su gesto humano, cuando estando él internado en el Hospital de la Fuerza Aérea tras haber sido sometido a una intervención quirúrgica, a diario dejaba su lecho de enfermo para ir a atender y acompañar en su dolor a un camarada que había sufrido un grave accidente de aviación. De ello y mucho más, puedo dar fe.

Habiendo cubierto guarniciones en Puerto Montt, Santiago, Quintero e Iquique, en algunas coincidimos. Oportunidades todas en que nos abrió las puertas de su hogar, recibiéndonos como amigos, nunca como subalternos.

Muchas veces lo vimos hacer obras de caridad en favor de algunos subordinados, pero sin que nadie se enterase de ello y si alguien necesitaba un traslado de urgencia, hacía entrega de las llaves de su auto.

Acogido a retiro de la Fuerza Aérea, sus alas incursionaron en la aviación civil, tanto en el combate de incendios forestales como de madrugada, al mando de un helicóptero, en el control de heladas. No fue pues extraño, que por sus cualidades profesionales fuera nombrado piloto inspector de la Dirección General de Aeronáutica Civil, donde volar bajo su atenta mirada, más que un chequeo exigente, era ser partícipe de un aula donde siempre había algo más que aprender.

Cuando el inmutable transcurrir de los años y su salud ya un tanto deteriorada, le señaló que había llegado el momento de decir adiós al vuelo, lo aceptó con resignación, recluyéndose en la tranquilidad hogareña. Aquilatando la labor de nuestro Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, desde allí nos colaboraba, atendiendo con cordialidad todas nuestras consultas y haciéndonos entrega de muchos relatos de su larga vida de piloto. Vivencias que quedaron registradas en las páginas de "*Horas de Losa*".

Pero no solo nos colaboraba a la distancia, sino también participaba en persona de algunos de nuestros actos. Fue en cierta oportunidad, en que encontrándonos frente al mausoleo institucional, rindiendo homenaje a uno de sus compañeros de curso que había rendido su vida por intentar salvar la de su mecánico en un avión en llamas, sufrió una violenta descompensación que lo hizo perder el conocimiento.

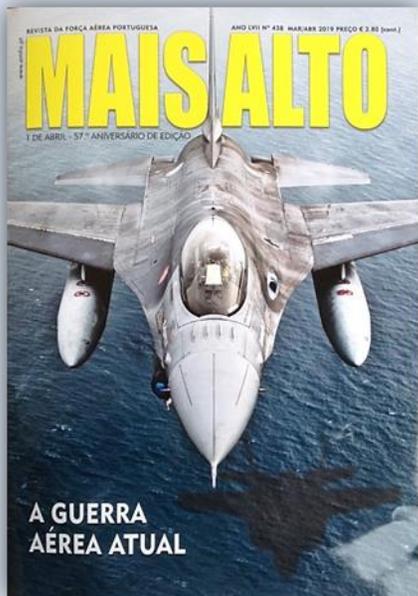
Atendido de urgencia, se negó a abandonar el camposanto mientras la ceremonia no hubiera terminado y entonces y solo entonces, aceptó ser llevado a su hogar.

Ahora, cuando ya nos queda solo disfrutar de su recuerdo de hombre de bien, estamos ciertos que ante la presencia del Señor, portando su hermosa bitácora de caballero del aire. Él lo habrá recibido con bondad, prendiendo en su alma aquellas alas con que solo los escogidos pueden incursionar en los espacios infinitos.

Sergio Barriga Kreft



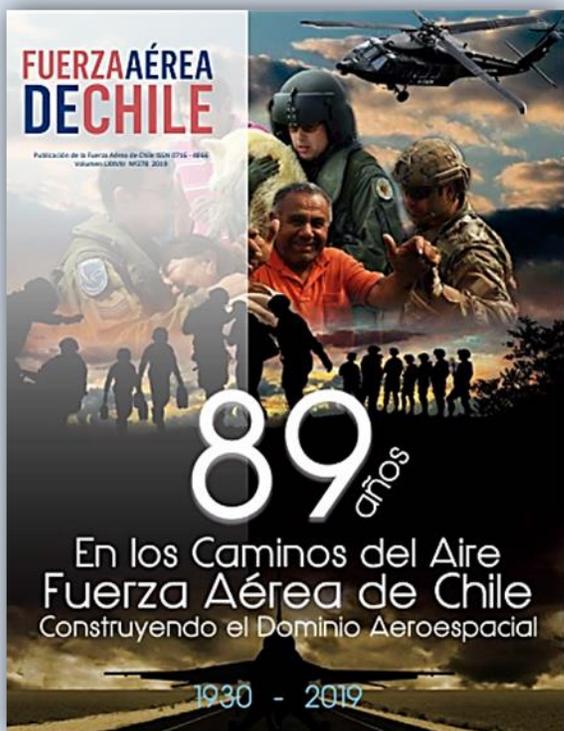
III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS



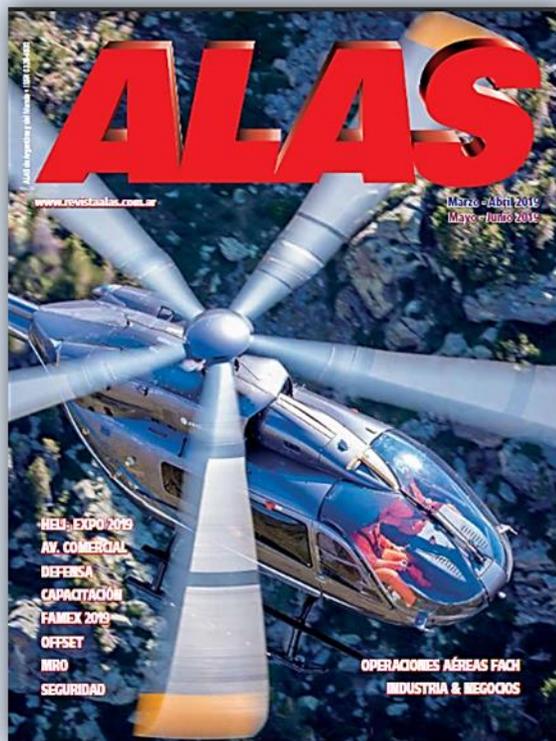
❖ *En este mes de junio, tuvimos el privilegio de recibir para nuestra biblioteca algunas interesantes publicaciones que ya están disponibles para su consulta.*

Portadas de los valiosos libros, revistas y folletos que recibíáramos de regalo por parte de la Fuerza Aérea de Chile, Fuerza Aérea Portuguesa, nuestros socios Héctor Alarcón Carrasco, Norberto Traub Gainsborg y el señor Carlos Castagnet.

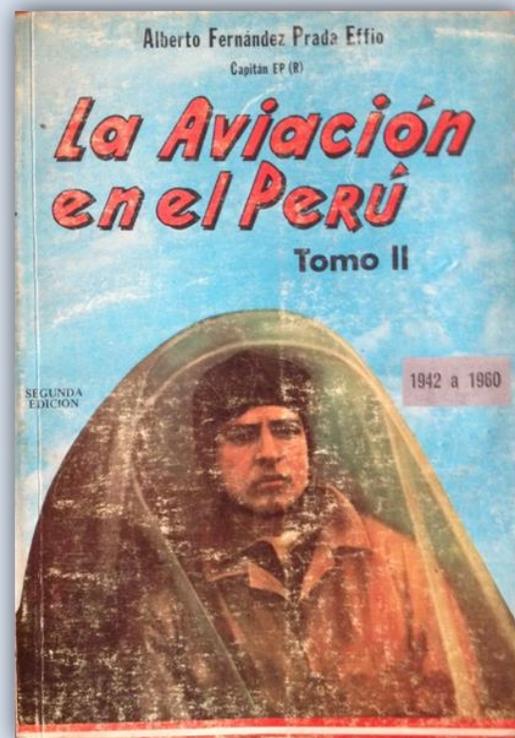
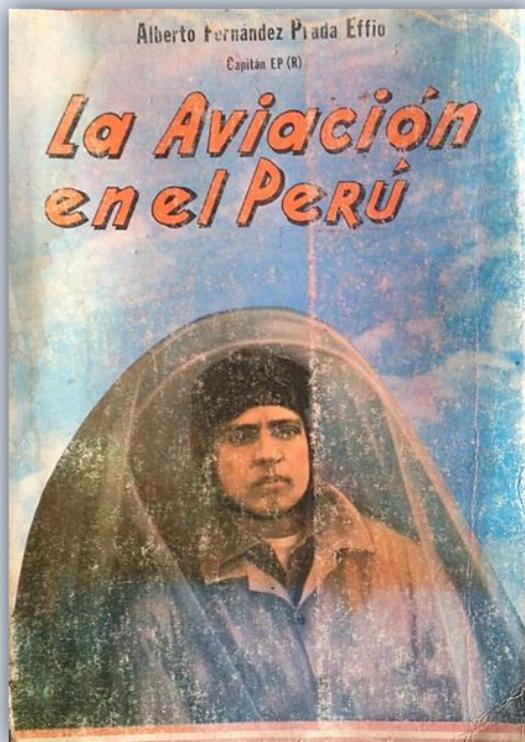
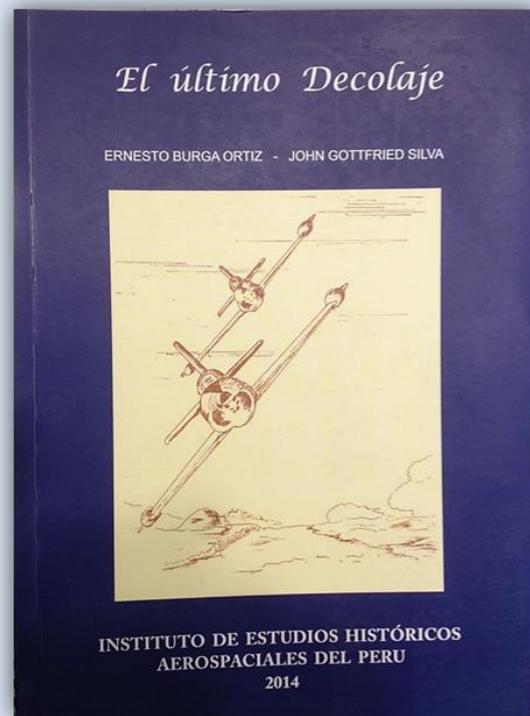
Muchas gracias a todos ellos.



(Material disponible para descargar)



(Material disponible para descargar)



IV. 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 honra en Francia al piloto jalisciense Luis Pérez, héroe de la Segunda Guerra Mundial, a 75 años de su muerte*



Flying officer (Fg Off) Luis Pérez Gómez. Fotografía gentileza de Terry Hunter

Ciudad de México, 13 de junio de 2018.- La Sociedad Mexicana de Estudios Aeronáuticos Latinoamericanos (SMEAL), asociación sin fines de lucro cuyo objetivo es difundir la historia de la aviación, conmemoró los 75 años del fallecimiento de Luis Pérez Gómez, piloto mexicano que participó en combates aéreos en la Segunda Guerra Mundial y que murió en batalla contra los alemanes, el 16 de junio de 1944. Desde ese año, en la comunidad de Sassy, Francia, sus habitantes llevan a cabo una ceremonia luctuosa para honrar la memoria del jalisciense que perdió la vida para liberar a Europa del dominio de la Alemania nazi.

A las 12 horas del pasado 7 de junio de 2019, en la pequeña Villa de Sassy, Calvados (Normandía) en Francia, autoridades locales y habitantes recordaron con honores y apego a las tradiciones del lugar, a Luis Pérez Gómez, el mexicano que entregó su vida al lado de miles más durante los días posteriores a la Batalla de Normandía, suceso que comenzó el 6 de junio de 1944, cuando las tropas Aliadas (Reino Unido, Estados Unidos de América y Canadá) desembarcaron en aquella región.



El Coronel de Infantería señor Edgar Mingo, Agregado Militar de México en la República de Francia y el señor Alfonso Flores, vicepresidente de la SMEAL, sostienen la bandera de México durante la ceremonia de conmemoración. Más atrás la alcaldesa de Sassy, señora Doriane Le Montz junto a Bernard Levavasseur, ex alcalde de la misma localidad.

Luis Pérez nació en Guadalajara, Jalisco, el 8 de octubre de 1922, quedando huérfano desde muy joven de madre y desde pequeño tuvo interés en los aviones. Su carácter intrépido le llevó a buscarse la vida desde temprana edad. Estudió en la Ciudad de México, donde estuvo a cargo de unas tías y trabajó como cajero en un banco, pero su afán por volar lo impulsó a buscar su acceso a la Fuerza Aérea de México, objetivo que no logró tampoco en Estados Unidos y que alcanzó en Canadá en 1942, al entrar a la escuela de la Royal Canadian Air Force (RCAF) sin antecedentes previos en aviación ni saber inglés, para finalmente convertirse en piloto, demostrando una gran capacidad. En Ottawa estudió en la Technical High School el idioma mencionado y ahí conoció a Dorothy O'Brien, quien fuera su novia hasta que partió a la guerra.

En 1943, el joven se graduó como aviador y partió rumbo a Europa para volar en el frente de guerra, participando en diferentes batallas aéreas durante 1944. Incluso obtuvo medallas por sus proezas pero también fue derribado. *“Luis Pérez cumplió su ilusión de volar, aunque fuera por corto tiempo, el suficiente para convertirse en héroe al combatir contra los alemanes durante la Segunda Guerra Mundial, como mexicano (nunca cambió su nacionalidad) se ganó un lugar en la historia, así como el respeto y reconocimiento de una fuerza militar extranjera”*, señaló Alfonso Flores, vicepresidente de la SMEAL.

“Su paso por la RCAF fue vertiginoso y ascendente desde su ingreso al War Emergency Training Program, un plan que se diseñó para voluntarios, donde Pérez Gómez obtuvo altas calificaciones. A partir de junio de 1942, ingresó al curso de entrenamiento primario, calificado como apto para volar aviones de combate, se enlistó en la unidad de entrenamiento operacional (OTU, por sus siglas en inglés) y consiguió sus alas de piloto en el mes de agosto de 1943”, agrega Flores.

Luis Pérez Gómez murió en combate cuando su avión Spitfire IX, fue abatido después de enfrentar *“una pelea de perros”* contra aviones Focke-Wulf Fw 190 alemanes. El cuerpo del entonces piloto de la RCAF, fue rescatado de entre los escombros por varios habitantes la población normanda de Sassy, Francia, quienes le dieron sepultura en el cementerio local sin conocer su origen, lugar que después se convirtió en la Plaza *“Pérez Gómez”*, en honor del aviador mexicano.

En la ceremonia luctuosa por los 75 años del piloto jalisciense, Sassy se vistió de verde, blanco y rojo para recordar a su héroe de guerra. Al evento, asistieron el Cónsul de México en Francia, Edgar Cubero Gómez, en representación del gobierno federal; el Coronel de Infantería Edgar Mingo, agregado militar de México en Francia, Miguel Rodríguez, hijo de la mejor amiga de infancia del piloto, la alcaldesa de Sassy, Doriane Le Montz y Alfonso Flores, vicepresidente de la SMEAL.



Tumba del recordado aviador azteca.

Bajo un estricto protocolo, la bandera de Francia, fue escoltada por un guardia veterano de guerra, la comitiva mencionada y más de 40 habitantes de la Villa de Sassy, hacia el cementerio local. La alcaldesa y los representantes de México colocaron tres ofrendas florales sobre la tumba de Pérez Gómez y ella rindió los honores al joven piloto expresando palabras de afecto y reconocimiento hacia él, como uno de los militares que ofrendaron su vida para la liberación de la Francia ocupada por el Ejército Alemán: *“Luis Pérez Gómez, reconocemos tu sacrificio y en nombre del pueblo de Francia te damos las gracias”*.

Por su parte, el Cónsul Edgar Cubero dirigió un discurso en el cual además recordar al piloto, exaltó el papel del Escuadrón 201 como la unidad de nuestro país que combatió en las Islas Filipinas durante la Segunda Guerra Mundial.

“Es una pena que ni el gobierno federal, ni el de Jalisco, conmemoren la muerte de Luis Pérez y lo honren de alguna forma. Mejor en un país europeo, un salón fue decorado con los colores de la bandera mexicana, para recordar con cariño a quien de tierras tan lejanas llegó para quedarse en el corazón de los habitantes de una pequeña población de agricultores, donde su avión herido de muerte, se estrelló en un campo de trigo a escasos metros de la región normada”, afirmó Flores.

Acerca de la Sociedad Mexicana de Estudios Aeronáuticos Latinoamericanos

La Sociedad Mexicana de Estudios Aeronáuticos Latinoamericanos (SMEAL) es una asociación civil sin fines de lucro constituida con el objetivo de rescatar, preservar y difundir la historia de la aviación en México y América Latina.

Entre las actividades que realiza se encuentran la asesoría y/o montaje de muestras museográficas y fotográficas para distintas organizaciones públicas y privadas, artículos para diferentes medios de comunicación, el rescate y restauración de piezas (de todo tipo e incluso aeronaves) de alto valor histórico para la aviación mexicana y la elaboración de libros que contribuyen a promover esta actividad.

La SMEAL tiene 10 años de estar formalmente constituida el 17 de octubre de 2008 y forma parte de la Federación Internacional de Estudios Históricos Aeronáuticos y Espaciales. Para mayor información, consultar en www.smeal.com.mx

❖ Nuevo Directorio de la Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile “Alas Andinas”

Directiva 2019.

Presidenta	Sra. Raquel Orietta Rodríguez Gauné
Vicepresidenta	Sra. María José Gatica Montero
Tesorera	Sra. Náyade Muñoz Rivera
Pro-Tesorera	Sra. Pía Urrutia Bunster
Secretaria	Srta. Macarena Ordoñez Silva
Pro-Secretaria	Sra. María Ignacia Prado Frugone
Directora	Sra. María Isabel Carrasco Weber

V. EFEMÉRIDES DEL MES DE JULIO

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

1/07/1944: Se crea el Club Aéreo de La Ligua, ubicado en el extremo norte de la Provincia de Petorca, Chile

2/07/1986: Se crea la **Agrupación de Mujeres Pilotos de Chile. "Alas Andinas"**. Compuesta por más de 50 mujeres pilotos de planeadores, aviones monomotores, multimotores, turbohélices, helicópteros, pilotos comerciales y comandantes de líneas aéreas.



2/07/1999: Comienza a operar la aerolínea LAN PERU, con vuelos domésticos desde Lima hacia Cuzco y Arequipa utilizando aviones Boeing 737-200Adv.

3/07/1919: El Capitán don Diego Arcena Aguilar a bordo de un Hidroplano "Sopwith Baby", será el primer aviador chileno en realizar un vuelo en hidroavión en la Bahía de Talcahuano, Chile.

3/07/1929: La Línea aérea Aeropostale ve a Venezuela como un puente para comunicar Sudamérica con las islas del Caribe, Guadalupe y Martinique, por lo solicitará al Gobierno Venezolano que le otorgue una concesión, naciendo de esta forma la Compañía General Aeropostal Francesa que operó en Venezuela. Más tarde, en 1933 sus acciones fueron compradas por el Estado Venezolano creando La Línea Aeropostal Venezolana (LAV). Así la flota de aviones Laté 26 y 28, fue sustituida por una de aparatos Fairchild 82B. Los primeros vuelos realizados fueron entre Maracay y Maracaibo, y Maracay y Ciudad Bolívar.

En 1958, tras estos accidentes, más las pérdidas y deudas que venía adquiriendo la empresa, Aeropostal se dedicó exclusivamente a vuelos nacionales, mientras que los internacionales fueron asignados a **Viasa**.

El 24 de agosto de 2017 Aeropostal cesó temporalmente sus operaciones después de 88 años de servicio debido al vencimiento del certificado de vuelo de la aeronave YV2957, la falta de divisas para operar vuelos nacionales y la falta de repuestos para los aviones debido a la crisis económica, que dejaba a la aerolínea con un solo avión disponible.

El 24 septiembre de 2017 Aeropostal realizó su última ruta Porlamar Maracaibo. Un año más tarde, el 8 de agosto de 2018, luego de todo este en tierra, reactivó operaciones con la apertura de una ruta hacia La Habana que sale desde el Aeropuerto de Maiquetía, haciendo tres frecuencias semanales.



3/07/1943: Hace 76 años atrás, se funda el Club Aéreo de San Antonio, ubicado en pleno litoral central de Chile, cuando un grupo de visionarios San antoninos se reunió para formar el Club Aéreo de San Antonio, aun en plena segunda Guerra Mundial.

Por aquellos años, la familia de don Demetrio Chacón donó a la Fuerza Aérea de Chile (FACH) el terreno donde se encuentra emplazado el Aeródromo de Santo Domingo y a la vez se autorizó su uso al Club Aéreo, que lo tuvo a su cargo hasta fines de los años 60, cuando la FACH hizo entrega de estos terrenos a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Con fechas, acciones y emociones, se fue ensamblando una historia apretada y humana, y con el devenir de los años se adquirió el primer avión, un Aeronca que fue bautizado con el apodo de "PICHUNCHO". Con este avión le fueron creciendo las alas a ese grupo de aventureros.

De entre sus fundadores y primeros pilotos del Club, se recuerda a los señores José Ignacio Olivos (1er. Presidente) Luis Roi, Ignacio Martínez, Renato Aravena, Jorge Alonso R., Iván Piccini, Armando Sabaj S., Carlos Machado, Ricardo Ruiz y Fernando Alen, entre otros.

A mediados de la década de los 60, el Club llegó a tener cinco aviones. A finales de los 50, 60 y comienzos de los 70, la entidad vivió la época más fructífera, donde destacaron los nombres de Presidentes de la Directiva como fueron los señores Ricardo Cerda Cañas, René Laulié Peña, Luis Santibáñez Cárdenas, Raúl Martínez O'Ryan, Enrique Paschold Reichenbach, Fernando Martínez Martínez y don Etelvino Fernández.

4/07/1898: Primera ascensión de Alberto Santos Dumont en París, utilizando un globo libre de uso personal bautizado como “Brasil”. El esférico con capacidad de 113 metros cúbicos, capaz de levantar un lastre de 114.4 libras, fue solicitado a la Maison Henri Lachambre.

4/07/1811: El aviador Laforestier debía verificar en aeroplano un viaje de Sitges a Tarragona. El raid había despertado gran expectación, pues era el primero que se celebraba en España entre poblaciones algo distantes entre sí. A Tarragona acudieron más de ocho mil personas de la provincia. Desgraciadamente el aviador Laforestier, que se elevó en Sitges a la hora anunciada, se cayó al agua a unos cincuenta metros de la playa en el terreno municipal de Villanueva y Geltrú, siendo salvado por unos pescadores que le prestaron auxilio oportunamente. También pudo ser sacado del agua el monoplano Blériot que aquél tripulaba, aunque en mucho más lastimoso estado que el aviador, quien sólo sufrió una contusión en la región frontal.



Conducción a la playa del monoplano de M. Laforestier, con el cual debía verificar el raid Sitges Tarragona

4/07/1930: Cubana de Aviación comienza a operar el primer servicio aéreo de pasajeros entre La Habana y Santiago de Cuba haciendo escalas en Santa Clara, Morón y Camagüey, servido con aviones Curtiss Robin y Ford trimotor.

4/07/1936: Se instituye en Brasil el “Día del Aviador”, el que será conmemorado cada año el día 23 de octubre, recordando el primer vuelo de “un más pesado que el aire” realizado por Santos Dumont.

4/07/1948: Primer cruce de la Cordillera de Los Andes por su parte más alta realizado por dos mujeres chilenas. Las pilotos Ada Zerbi Marabini de Goycoolea y Dora Domínguez García Pulgar de Picó cruzan desde el actualmente desaparecido aeropuerto “Los Cerrillos” a “Plumerillo” en Mendoza, y posteriormente de regreso en el mismo día, en su avión Stinson Voyager de 150 HP.



Fotografía de las señoras Ada Zerbi de Goycolea y Dora Domínguez de Picó, una vez finalizado el raid

Si bien no fueron las primeras mujeres en cruzar la cordillera, sí fueron las chilenas y por ello que ese vuelo fue un hito en las páginas de la aviación nacional.

5/07/1913: Se crea el Cuerpo de Aviación del Ejército de Cuba, nombrándose Capitán, al “Padre de la Aviación de ese país,” señor Agustín Parlá.



5/07/1919: Se integra el denominado “Comité Pro-Aviación Nacional del Paraguay” en una reunión llevada a cabo en el local de “El Diario”. Como Presidente Honorario fue nombrado el señor Francisco Sosa Gaona.

Una de las primeras actividades programadas por dicho comité fue la exposición de los restos del Deperdussin “T” del distinguido aviador paraguayo Silvio Pettirossi, que se llevó a cabo en el local del Circolo Italiano.

5/07/1944: El piloto de Línea Aérea Nacional (LAN), señor César Lavín Toro, es el primer chileno en cumplir 7.000 horas de vuelo. Formado como oficial de Ejército, adquirió sus alas de piloto militar en 1928 junto a David Vivero, ambos futuros pilotos de LAN. Un año más tarde se graduó como Piloto de Guerra con 194 horas de vuelo. Ese mismo año, el 5 de marzo de 1929, el comandante Arturo Merino Benítez, entonces Director de Aviación, había inaugurado en El Bosque la Línea Aeropostal Santiago –

Arica, que meses más tarde, a partir del 29 de Julio, operaría bajo la denominación de Línea Aérea Nacional (L.A.N.).

Enraizado en la generación de pilotos de las antiguas máquinas voladoras de cara al viento, vivió la transición a la modernidad y tecnificación aeronáutica, que irrumpe con fuerza antes y durante la 2ª Guerra Mundial. Desde el frágil monomotor biplano De Havilland Cirrus Moth de 80 HP para un pasajero, hasta el Lockheed Lodestar para 14 pasajeros y dos motores de 1.200 HP cada uno.

6/07/1866: Durante la Guerra contra la Triple Alianza, el Ejército Argentino utilizó un globo cautivo para realizar observaciones aéreas en la zona de Potrero Piris. En la fecha se realizó la primera ascensión, que tuvo como tripulantes al “Capitán de Guerra” polaco, asimilado al Cuerpo de Ingenieros, señor Roberto A. Chodasiewicz y el Capitán paraguayo señor Ignacio Céspedes, que estaba al servicio de los aliados. El Capitán Céspedes, sería el primer paraguayo en remontarse a las alturas.

Oficiales del Ejército paraguayo, al ver al globo cautivo, ordenaron a los soldados encender fuego en los pajonales, creando así una gran cortina de humo que impidió a los aliados, realizar más observaciones aéreas. Esta táctica se repitió de manera generalizada, cada vez que veían que el globo ascendía.

6/07/1917: Se realiza la primera entrega de correo aéreo en México. El vuelo realizado por el Teniente Piloto Aviador Horacio Ruiz Gaviño, se hizo desde Pachuca, Hidalgo hasta la zona de Venta Prieta a la Ciudad de México, arribando a los terrenos que ahora conforman la colonia Jardín Balbuena. Dicho vuelo tuvo una duración de 50 minutos a bordo de una aeronave de fabricación hispano-suiza tipo biplano modelo A, portando el número 6 y la cual contaba con un motor de 160 caballos de fuerza. La correspondencia llevada aquel día constaba de 534 cartas, 61 tarjetas y otras piezas postales, la saca era la número 499.



7/07/1922: El Sargento paraguayo, señor Nicolás Bó, realiza el primer vuelo nocturno en ese país con un biplano Ansaldo S.V.A. 5, el que sobrevoló la ciudad capital de esta nación.

7/07/1937: Se funda el Club Aéreo de Iquique, en la zona litoral norte de Chile.



8/07/1996: En recuerdo a los sucesos acaecidos durante la Guerra del Chaco en 1932, en la que se realizaron los primeros combates aéreos americanos en un conflicto internacional, la Fuerza Aérea Paraguaya decidió en 1996, instaurar el “Día de la Aviación de Caza Paraguaya”.

10/07/1968: Creación del Club Aéreo del Personal del BancoEstado de Chile.



10/07/1998: Puesta en órbita del satélite chileno Fasat Bravo, desde Ucrania. El hecho representa para el país el inicio de su participación en el aprovechamiento del espacio para el desarrollo nacional.

11/07/2011: Creación del Club de Deportes Aéreos “Aero Club Cordillera”. Formado con la Ley del Deporte,

12/07/1921: Es inaugurado el Primer Aeródromo ecuatoriano junto a la Escuela de Aviación “El Cóndor” en la ribereña población “Eloy Alfaro” frente a Guayaquil.

12/07/1928: A su regreso de Estados Unidos muere en un accidente aéreo el notable piloto mexicano y héroe nacional, capitán Emilio Carranza Rodríguez, que había efectuado un histórico vuelo hacia ese país con el fin de promover la paz y la buena voluntad entre las naciones.



12/07/1929: Después de un gran vuelo desde los Estados Unidos, aterriza en El Bosque, el “Southern Star”, el potente avión Sikorsky S-37 en que René Fonck, el as de la aviación francesa proyectaba volar de Nueva York a París, perfilaba en la tarde del viernes 12 de julio, su silueta majestuosa sobre el cielo de Santiago, poniendo término sus tripulantes al gran raid iniciado el 1º de este mes desde Tampa, Florida hasta Santiago de Chile.

En estos 12 días, de los cuales siete permanecieron en Panamá, cubrieron los 7.885 kilómetros que media entre estas dos localidades, volando sobre los territorios de las tres Américas y desafiando las inclemencias del tiempo. Aunque no fue la primera vez que un avión volaba desde los Estados Unidos a Chile, el raid del “Southern Star” apasionó al público de aquellos días, quienes se imponían a través de la prensa sobre el viaje de los pilotos John K. Montgomery y Harold B. Mac Mahon y sus acompañantes el Navegante Hubert F. Huntingdon, el mecánico mexicano Luis Medina y Powell Hunter radiotelegrafista.

El gigantesco avión estaba pintado de un color plumizo claro, en ambos costados de la cabina se leía en grandes letras doradas “American International Airways”, mientras que en su cola exhibía el nombre: Southern Star.

12/07/1929: En la suma de *un millón de pesos*, cantidad que fue imputada a los fondos de la donación que Daniel Guggenheim hiciera para fines de fomento de la aeronáutica nacional, se adquiere para el Estado Chileno, el fundo “Los Cerrillos” ubicado en la entonces comuna de Maipú. En este histórico lugar, se construirá y funcionará por muchos años, nuestro primer aeropuerto nacional.



Antigua fachada del Aeropuerto “Los Cerrillos”

12/07/1963: Mediante Decreto Supremo Nº 006, la Dirección de Aviación Civil nuevamente es adscrita al Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Fuerza Aérea Ecuatoriana.

12/07/1928: Se crea el Grupo de Aviación N°4, sobre la base de la primitiva Escuadrilla de Bombarderos. Desde esta fecha, ha recibido distintas denominaciones en la orgánica de la Fuerza Aérea de Chile, así como ha conocido diversos asentamientos; El Bosque, Los Cerrillos, Colina, Los Cóndores, Pudahuel, Punta Arenas. La calidad del material de vuelo que ha equipado esta unidad la ha hecho siempre una de las más poderosas de la Fuerza Aérea. Su primer comandante fue el Comandante de Escuadrilla (A), señor Marcial Arredondo Lillo.

12/07/1942: Se crea el Club Aéreo de Ovalle, ubicado en la región de Coquimbo, Chile. Fundado en una reunión realizada en los salones de la I. Municipalidad de Ovalle. Dicha reunión, contó con la asistencia de algo más de 120 entusiastas y connotados vecinos de esta nortina ciudad.



Construcción del hangar, radioestación e instalaciones de la Posta en Ovalle de la Línea Aeropostal Santiago – Arica

13/07/1944: Bajo el gobierno del Presidente de la República de Chile, señor Juan Antonio Ríos Morales, se crea por Decreto Supremo S.3 N°486 el “Museo de Aviación”, actual Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile.

Su primer Director fue el entonces Teniente 1° (A), señor Enrique Flores Álvarez, destacado piloto, prolífico historiador institucional, pintor temático y uno de los distinguidos socios fundadores del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, del cual fue también su primer presidente. En la actualidad, el ahora *Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio*, recuerda desde julio de 2018, su nombre como patronímico.

14/07/1942: Se crea el Club Aéreo de Río Bueno, actual Club Aéreo La Unión - Río Bueno.

14/07/1942: El Decreto N° 4.478 fija la organización de la Fuerza Aérea Brasileira.

15/07/1914: Llega a Chile, el célebre y destacado aviador paraguayo, señor Silvio Pettrossi, quien durante casi un mes de estadía realizará una serie de brillantes exhibiciones y acrobacias aéreas en Santiago y Viña del Mar.

15/07/1920: Por Decreto N° 1669, se crea la Inspección General de Aviación, organismo completamente independiente del Ejército y Armada, pero sujeto a la autoridad del Ministerio de Guerra y Marina de Chile, e íntimamente relacionado con los Estados Mayores de ambas Instituciones. El primer titular fue el distinguido General de División, señor Luis Contreras Sotomayor.

16/07/1929: Arriba al aeródromo de Los Cerrillos, el primer avión Fairchild de Panagra, uniendo así a Chile con los Estados Unidos de Norteamérica.

17/07/1942: Creación del Club Aéreo de Lautaro, ubicado a 30 km al norte de Temuco, Chile. Sus instalaciones se encontraban inicialmente en el Aeródromo General Tovarias, Lautaro, 9ª región de Chile. La actual base del Club, corresponde al Aeródromo Maquehue en la ciudad de Temuco, pero en el 2010 se concretó la adquisición de nuevos terrenos para el Club, en la ciudad de Lautaro (a unos 45 minutos al norte de Temuco), a un lado de la Ruta 5 Sur.

17/07/1969: En la Guerra de las 100 horas, el piloto, señor Fernando Soto Henríquez logra derribar tres aviones enemigos en combate aire-aire, consagrándose así como Ás de la Aviación Hondureña.

Esa peculiar hazaña lo coloca en un sitio especial ya que en un solo día y en el mismo avión, el F4U-5 CORSAIR, matrícula FAH-609, derribó tres adversarios en el último combate de la historia mundial entre aviones propulsados por motores de pistón y hélices. El Congreso de la República de Honduras, lo nombró “Héroe Nacional” en septiembre del año 2003.



17/07/1979: Creación Club Aéreo Comodoro Arturo Merino Benítez. Su primer Directorio estuvo integrado por personal de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile, y su presidente fue nuestro distinguido socio, señor Sergio Barriga Kreft.

18/07/1914: El pionero de la aviación paraguaya, señor Silvio Pettirossi realizó una imponente demostración acrobática con su Deperdussin “T” en el Parque Cousiño de Santiago de Chile, con la asistencia del entonces Presidente de la República, Dr. Ramón Barros Luco y a un importante número de asistentes.

18/07/1914: Se da partida oficial al servicio de correo aéreo comercial entre Santiago y Buenos Aires.





18/07/1965: Un helicóptero Hiller SL-4 de la Fuerza Aérea de Chile, en lo que sería uno de sus primeros vuelos debió efectuar el rescate de 122 turistas que se encontraban aislados por más de 20 días en el Hotel Portillo.

20/07/1873: Nace en Cangu, estado de Minas Gerais, Brasil; el señor Alberto Santos Dumont, ingeniero e inventor brasileño precursor de la aeronavegación mundial.

20/07/1935: Creación del Club Aéreo de Puerto Montt. Su primer Directorio lo encabezó el Comandante de Escuadrilla (A), señor Manuel Tovarias Arroyo; Alfredo Espinoza, Vicepresidente; Capitán de Fragata Alfredo Caces, Secretario; Capitán de Bandada Guillermo Rodríguez R., Pro Secretario; Guillermo Melo, Tesorero; Teniente 1° Alfonso Moreira A., Pro Tesorero; Juan de Solminihaç C., Director; Julio Bazán, Director; Alfredo Brahm, Director; y Jorge Domínguez T., Abogado del Club.

En sesiones posteriores se presentaron y fueron aprobados los Estatutos del Club, obteniendo así su personalidad jurídica. Sus actividades de vuelo oficiales, comenzaron con un festival aéreo en Chamiza, el domingo 15 de diciembre de 1935 y se realizó en el avión Gipsy Moth 39 de cargo de la Fuerza Aérea de Chile.



20/07/1969: Se produce uno de los hitos capitales en la carrera espacial que llevaban a cabo Estados Unidos y la Unión Soviética, una de las aristas en que se manifestó la llamada Guerra Fría. Ese día la misión Apolo 11, compuesta por los astronautas Neil Armstrong, Edwin "Buzz" Aldrin y Michael Collins, llegaron a la superficie lunar.

Ante la admiración del mundo se cumplió la gran hazaña
LLEGO EL HOMBRE A LA LUNA
*A las 16.18, hora argentina, alunizó el módulo de la nave Apolo.
El comandante Armstrong pisó el suelo del satélite a las 22.56
y veinte minutos más tarde lo hizo su compañero Edwin Aldrin*

"Un pequeño paso para un hombre, un gran salto para la humanidad", decía Armstrong al pisar las tierras selenitas, en una transmisión en vivo por televisión, vista en todo el mundo y que ha generado también las teorías sobre un montaje de EE.UU., con el fin de tomar ventaja en la competencia con la URSS.

20/07/1979: La señora Dora Alida Carle León, se convierte en la primera mujer panameña en obtener su licencia de Piloto aviador Comercial, la N° 4.203, la cual se le habilita en el Cessna A-150 M, HP-902, siendo su instructor el Capitán señor Guillermo "Memo" Rodríguez P.

21/07/1932: El Decreto-ley 247 de esta fecha concede personería jurídica a la Línea Aérea Nacional (LAN Chile) de la Fuerza Aérea Nacional. A partir del 23 de agosto de 1934 el Presidente Arturo Alessandri Palma firmó el traspaso de los aviones que pertenecían a la Fuerza Aérea y que estaban en servicio con la LAN al momento de la concesión de la personalidad jurídica.

21/07/1933: Aerovías Nacionales S.A., es la primera empresa de aviación comercial, que inicia servicios trisemanales a las localidades panameñas de Aguadulce, Santiago, las Lajas y David. Los viajes regulares serán hechos los lunes, miércoles y viernes. Arreglos con el periódico Panamá América, permitirán enviar este periódico el mismo día al interior. De esta manera, empieza formalmente el desarrollo de la aviación comercial en este atractivo país de la América Central.

23/07/1941: Durante el conflicto peruano ecuatoriano de 1941, el Capitán FAP, señor José Abelardo Quiñones parte en su avión N.A. 50 para realizar un ataque sobre el río Zarumilla, en la zona conocida como Quebrada Seca, donde es alcanzado por el fuego enemigo.

Pese a tener la opción de saltar con paracaídas, dirige su nave contra el emplazamiento de ametralladoras ecuatorianas, destruyéndolo por completo e inmolándose por su país.

En 1996, fue reconocido por el Estado peruano como "Héroe Nacional".



José Abelardo Quiñones

23/07/1970: Creación Club Aéreo de Loncomilla, en la provincia de Linares, Chile. Su primer Directorio lo integraron los señores: Ernesto Armanet Besa, Presidente; Joaquín Larraín Contardo, Vicepresidente; Luis Morales Soto, Secretario; Enrique Jacobsen Gibbs, Pro Secretario; Mario Farren Cornejo, Tesorero; Octavio Rodríguez Rodríguez, Pro Tesorero; Enrique Contardo Leballeur, Director; Enrique Lazo Maluenda, Director; y Mario Sommela Valenzuela, Director.

24/07/1916: Se presenta el proyecto de ley para la creación de la Escuela Militar de Aviación del Uruguay, la que en noviembre de 1916 se promulgaría su ley de creación. El Teniente 1º, señor Juan M. Boiso Lanza, un aviador muy recordado y apreciado en Chile, será su primer Director.

24/07/1920: Se organiza en Chile el Primer Curso de Vuelo para Aviadores Civiles, a cargo del aviador, señor David Fuentes, Oficial de Reserva en la Fuerza Aérea chilena. Un hecho curioso y destacable en

esta historia, fue que el primer alumno en graduarse fuera el ciudadano español, señor Camilo Pinal, quien efectuó su vuelo solo, un “12 de octubre” del año 1920.

24/07/1942: Creación del Club de Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile. Destinado a “fomentar, difundir y aumentar los lazos de unión, amistad y compañerismo de sus miembros”.

El actual Club de Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile funciona desde 1951 en el antiguo Palacio de la familia Subercaseaux, ubicado en la calle Agustinas, en pleno centro de Santiago y que fuera construido en 1901.



24/07/1945: Se registra el primer vuelo efectuado a la Isla Robinson Crusoe del archipiélago de Juan Fernández. El vuelo a la isla se efectuó en el PBY 5 Catalina N° 401. En la fotografía el primero de la izquierda es el entonces Teniente 1º, señor Roberto Parragué Singer quien era el piloto a cargo de este vuelo.



25/07/1909: El aviador, inventor y constructor de aeronaves francés, señor Louis Blériot cruza por primera vez, el Canal de la Mancha. Recorrió 25 millas en 35 minutos. La repercusión de hechos como esta hazaña, serían una de las causas que motivaron a nuestros precursores Emilio Edwards Bello y José Luis Sánchez Besa a incursionar en la aviación.



25/07/1939: El Presidente de la República del Paraguay, Doctor Félix Paiva, firmó el Decreto N° 15.722 mediante el cual se otorgó la condecoración Al Mérito Militar “Cruz del Chaco”, al Arma Aérea Paraguaya, por su brillante participación en la Guerra del Chaco.

26/07/1918: Creación de la Primera Compañía de Aviación Militar, con Guarnición en El Bosque, Santiago. Su primer comandante fue el entonces Capitán de Ejército, señor Enrique Pérez Lavín.

27/07/1925: Arriba por tren a Cochabamba, Bolivia, un moderno Junkers F-13, avión que voló este día desde un campo de aviación improvisado en San José de la Banda, cerca de esa ciudad boliviana, y que fuera donado por la colonia alemana residente para contribuir al desarrollo del país.



Avión Gipsy Moth, de la Escuadrilla de Anfibios N°1

27/07/1929: Creación del Grupo de Aviación N°5, inicialmente llamada “Escuadrilla de Anfibios N°1”, esta unidad siempre ha estado basada en Puerto Montt, en las bases de “La Chamiza” y luego “El Tepual”, sirviendo como nexos con los poblados de la zona de la Cordillera de Llanquihue y Aysén, que en muchos casos sólo obtienen adecuadas comunicaciones por aire. Su primer comandante fue el Capitán de Bandada (A), señor Modesto Vergara Montero.

26/07/1930: Con solo 19 años de edad, Graciela Cooper Godoy da el examen para obtener su brevet de piloto civil, convirtiéndose en la primera aviadora chilena. Tras realizar una excelente performance en el avión De Havilland DH-60 G del Club Aéreo de Chile sobre el aeródromo Los Cerrillos, en la que exhibió sus cualidades innatas, recibió al momento de aterrizar, sus ansiadas alas de manos de uno de

sus instructores, el Capitán Carlos Montecinos. En su honor se instauró el día 26 de julio como el “Día de la Mujer Piloto” a propuesta del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.



Graciela Cooper Godoy, en el día en que rindió su examen para optar al título de Piloto de Turismo

27/07/1967: Creación del Grupo de Aviación N°9. Creado en la Base Aérea El Tepual, inicialmente como unidad de combate, el Grupo de Aviación N°9 donde tuvo en su inventario material tan importante como los legendarios Hawker Hunter. Su primer comandante fue el Comandante de Grupo (A), señor Silvio Girardi Arestizábal.

En mayo de 1975, se trasladó a la nortina ciudad de Antofagasta. Luego de su desactivación entre los años 1981 y 1993, la unidad se reactivó en la Base Aérea Los Cerrillos como unidad de helicópteros. Con la unificación de la IIª Brigada Aérea, el Grupo comenzó una nueva era en la Base Aérea Pudahuel a partir de agosto de 2005.

28/07/1911: En Étampes, Francia recibe su brevet de piloto, el señor Eduardo Pacheco Chaves, primer piloto civil del Brasil.

28/07/1928: Nace como Escuadrilla de Bombardeo en el aeródromo de Lo Espejo, el legendario Grupo de Aviación N°4. Su primer comandante fue el Capitán Alfredo Fuentes Martínez, mientras que sus aviones fueron 6 bimotores Junkers R-42

29/07/2014: Al mediodía de un martes, aterrizó el primer avión comercial que opera en el recientemente abierto aeródromo La Araucanía, SCQP (Temuco). El honor le correspondió al Airbus A319 CC-AHC de SKY Airline, que cumplió el vuelo SKU065, siendo recibido por el ya tradicional saludo de agua, por parte de los vehículos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios



Primer avión que aterrizó en el aeródromo La Araucanía



30/07/1912: Al interior de un fundo llamado Santa Amalia, se realizan los primeros vuelos en planeador registrados en Chile.

Los señores Oscar Möbis y Matías Rojas (dueño del fundo) ensayan los primeros vuelos sobre un aparato de construcción local y diseñado por ellos, desde algunas colinas del sureño pueblo chileno de Bulnes.

30/07/1928: La compañía aérea colombiana "SCADTA" (Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo), es la encargada de realizar el Primer Correo Aéreo en el Ecuador.



30/07/1934: Inicialmente denominado Puerto Aéreo de Santiago, comienza su funcionamiento el "Aeropuerto de Los Cerrillos", en Santiago de Chile.



30/07/1971: Nace como Diario la ahora Revista Camaradas, órgano institucional de difusión interna. En la actualidad, "CAMARADAS" informa al personal acerca de aquellas actividades de camaradería, deportivas y sociales propias de la vida de la Fuerza Aérea, así como temas profesionales.

Su dirección responsable correspondió al Jefe del Departamento de Relaciones Públicas de la Fuerza Aérea, cargo ocupado en esa fecha por el distinguido Comandante de Escuadrilla (A), señor Patricio Araya Ugalde.

31/07/1915: A las nueve y diez de la mañana, el aviador chileno Luis Omar Page, se eleva desde la improvisada pista en la zona de Papel Pampa en Oruro, con su avión Bathiat Sánchez, apodado "Punta Arenas". Ésta fue a verdad cierta y probada, el primer aviador en los cielos bolivianos de Oruro, "y con magnífico éxito", tal como lo aseveran los periódicos bolivianos de la época, El Industrial y El Tiempo. *"se levantó a los cielos el "Punta Arenas", cientos de ojos vieron elevarse el aparato alado... el rotundo éxito se completó cuando después de permanecer largos minutos en el inmenso cielo azul, se coronó la hazaña de lograr el primer vuelo en Bolivia".*

31/07/1944: Fallece el célebre aviador y escritor francés Antoine de Saint-Exupéry. Recordamos que en 1929 este conocido autor de obras tan conocidas como los libros "El aviador" (1926), "Vuelo Nocturno" (1931) y "El Principito" (1943) donde su experiencia como aviador le sirvió como inspiración.

Fue uno de los pilotos que trabajó para la línea aérea "Aéropostale", la cual operaba desde el Aeropuerto de Colina en Chile, y que más tarde en 1943, fuera cedido por el Gobierno Francés a la Fuerza Aérea de Chile.

VI. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

IGNACIO ALIAGA GONZÁLEZ PRIMER JEFE DEL AEROPUERTO “LOS CERRILLOS”

José Ignacio Segundo Aliaga González nació en Talca el 1° de agosto de 1891, fueron sus padres don José Ignacio Aliaga y doña Rosario González.

Sintiendo desde niño especial vocación por la carrera de las armas, en 1908 ingresó como cadete a la Escuela Militar. Establecimiento del cual egresaría cinco años más tarde como teniente 2° de Ejército, en el arma de caballería, siendo su primera destinación al regimiento Granaderos, de guarnición en Iquique.

Sin embargo, sus largas cabalgatas por la inmensidad de la pampa, con horizontes que parecían inalcanzables, hicieron nacer en su corazón un deseo de desafiar aquellas distancias y liberar su espíritu de las terrenales ataduras.



Comandante de Escuadrilla (R.A.) Ignacio Aliaga González
(Colección del autor)

C

Por ello solicitó y obtuvo su destinación a la Escuela de Aeronáutica Militar, a la que en 1916 se incorporó como alumno del cuarto curso que la naciente unidad ese año iniciaba.

No obstante, sus anhelos se vieron interrumpidos cuando en julio de aquel año, por falta de material de vuelo, las actividades fueron suspendidas quedando en situación de disponibilidad, debiendo volver a su unidad de origen.

Pero ello no lo desilusionó, insistió y en 1917, nuevamente ingresó a la escuela, en la que en mayo de 1919 obtuvo su nombramiento de Piloto Militar, pasando a prestar servicios en la Primera Compañía de Aviación.

Fue entonces, que el 3 de noviembre de 1920 fue nombrado alumno del Curso Especial de Aviación que en la Escuela de Aeronáutica Militar impartía la Misión Scott, siendo designado como su instructor el capitán de la Royal Air Force, Osvaldo Manning. Experimentado piloto de quien aprendiera el uso del avión como arma.

No obstante, estaba visto que sus deseos de dedicarse por completo a la aviación, no tendrían el destino que anhelaba y debiendo cumplir con los períodos reglamentarios al mando de tropas dispuestos en la normativa del Ejército, en 1921 una vez más fue destinado al regimiento Granaderos, unidad donde recibió su ascenso a capitán.

Del Granaderos pasaría a desempeñarse en el regimiento Exploradores de guarnición en Antofagasta, del que en 1926 saldría destinado como alumno a la Academia de Guerra del Ejército. Establecimiento de altos estudios en el que en 1927 fue ascendido a mayor.

Terminada su permanencia en la academia, en febrero de 1928 fue destinado a la Escuela de Aviación, ocupando el puesto subdirector y para su alegría, incorporado al Escalafón de Aviación del Ejército.

Escuela en ese entonces bajo el mando de Arturo Merino Benítez, quien rápidamente aquilató sus cualidades personales y profesionales.

En tal razón, un año más tarde lo nombraba Comandante Interino del Grupo Mixto de Aviación N°1, basado en "Los Cóndores", Iquique.

Volvía a la pampa, pero ahora a dominarla desde las alturas y al mando de una de las unidades más poderosas de la aviación militar.

Encontrándose a gusto en aquella unidad, en la que podía desarrollar todas sus capacidades como piloto, el 30 de julio de ese año de 1929, se le notificó que había sido nombrado Jefe del Puerto Aéreo de Santiago, más tarde denominado Aeropuerto "Los Cerrillos".

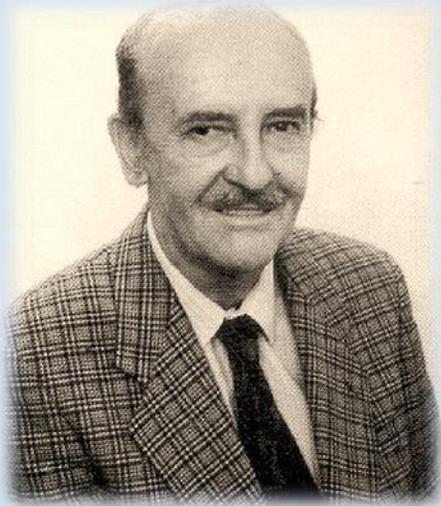
Correspondió pues al entonces mayor Ignacio Aliaga González, el honor de ser el primer jefe de aquel aeropuerto, cuando dicho campo aéreo recién se abría al tráfico aéreo civil, comercial y deportivo.

Todo un desafío y una responsabilidad enorme, si tomamos en cuenta que las empresas de transporte aéreo comercial, nacional y extranjeras se disputaban la primacía sobre los cielos patrios.

Creada la Fuerza Aérea Nacional, en julio de 1930, Aliaga pasó a integrar los Servicios Aéreos de la Subsecretaría de Aviación, dejando de pertenecer al Ejército y recibiendo el grado capitán de bandada en la rama del aire. Fue entonces que una vez más la mirada de Arturo Merino Benítez se fijó en él, nombrándolo en agosto de ese año, Jefe y Miembro del Consejo de la Línea Aérea Nacional.



Gentileza Archivo histórico MNAE



Ignacio Aliaga Straube

Puesto que, por extraña paradoja del destino, cuarenta años más tarde, en calidad de Presidente de Lan-Chile, ocuparía su hijo Ignacio Aliaga Straube¹.

De la LAN fue designado posteriormente Director del Personal de la Fuerza Aérea, ascendiendo el 2 de septiembre de 1931 a Comandante de Escuadrilla, grado equivalente al de hoy Comandante de Grupo.

El último cargo que ocupara en la Fuerza Aérea fue el de Director de Aeronáutica, el que dejó a fines de 1933 al concedérsele el retiro temporal del servicio.

Llevado por su espíritu de aventura, al igual que muchos otros chilenos, se ofreció voluntario para servir a la hermana República de Bolivia en la Guerra del Chaco, que en ese entonces la enfrentaba con la también hermana República del Paraguay, siendo incorporado a las Fuerzas Aéreas en Campaña mediante Orden General del Ejército N°1-35 de fecha 1° de enero de 1935.

En dicha nación se le homologó el grado que ostentara en la Fuerza Aérea Nacional, recibiendo el de Teniente Coronel del Ejército de Bolivia. Destinado a la Escuela Militar de Aviación de Villamontes, se desempeñó como instructor del Curso de Entrenamiento para Pilotos Militares. Donde se le recuerda como un ser humano, con sus virtudes y defectos, que le caracterizaron como un excelente aviador, de una personalidad bondadosa y humanitaria tanto con amigos como extraños.

Sin embargo, su permanencia en la aviación militar boliviana sería muy corta, ya que el 25 de mayo de 1935, al despegar de la pista de Santa Cruz, el monomotor Junkers W 34, N°103 "Presidente Siles" que piloteaba (versión civil del bombardero Junkers K 43), se precipitó a tierra resultando completamente destruido.



Avión Junkers W 34 "Vanguardia", gemelo del "Presidente Siles",

(Fuente: Aircraft of The Chaco War 1928-1935 de los autores Sres. Dan Hagedorn y Antonio L. Sapienza.)

¹ Nacido en Arica. Voló más de 4.000.000 de kilómetros como sobrecargo de Lan-Chile, años más tarde en 1970, fue presidente de esta aerolínea. Abogado y profesor de Derecho aeronáutico

Salvando con heridas que no revestían mayor gravedad, luego de las atenciones de rigor, fue dado de alta.

No obstante, tres días después fue internado de urgencia en el Hospital Militar N°46 de Santa Cruz, donde el 6 de junio de 1935, cuando faltaban solo siete días para el armisticio, falleció por causas que nunca pudieron ser explicadas, suponiéndose tenían relación con una afección estomacal que desde hacía un tiempo lo afectaba.

Sepultado en Santa Cruz de la Sierra, años más tarde sus restos fueron repatriados, descansando hoy en día en Santiago, en el Mausoleo N°1 de la Fuerza Aérea de Chile, nicho N°34.



Nicho del Mausoleo N°1 de la FACH, donde reposan los restos de Ignacio Aliaga González.

Queriendo rendir un homenaje a su memoria, en la década de los ochenta, el Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile hizo entrega a la Dirección General de Aeronáutica Civil, en la persona del jefe del aeropuerto, de una foto enmarcada suya vistiendo el uniforme de la FAN, para ser colocada en un lugar preferente de “Los Cerrillos”.

Sergio Barriga Kreft

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Nota: El autor desea expresar sus agradecimientos al historiador aeronáutico boliviano Sr. Ramiro Molina Alanes, por la colaboración que prestara para la elaboración de esta reseña biográfica.

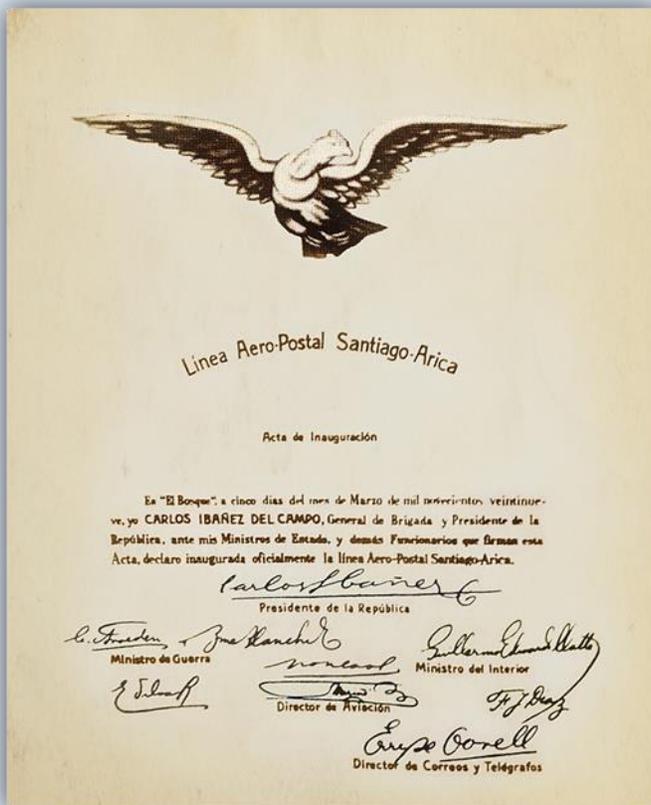
FORMACIÓN DEL GRUPO DE AVIACIÓN N° 5 COMO ESCUADRILLA DE ANFIBIOS N° 1

Su instalación en la Base Aérea De Chamiza

La formación de la Escuadrilla de Anfibios N° 1 -Grupo de Aviación N° 5-, constituye una de las más trascendentales disposiciones emanadas de la Dirección de los Servicios de Aviación del Ministerio de Guerra, a cargo del Teniente Coronel de Artillería Arturo Merino Benítez, con el objetivo de prolongar la **Línea Aérea Nacional**, hasta el extremo sur del país.

La misión de la Escuadrilla de Anfibios N° 1, implícita ya en tal estrategia estatal, fue especificada en el Decreto Supremo N° 1.167 de 21 de marzo de 1930, que crea la Subsecretaría de Aviación –siempre a cargo del comandante Merino Benítez-, cuyo artículo 5º ordena proseguir la organización de la Línea Aérea Nacional y extenderla **“a la región sur para unir con el centro del país los territorios del Aysén, Río Baker y Magallanes”**.

La Línea Aérea Nacional, a que se refiere la disposición legal precedente, es la **Línea Aeropostal Santiago-Arica**, inaugurada por el Presidente Carlos Ibáñez del Campo en el Aeródromo El Bosque, el 5 de marzo de 1929, con el vuelo del Teniente Arturo Meneses Kinsley en un avión biplano De Havilland Moth.



Acta inaugural de la Línea Aero-Postal Santiago - Arica

La Escuadrilla de Anfibios Nº 1 fue creada el 27 de julio de 1929 y su instalación en el Puerto Aéreo Militar de La Chamiza cumplió su primera fase con la inauguración de la **Línea Aérea Nacional Central Santiago - Puerto Montt**, el 5 de enero de 1930, período que examinaremos.

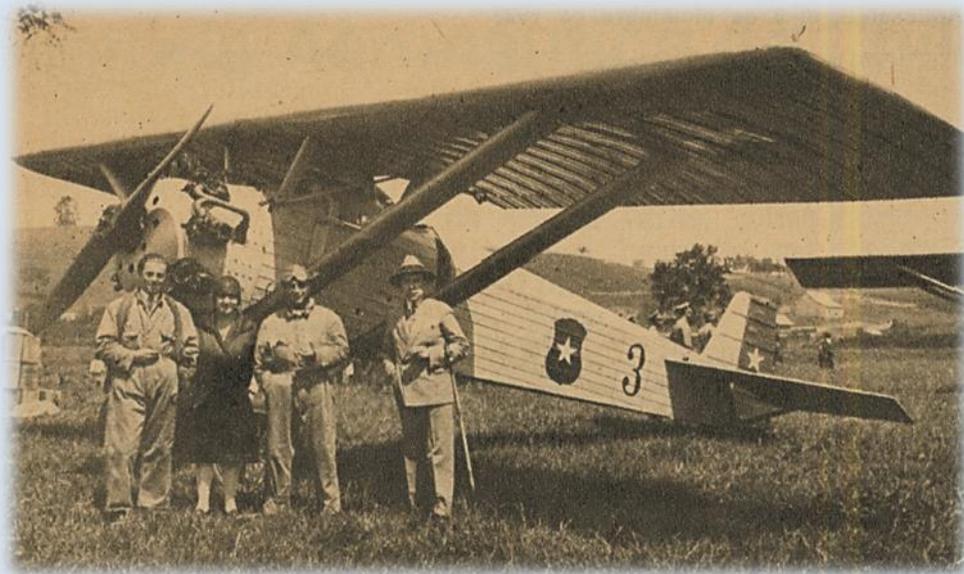


Un Vickers 'Vedette' acuatizado en el río Valdivia, en la ribera de la isla Teja, el 18 de noviembre de 1929, en su vuelo hacia la Base de Chamiza, a donde llegaría al día siguiente.

De izquierda a derecha: un visitante civil; Teniente Martínez; Teniente Aníbal Vidal Silva; Capitán Modesto Vergara Montero, primer comandante de la Escuadrilla de Anfibios Nº 1; arriba, un mecánico de la aeronave; Teniente Jorge Bate Potts; Teniente Félix Schaerer Dabner; un niño no identificado; Teniente Bocaz; Teniente Flugel del Regimiento Caupolicán de Valdivia.

Las “pistas” que en Puerto Montt habían sido usadas por los primeros aviadores que llegaron a esta latitud, fueron la denominada **Pampa Briede**, inmediatamente al oriente del sector urbano, utilizada por Clodomiro Figueroa Ponce durante el primer y memorable vuelo que realizó sobre la ciudad, el 19 de abril de 1914, en su avión Blériot “Valparaíso”; la **Explanada de la Estación de Ferrocarriles** utilizada por David Fuentes Soza el 11 de diciembre de 1916, que en su avión Blériot “Talcahuano”, condujo, entre Ancud y Puerto Montt, la primera correspondencia aérea del país; la **boca oriental y 'laguna' del Canal y Puntilla Tenglo** donde el 20 de enero de 1929, acuatizó la flotilla de ‘botes voladores’ Dornier Wal, comandada por el Capitán de Corbeta Luis Humberto Marín, en vuelo de instrucción de los nuevos pilotos de marina graduados en la Base Aeronaval de Quintero.

Necesario es considerar entre estas primeras excursiones aéreas, tendentes a prolongar la Línea Aérea Nacional hasta Puerto Montt, el vuelo de la escuadrilla de seis aviones Vickers Wibault 7C1 de la Inspección de Aviación, comandada por el Teniente Coronel Arturo Merino Benítez y piloteados por el capitán Julio Maldonado y los tenientes Aurelio Celedón, Augusto Paravich, Carlos Fox y Juan del Villar, que el 25 de noviembre de 1927 realizaron acrobacias de alta escuela sobre la ciudad y el golfo Reloncaví, pero no aterrizaron por *falta de una pista apropiada*, haciéndolo en Osorno.



Tenientes Paravich y Fox frente al Vickers Wibault 3, en el primer crucero al sur efectuado en 1927.

Resulta de la mayor importancia el raid realizado por la Escuadrilla de cinco aviones Vickers Vixen del Grupo Mixto de Aviación N° 3, comandada por el Capitán Andrés Sosa Fuentes; pilotados, además, por el Capitán Francisco Lagreze y los tenientes Julio Maldonado, Humberto Zanelli y Roberto Ewin, que el 23 de enero de 1926, aterrizaron en la **pampa del Fundo Abtao**, de propiedad de Alfredo y Jorge Binder y Enrique Schnettler, situada algunos cientos de metros al noroeste de la Estación de Ferrocarriles del poblado El Arrayán (hoy Alerce), pista escogida por el capitán Osvaldo Acuña Cuadra, quien días antes había llegado a la zona con la misión de ubicar un lugar apropiado para el aterrizaje y despegue de la escuadrilla de Vickers Vixen. El capitán Acuña era un avezado piloto de aviones Vickers Vixen, y sería designado segundo comandante del recién creado Grupo Mixto N° 3 de Temuco en agosto de 1928 y Jefe de la Escuadrilla Aeropostal Santiago Arica en noviembre del mismo año.



Aviones Vickers Vixen aterrizados en Maquehue

El Grupo de Aviación Nº 3 (Ex Grupo Mixto de Aviación Nº 3) se estableció en Maquehue, el 3 de agosto de 1928, al mando del Capitán Andrés Sosa Fuentes, quien fue reemplazado, el 22 del mismo mes, por el capitán Florencio Gómez Flores, a quien le correspondió recibir, entre otras aeronaves (Vickers Wibault y Gipsy Moth), a los Vickers Vixen Nº 4, 5 y 12.



Capitán Andrés Sosa Fuentes



Capitán Florencio Gómez Flores

El 5 de febrero de 1929 el Teniente Coronel Merino Benítez llegó a Maquehue en un Curtiss Falcon, tras el arribo del Trimotor Junkers R-42 pilotado por los capitanes Alfredo Fuentes y David Yuseff, en que llegaron el Mayor de Intendencia Francisco García Kowoll y el Capitán Alberto Guerraty, para efectuar la primera Revista Económica del Grupo Nº 3.



Capitán Alfredo Fuentes Martínez



Capitán David Yuseff Urrea



Aviones Vickers Vixen en pleno vuelo. Fueron los primeros que aterrizaron en la Base Aérea de Chamiza.

Eventualmente, durante esta estadía de Merino Benítez en la Base Maquehue, surgió la iniciativa de enviar a Puerto Montt al teniente Félix Olmedo Prat para que eligiera (tal como lo había hecho en enero de 1926 el capitán Osvaldo Acuña Cuadra con la pista del fundo Abtao) una pista apropiada para la instalación de la base aérea que resultaba imprescindible para proseguir la implementación de la ruta aérea hasta el extremo sur.

Tal es así que, en ese mismo mes, el Teniente Olmedo Prat cumplió su cometido logrando ubicar en el valle Chamiza, en el predio de los hermanos Augusto y Felipe Berndt y Adán Klein, una franja de terreno que, con la ayuda de los habitantes del sector, logró acondicionar como pista provisoria para la futura Base Aérea.

El raid del Grupo de Aviación Nº 3 destinado a verificar las condiciones de la pista de Chamiza se realizó el primer día de marzo de 1929, en el Vickers Vixen Nº 5 piloteado por el Comandante de Grupo Florencio Gómez Flores, llevando como copiloto al subteniente Tomás Castro; y el Vickers Vixen Nº 4 piloteado por el teniente Guillermo Rodríguez, acompañado del sargento mecánico Villarroel. Los aviones partieron de Temuco a las 11:50 horas y a las 14:00 horas aterrizaron en Chamiza, donde fueron recibidos por una numerosa comitiva encabezada por el Intendente de la Provincia Coronel Arturo Montecinos Rosas y por el Teniente Félix Olmedo Prat².

El Diario El Llanquihue comentó así el singular acontecimiento: *“Con gran sorpresa del público ayer poco después de las 14 aparecieron sobre nuestra ciudad dos grandes aviones militares que venían desde Temuco en dirección a La Chamiza, lugar señalado de antemano para el aterrizaje y probablemente una de las estaciones en el sur que pronto quedará establecida entre la ruta Temuco - Puerto Montt - Río Baker – Aysén - Magallanes... Esta excursión obedece al propósito de preparar el viaje que hará próximamente y en un solo vuelo desde Santiago el comandante señor Arturo Merino Benítez, Director General de los servicios aéreos de la República”*.

² Félix Olmedo Prat se graduó en el curso de 1928, alcanzó el grado de Coronel de Aviación y llegó a ser Director de la Escuela de Aviación.

Ordenada la formación de la Escuadrilla de Anfibios el 27 de julio de 1929, se procedió a designar al cuerpo de oficiales y clases elegidos entre el personal de la Escuela de Aviación, Escuadrilla de Bombardeo y Maestranza y Parque Central de Aviación.



Modesto Vergara Montero, primer comandante de la Escuadrilla de Anfibios Nº 1.

Su primer Comandante fue el Capitán de Bandada Modesto Vergara Montero, designado el 30 de julio de 1929 por el Presidente Carlos Ibáñez del Campo y el Ministro Bartolomé Blanche Espejo, por P.I. Nº 2406, publicado en el Boletín Oficial del Ministerio de Guerra: *“El capitán don Modesto Vergara Montero, pasará a continuar sus servicios al Puerto Aéreo de Puerto Montt y Comandante de la Escuadrilla de Anfibios, (Puerto Montt) dejando de pertenecer al Grupo Mixto de Aviación Nº 1 (Iquique)”*, dice el mencionado documento.

El capitán Vergara Montero se había graduado como piloto aviador de la Escuela de Aeronáutica Militar en el curso realizado en 1921 bajo la dirección del Mayor Frank P. Scott, de las Fuerzas Aéreas del Ejército Británico. Segundo comandante de la Escuadrilla fue designado el Teniente 2º Félix Schaerer Dabner; como Oficial Ayudante el Teniente 2º Jorge Bate Potts; y completaba la dotación de oficiales el Teniente 2º Aníbal Vidal Silva.

El personal de planta estuvo formado por los sargentos Jorge Hernández González, Luis Gálvez Cisterna, Luis Soto Díaz, Arturo Oyarzún Cañas, Luis Díaz Piccardo; cabos mecánicos Luis Emiliano Espinoza Garcés, Samuel Vidal Vivanco, Oscar Orellana Orellana; soldados mecánicos Alamiro Muñoz Serrano, Humberto Alcaíno Díaz, Carlos Sáez Venegas, Juan Calderón Barrera, Carlos Letelier Vergara, Ruperto Ulloa, Jorge Inostroza Rodríguez, Desiderio Navarro Navarro, Manuel Labra Garrido, Dionisio

Jara Muñoz, Juan Yañez Escobar, Carlos Sotelo Palma, Aniceto Ibarra Salinas, Vicente Pérez Blanco, Carlos Herrera, Francisco Álvarez Moreno. Soldado telegrafista Ruperto Ulloa; Mecánico Dragoneante Luis Napoleón Oyarzún Vidal; Escribiente Carlos Cabañas Muñoz; Enfermero Barrera Díaz; Carpintero de bahía Raúl Parra Oñate; Chofer Juan Soto Silva; Peluquero Alberto Soto Merino; Ordenanza Luis Huenchullán Huentecol. Posteriormente se integraron los sargentos Ruperto Contreras Melo, Manuel Avendaño Lara, Luis Yout y Ernesto López Barriga (mecánicos); los cabos Gustavo Guerra Andrade, Carlos Espinace Soto; y los soldados Ismael Aros A., Francisco Soto Lara, Nicanor González y Agustín Hernández M. Así como el Suboficial carpintero Tulio Ramírez G.

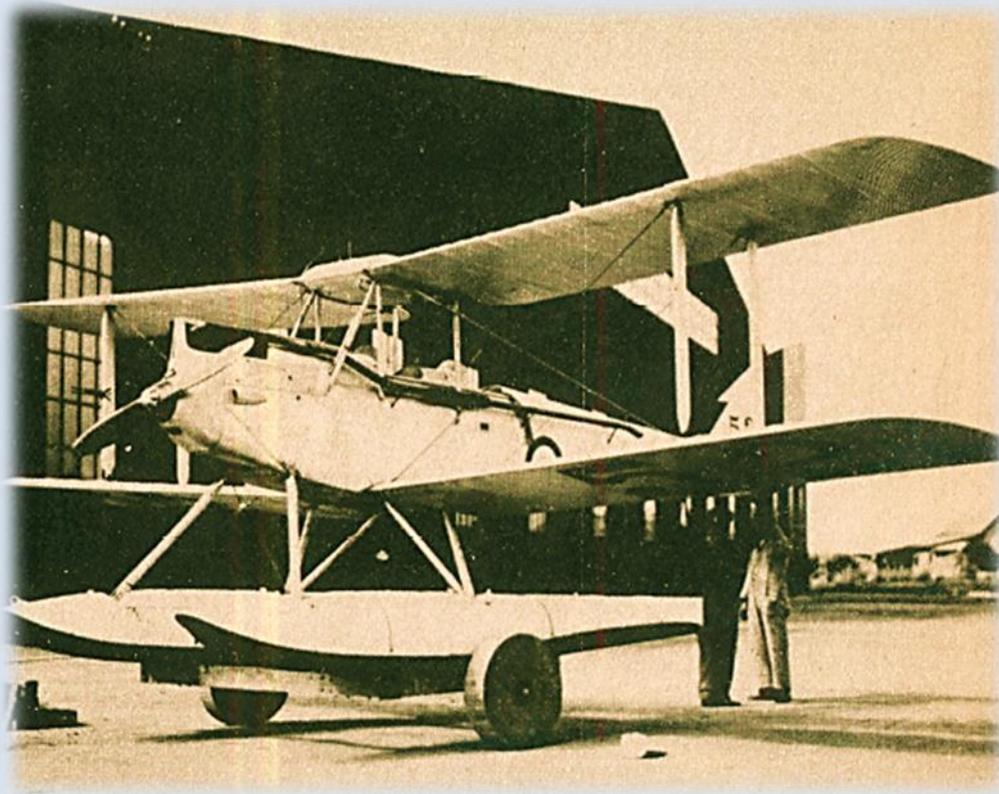


Anfibio Canadian Vickers Vedette despegando

El material de vuelo asignado a la Escuadrilla consistió en: Seis aviones **Canadian Vickers "Vedette"**, (numerados del 1 al 6), números de serie CV-92, 98, 99, 119, 120 y 121, fabricados en Canadá en 1924. Los Vickers Vedette eran biplanos anfibios con motor de 225 HP., montado en el centro plano del ala superior, con la hélice impulsora en la parte posterior, y que se hacía partir a manivela. Podía desarrollar una velocidad de 120 km/hora, con una autonomía de vuelo de 2 horas y 45 minutos. Tenía capacidad para tres plazas: piloto y copiloto en la cabina con doble comando, más un tercer espacio para un pasajero y eventual instalación de radio en la parte delantera del bote.

Dos aviones biplanos **De Havilland 60 "Gipsy Moth"**, los números 52 y 61, hechos de madera entelada, de dos plazas, con dos cabinas descubiertas, en tándem; fuselaje en disposición de ser montado sobre ruedas, ski o flotadores, lo que lo convertía en una aeronave muy versátil. Era impulsado por un motor De Havilland Gipsy I, de 100 HP., con velocidad de crucero de 85 millas por

hora (+- 125 Km/h), dotada su cabina con tacómetro, indicadores de temperatura y presión de aceite, altímetro y velocímetro.



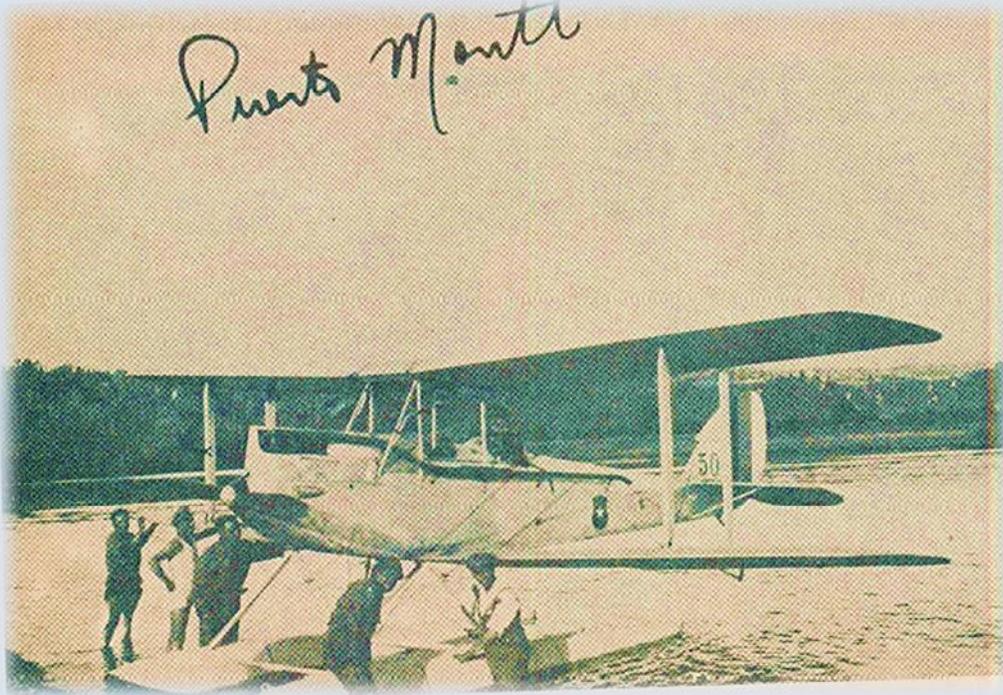
Avión Gipsy Moth N°52 frente a la Maestranza, con sus flotadores recién instalados.

Inmediatamente de formada, la Unidad comenzó a funcionar en la Base Aérea “El Bosque”, en un edificio en construcción de la Maestranza y Parque Central de Aviación, que estaba al lado del Regimiento Ferrocarrileros (Actual ENAER). Allí fueron habilitados la Comandancia y oficinas con los mismos cajones en que llegaron los aviones, y a medida que éstos eran desempacados. Los Vickers Vedette fueron armados en la Maestranza Central y probados por el Teniente Coronel Arturo Merino Benítez, el capitán Rafael Sáenz Salazar y el Teniente Jorge Bate Potts; procediéndose de inmediato a adiestrar a los pilotos en su manejo en tierra, aire y agua, realizándose estas prácticas en la laguna de Aculeo y en la Base Aeronaval de Quintero. En esta última se le colocaron flotadores a los Gipsy Moth.

Después de estos preparativos, los aviones Gipsy Moth volaron al mando de su comandante Capitán de Bandada Modesto Vergara Montero, en la Gran Parada Militar sobre el Parque Cousiño, el 19 de septiembre de 1929. En octubre llegó a la Maestranza el último de los Vickers Vedette y de inmediato comenzaron los aprestos para trasladar a la Escuadrilla a la Base Aérea de La Chamiza.

El teniente Guillermo Rodríguez Ramírez, del Grupo de Aviación N° 3 Maquehue, se trasladó a Chamiza, a principios de noviembre de 1929, al terreno seleccionado en marzo por el Teniente Félix Olmedo, donde procedió a demarcar la cancha de aterrizaje y a partir del 9 de noviembre, limpiarla y nivelarla con la ayuda de una veintena de hombres de tropa, faena que prosiguió hasta el arribo de la escuadrilla de Vickers Vedette.

La tercera parte del personal, bajo el mando del Sargento 1º Luis Gálvez Cisternas, del Vice Sargento 1º Luis Díaz Piccardo y del mecánico Manuel Labra Garrido, partieron en tren, desde Santiago, el 12 de noviembre de 1929, con once carros de ferrocarril cargados con piezas y repuestos de aviones, otros elementos mecánicos, además de un camión y una motocicleta; material que al llegar a las proximidades de Puerto Montt, fue desembarcado en el punto más cercano a la Base: en los Altos de Coihúin, en casa del “Viejo” Lobos, cuidador del paso a nivel del ferrocarril. Desde ahí se hizo el traslado por tierra hasta Chamiza, tres kilómetros hacia el oriente.



**Avión Gipsy Moth con flotadores sobre el río Chamiza.
Los tres primeros aparatos de este tipo que pertenecieron a la Unidad, fueron transportados en vuelo desde El Bosque entre el 29 de noviembre y el 1º de diciembre de 1929 .**

El 15 de noviembre de 1929, a las 10 horas despegó desde El Bosque la Escuadrilla de anfibios Vickers Vedette al mando del comandante Vergara, la que luego de hacer escalas en Chillán, Temuco y Valdivia, llegó a Puerto Montt el día 19: a las 11:45 horas voló sobre la ciudad el ‘Vickers Vedette’ Nº 2 piloteado por el Capitán Vergara, trayendo al cabo primero Luis Espinoza y al Soldado Carlos Letelier. Junto a esa aeronave volaba el ‘Vickers Vedette’ Nº 3 piloteado por el Teniente Aníbal Vidal Silva, acompañado por el cabo Luis Sáez y Soldado Juan Calderón. A las 13:15 horas lo hacía el ‘Vickers Vedette’ Nº 5 piloteado por el Teniente Félix Schaerer Dabner, tripulado por el Dragoneante Luis Napoleón Oyarzún y Soldado Alamiro Muñoz. Finalmente, a las 15:15 el ‘Vedette’ Nº 4 piloteado por el teniente Jorge Batte Potts, con el Sargento Jorge Hernández y soldado Humberto Alcaíno.

“El aterrizaje de los aviones se efectuó felizmente, pues la cancha se encuentra en buenas condiciones, dado el especial cuidado de mantenerla así por la gente de tropa de guarnición en el mismo campo de aviación. A presentarles el saludo acudió a la cancha numeroso público entre los que pudimos notar la presencia de algunas autoridades civiles y militares. En la casa de un vecino de La Chamiza se tenía

preparado un buen buffet a los aviadores, quienes después de revisar sus máquinas vinieron a la ciudad y tomaron su alojamiento en el hotel Hein”, informó el diario El Llanquihue.

Por su parte, el capitán Modesto Vergara, luego de aterrizar declaró: *“La salida desde Valdivia se efectuó sin mayores contratiempos, tomando en cuenta la dificultad que costó a una máquina desprenderse de las aguas y hubo necesidad de quitársele el equipaje”*. Con respecto al estado de la pista de Chamiza manifestó: *“no se encontraba en malas condiciones, pero como estos aparatos anfibios tienen el bote bastante bajo se precisa una cancha de primera clase, pues de lo contrario puede hasta resultar peligroso”*.

En los días siguientes se sucedieron las manifestaciones de alegría por la importancia que el suceso implicaba: un banquete ofrecido por el intendente de la provincia Carlos Valenzuela Huerta, el juez de letras Alfonso de la Fuentes, el gobernador marítimo Godofredo Castro, el presidente de la H. Junta de Vecinos don Guillermo Gallardo Téllez, los representantes consulares de Alemania Antonio Olbrich, de Austria Paul Cernoch, de Argentina Enrique Glade, el presidente de la colonia española Julio Ivars, el prefecto de Carabineros teniente coronel Armando Romo Boza, el cura párroco Agustín Gallardo, el director de El Llanquihue don Pedro J. Barrientos, y rector del Liceo de Hombres Nicanor Bahamonde.

Al anterior siguió el banquete ofrecido por el comandante del Regimiento Llanquihue N° 15 teniente coronel Guillermo Besoain y sus oficiales en el casino de esa Unidad Militar.

Finalmente, el *sui generis* agasajo ofrecido por la Marina de Chile, a bordo del crucero “Errázuriz”, donde funcionaba entonces la Escuela de Pilotines: *“En la mañana de ayer volaron sobre Puerto Montt los ‘Vickers’ anfibios comandados por don Modesto Vergara. Después de efectuar tres de ellos algunas evoluciones sobre la ciudad descendieron en el mar frente al mercado y tomaron colocación en la playa. Los aviadores en un bote se trasladaron a bordo del ‘Errázuriz’ en donde se les ofreció una copa de champaña. En seguida volvieron a ocupar sus cabinas, y junto con el cuarto de los botes voladores efectuaron diversas vueltas a escasísima altura sobre la bahía y la ciudad, tomando luego rumbo al campo de Chamiza”*.

No obstante, la misión de la Escuadrilla en terreno chamizano recién comenzaba; de tal manera que, mientras se solucionaban los tropiezos propios de la instalación –siendo el más importante instar por la terminación del puente sobre el río Coihuin y la habilitación de los 10 kilómetros del camino a Puerto Montt-, la actividad aérea comenzó a intensificarse, primero con los vuelos de ensayo sobre la bahía puertomontina y con el arribo de otras aeronaves procedentes del norte, como el Vickers Vixen del Comandante de la Base Maquehue Florencio Gómez que llegó el 23 de noviembre portando repuestos para los Vickers Vedette ya basados en Chamiza.

El domingo 24 de noviembre de 1929, a sólo cinco días de la ‘ocupación’ de La Chamiza, arribó la Escuadrilla de la Escuela de Aviación –al mando de su Director Mayor Diego Aracena Aguilar, que piloteaba el Avro Lynx N° 21-, en viaje de instrucción de los alumnos que optaban a su brevet de piloto aviador. Estaba constituida por una bandada de siete “Vickers Vixen”, al mando del Teniente Oscar Silva Mora (que más tarde, en 1936, sería Director de LAN), y otra de siete Vickers Wibault al mando del Teniente Agustín Riveros Gálvez. Se trataba de la mayor cantidad de aviones movilizados simultáneamente por la Escuela de Aviación. Todo un acontecimiento, por lo que, el municipio

implementó un servicio de automóviles y camiones para trasladar hasta Chamiza a los interesados en ver a los aviones. Entonces, el único camino discurría por los meandros de la baja marea en la playa. Muchas familias de Alerce, Puerto Varas, e incluso de Calbuco se hicieron presentes. Los visitantes quedaron asombrados al ver posadas 19 máquinas aéreas en la pista de Chamiza.



El Vickers Vedette despegando en el río La Chamiza, Puerto Montt.

El martes 10 de diciembre llegó en tren a Puerto Montt el Teniente Coronel Merino Benítez, en disposición de estudiar personalmente el establecimiento de la ruta al sur, e implementar en el terreno mismo las condiciones especiales que ello requería. También lo hicieron los arquitectos Adolfo Ruiz Cofré y Javier Manzano Matte, para diseñar los hangares y otras construcciones. El personal de suboficiales comenzó la construcción de hangares de lona para proteger las máquinas; y la habilitación de una rampa, pues los anfibios, luego de acuatizar en el delta de Coihúin, debían remontar el río y después ser remolcados por la rampa hacia la pista terrestre que estaba varios metros sobre el nivel del río.

Al mismo tiempo se estableció el servicio de comunicaciones, comenzando con la instalación de las estaciones radiotelegráficas en Chamiza, Palena y Puerto Aisén. El 20 de diciembre quedó instalada la radioestación de la Base, que luego tomó contacto con aquéllas por medio de un transmisor Marconi de 80 watts de poder de antena. La radio de La Chamiza estableció comunicación telegráfica con Puerto Montt.

Después de inspeccionar Merino Benítez el avance experimentado en la habilitación de la Base de Chamiza y en las estaciones radiotelegráficas de apoyo, la Dirección de los Servicios Aéreos destinó un avión de la Escuadrilla de Bombardeo Independiente, el Junkers R-42, trimotor, con 300 HP de potencia en cada uno de sus motores BMW, con capacidad para 8 pasajeros (con equipaje), y posibilidad para habilitarlo hasta para 15 pasajeros, para cubrir la ruta Santiago – Temuco – Chamiza y viceversa. Desde Chamiza a Puerto Aisén, el servicio postal sería hecho por los 'Vickers Vedette', con escala en Palena, donde ya se instalaba una estación para reaprovisionamiento de combustible. En caso de haber pasajeros, el servicio a Puerto Aisén lo haría el Junkers.

El valor de los pasajes Santiago – Puerto Montt se fijó en \$ 500 y entre Puerto Montt y Puerto Aisén en \$ 200. (“*Venta de pasajes en Librería Piwonka*”). Para el transporte de correspondencia, el usuario debía adquirir estampillas de \$ 0.50 por cada 10 gramos de peso. (La correspondencia corriente costaba \$ 0.15 por cada 10 gramos).

El itinerario se estableció con salida desde Santiago los días miércoles a las 07:00 horas; llegada a Temuco a las 11:30 y a Puerto Montt a las 16:00. El jueves a las 07:00 horas a Puerto Aisén; con llegada a las 12:00, con escala de reaprovisionamiento en Palena. Regreso el mismo día a las 14:00 para arribar a Puerto Montt a las 19:00. El viernes regresa el Junkers a Santiago a las 08:00 para llegar a las 17:00 horas.



La Nación, domingo 5 de enero de 1930. Los 100 ejemplares enviados esa tarde llevaron impreso en su portada: “Raid inaugural de Servicio Aéreo Postal y de Pasajeros entre Santiago y Puerto Montt”

El domingo 5 de enero de 1930 se realizó el vuelo inaugural del **Servicio Postal Aéreo para pasajeros y correspondencia entre Santiago-Puerto Montt**, con el vuelo de dos Junkers R-42, que partieron de Santiago a las 08:00 horas y después de hacer escala en Maquehue para reabastecerse de combustible, aterrizaron en Chamiza a las 19:00. Uno de los Junkers era pilotado por el capitán Alfredo Fuentes Martínez, acompañado por el mecánico Wasch, trayendo como pasajeros al Mayor Intendente de Aviación Francisco García Kowol, al diputado Ignacio García Henríquez, al presidente del Club Aéreo de Santiago Federico Heilmann, y a los periodistas Enrique Guzmán Araya de “El Diario Ilustrado”, Fernando Mardones de “La Nación” y Víctor Sepúlveda de “Los Tiempos”. El otro Junkers era comandado por el capitán Manuel Hurtado, con el copiloto Teniente Luis Lepe Núñez, mecánico Fritz Reiche y como pasajero a Diego Sierpe García, director de “El Diario Austral” de Temuco.

Aviadores y periodistas fueron agasajados en el salón del Hotel Hein con un “Vermouth de Honor”, ofrecido por el diario El Llanquihue, cuyo director Ewaldo Hohmann Jünemann manifestó: **“Hoy que hemos recibido las primeras máquinas para pasajeros, y queda definitivamente establecida la línea aérea entre Puerto Montt y Santiago; hoy que contamos en el seno de nuestra sociedad a los bravos pilotos aviadores que han dado y siguen dando lustre a la aviación chilena; y hoy que tenemos el placer de estrechar en nuestros brazos a dos colegas de la capital y uno de Temuco, a tres periodistas**

como nosotros; la Dirección de 'El Llanquihue' ha querido ofrecer esta sencilla manifestación, que honrada con la presencia de autoridades, encarna la adhesión más entusiasta y sincera de la prensa regional hacia quienes labran en uno u otro campo la grandeza de la Patria". Agradeció la manifestación el capitán Alfredo Fuentes haciendo resaltar la importancia de la aviación postal y recordando que la feliz iniciativa se debía al Director de Aviación comandante Arturo Merino Benítez.

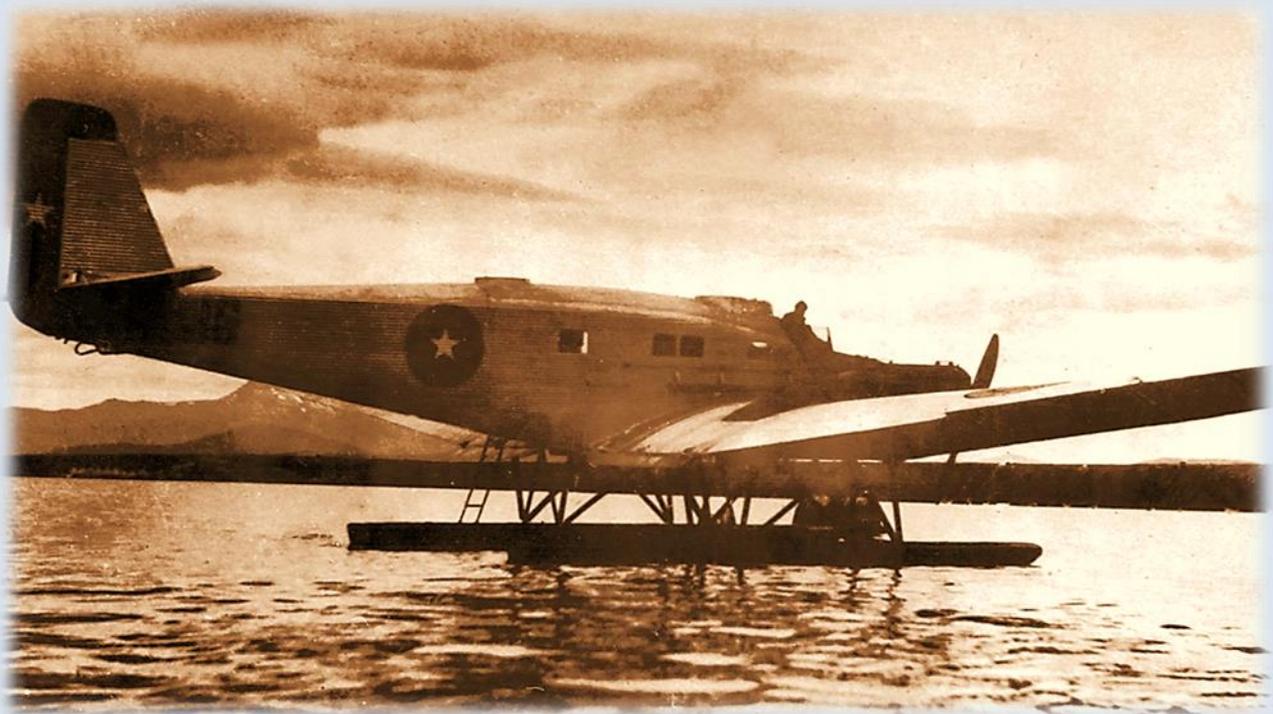
Cerca de las 20.00 horas de esa tarde, se recibieron noticias en la Escuela de Aviación de El Bosque, las primeras noticias respecto del feliz término del largo recorrido.

El trimotor del capitán Hurtado emprendió regreso el 8 de enero, mientras el Junkers R-42 N° 6 quedó en Chamiza, a cargo del capitán Alfredo Fuentes Martínez para ser dotado de flotadores y transformado en hidroavión para el servicio de la ruta Puerto Montt – Puerto Aisén.



Recuerdo del Raid Puerto Montt – Magallanes. 26 de enero de 1930

Durante los raids de los Junkers R-42, la información meteorológica a las aeronaves fue prestada con el apoyo el Servicio Meteorológico de los Jesuitas del Colegio San Javier, de Puerto Montt, mediante los equipos, provenientes de la Casa Leybeld's de Colonia, Alemania, que estaban a cargo del sacerdote Juan Vargas, profesor de física y matemática del colegio jesuita puertomontino.



El Junkers R-42 que realizó los primeros vuelos de itinerario del Servicio Postal Aéreo entre Santiago y La Chamiza.



La Base Aérea de Chamiza en los años 1950.

Con la inauguración del **Servicio Postal Aéreo para pasajeros y correspondencia entre Santiago-Puerto Montt**, también llamada **Línea Aérea Nacional-Central** se cumplía la primera fase de la instalación en Chamiza de la Escuadrilla de Anfibios N° 1 desde la que, no obstante, a partir del mismo día, debía iniciarse la ingente labor de extender el servicio aéreo - como lo explicitaría el Decreto Supremo N° 1.167 de 21 de marzo de 1930 -, **“a la región sur para unir con el centro del país los territorios del Aysén, Río Baker y Magallanes”**.

Sergio Millar Soto

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Referencias bibliográficas:

- Barriga Kreft, Sergio. **‘Historia de Lan-Chile’** 1929 – 1984, Soem Service Impresos, Santiago, 1984.
- Cuadrado Merino, Alfonso. **‘El Comodoro Arturo Merino Benítez’**, Ed. La Noria, Santiago, 1994.
- Diarios **‘El Llanquihue’** y **‘La Alianza Liberal’** 1928-1929-1930. Museo Histórico Juan Pablo II, Puerto Montt.
- Contreras Asenjo, Julio. **‘Gloria y Ocaso de la Base Aérea Maquehue’**, Ed. Intendencia Regional de la Araucanía, agosto 1989.
- Fernández Donoso, Alberto. **‘Ese singular sentido de proteger al vuelo’**, Ed. D.G.A.C. Santiago, 2000.
- Flores Álvarez, Enrique. **‘Historia Aeronáutica de Chile’**, Ed. Talleres Gráficos de la FACH, Santiago, 1950.
- Fuerza Aérea de Chile, **‘Historia de la Fuerza Aérea de Chile’**, 2ª Edición, noviembre 2001.
- Millar Soto, Sergio. **Caballeros del Aire Austral**. Ed. Fuerza Aérea de Chile, julio 1994
- Oyarzún Vidal, Luis Napoleón. **‘Libreto: Historia del Grupo de Aviación N° 5’**, Puerto Montt, 1984.
- Pizarro Soto, Alejandro. **‘El Comodoro Merino Benítez. El Hombre del Destino’**. Ed. Fundación Arturo Merino Benítez, Santiago, 1998.
- Rodríguez R, Germán. **‘Breve reseña histórica del Grupo de Aviación N° 5 ‘La Chamiza’**, en ‘Libro de la -Provincia de Llanquihue’, Editado por el Comité de Defensa y Adelanto Regional de Puerto Montt, 1943, págs. 205, 206 y 207.

EL RAID AÉREO SANTIAGO - TACNA – SANTIAGO

Si bien Dios nos regaló uno de los más hermosos países de este planeta, con un amplio y rico mar que baña las costas a lo largo del territorio nacional, es verdad también que para disfrutarlo debemos poder acceder a él, es así que con el tiempo, nos hemos permitido el crear y habilitar las rutas que logren unir las áreas que conforman el mismo.

Hoy, a 95 años de uno de los significativos raids aéreos efectuados por nuestros aviadores militares, hemos querido reproducir un muy interesante artículo, que escribiera uno de los pilotos contemporáneos a esta ya legendaria travesía de *4,300 kilómetros* con que en 1924, un grupo de valientes hombres premunidos de siete frágiles aviones, emprendieran en las precarias y sacrificadas condiciones más abajo, tan fiel e inteligentemente descritas.

Quizás para muchos de nuestros lectores, a casi un siglo de lo ocurrido esta significativa aventura, sea un imperativo conocer primero el contexto de algunos de los acontecimientos que rodearon la misma. Sus orígenes surgen a inicios de 1920, cuando nuestro país se veía afecto a temas pendientes derivados del Tratado de Ancón, firmado por Perú y Chile tras el término de la cruenta Guerra del Pacífico. En algún minuto de las otrora tensas relaciones con el vecino Perú, provocaron que, a mediados de año, parte del Ejército fuera movilizado hacia el norte a fin de reforzar las fuerzas acantonadas en Arica y Tacna, a recomendación del ministro de guerra, señor Ladislao Errázuriz Lazcano.

La decisión tomada por el ministro Errázuriz, se basaba en que el Perú proyectaba una suerte de ofensiva militar a gran escala contra Chile a fin de recuperar los territorios perdidos en la Guerra del Pacífico, y aprovechando que pocos meses antes el gobierno boliviano había presentado a la Sociedad de Naciones un reclamo por su mediterraneidad. Gracias a Dios, las cosas pendientes se conversaron y los malentendidos se superaron volviendo pronto los ánimos, a su cauce normal.

Esta movilización de tropas, había generado que la entonces Primera Compañía de Aviación del Ejército de Chile, desplegara y organizara puntos estratégicos desde los cuales operar tentativamente en la zona, hizo que tiempo después, el gobierno tomara cuenta de la importancia que debía tener, el incentivar los beneficios de la conectividad, seguridad y progreso para aquella región, tema que tuvo eco en el Ejército, y que dispuso que se planificara un raid aéreo desde Santiago hasta la ciudad más al norte de nuestro país.

Con esto se demostraría la factibilidad de desplegar e instaurar comunicación directa y expedita con esta nortina región. Para cumplir con esta tarea se realizaron varios vuelos de reconocimiento y se fijaron áreas como pistas de aterrizaje en las ciudades de La Serena, Copiapó, Baquedano, Iquique y Tacna.

“Con el raid Santiago-Tacna-Santiago se ha abierto en forma efectiva el campo de las realizaciones prácticas de la aviación militar, dándole a los vuelos la verdadera aplicación que exigen los intereses de la defensa nacional. Estableciendo un parangón entre las actividades de las instituciones armadas,

podemos decir que esta empresa es para la aviación, como los servicios de campaña en el Ejército y Marina.

Desde hace tiempo se hacía sentir una experiencia de tal naturaleza, pues, si bien es cierto que los programas y cursos de instrucción, competencia del personal navegante y de tierra y organización de los servicios en general, se estimaban en tal pie, que podían responder al llamado de cualquier prueba; faltaba, sin embargo, un raid de la magnitud del que se acaba de hacer para estampar el timbre definitivo que incluye a nuestra aviación militar en el dominio de las cosas prácticas. Ya las dudas que hayan podido existir se han esfumado por completo y la aviación pasa francamente a constituirse en una fuente de inmensos beneficios para el país.

Colocando este raid en la balanza, puede comparársele, sin titubear, con las grandes empresas llevadas a cabo hasta hoy día en los diversos países del globo. Sin duda, hay distancias que lo superan, como son los raids de Roma a Tokio, New York a Río Janeiro, la travesía del Atlántico y los diarios viajes de las compañías navieras europeas, pero las condiciones de los aviones, medios de aprovisionamientos de material aéreo, calidad de las zonas atravesadas, etc., colocan al primero en condiciones de poder igualarse con estos últimos.

Bajo el punto de vista militar encontramos un manantial de experiencias, que servirán de norma para mañana en los progresos de los servicios aéreos que, desde hace doce años, venían marchando a paso lento. Ya somos capaces de aquilatar las ventajas y defectos de nuestro material, personal de pilotos y talleres, organización de los servicios y, más que todo, lo que con insistencia reclaman los intereses de la patria en lo que concierne a la defensa de ella.

Hasta hace poco, esta clase de pruebas se habían verificado a distancias cortas y con aviones aislados, no pudiéndose uniformar los criterios de los pilotos en cuanto a las dificultades, beneficios y leyes que deben desprenderse de estos viajes para normalizar y definir la verdadera navegación aérea. Ahora se hizo un trabajo en conjunto, usando una correcta formación aérea, con su jefe a la cabeza, corrigiendo a cada momento los errores y subsanando, dentro de los medios posibles, las dificultades propias de estos trabajos.

Han quedado marcadas, con caracteres casi definitivos, las rutas aéreas de la mitad del país. Marchábamos un poco atrasados en esta materia, pues, casi todas las naciones ya tienen trazadas en sus cartas aéreas las líneas que deben recorrer sus aviones, ya sea con fines militares, comerciales o civiles. Aquí mismo, en la América del Sur, hemos visto a la Argentina, Brasil, Colombia, etc., ya ser por iniciativas de la aviación militar o compañías particulares, marcar los principales caminos que el vehículo aéreo debe escoger en caso necesario.

En el raid reciente se han recorrido dos rutas, una interior y otra costera, anotándose las ventajas y defectos de cada una para aprovecharlas en el futuro según los problemas que puedan presentarse.

Dejando a un lado los intereses generales, ha servido, por otra parte, este raid, como una gran fuente de recursos donde los pilotos que lo efectuaron han encontrado un curso completo de instrucción práctica.

Como pocos países, nuestro territorio presenta una variedad de formas y aspectos en lo que se refiere a la constitución y conformación de su suelo, a las climatologías regionales y a sus medios de subsistencia. Siguiendo las leyes meteorológicas, a cada suelo o región corresponde un océano aéreo distinto; por consiguiente, nuestros pilotos se han encontrado en la ruta experimentando con diversos fenómenos que han venido a pulimentar la experiencia y a grabar en los archivos las leyes y normas para los viajes de mañana.

De Santiago a Atacama tenemos un terreno excesivamente accidentado, donde la cordillera de los Andes extiende, en partes, sus ramificaciones hasta la misma costa. De Atacama al norte, los desiertos y terrenos arenosos, y, por último, la etapa Tacna-Santiago, verificada con navegación costera, presenta las condiciones propias de las regiones marítimas.

Han recogido nuestros pilotos la mitad de las experiencias que pueden obtenerse en las regiones de Chile; falta ahora el raid hacia el sur, cuyas características, se puede decir, son diametralmente opuestas; de un clima casi tropical, habrá que pasar a uno glacial, de un terreno con llanuras arenosas y desiertas a uno montañoso y accidentado. No hay duda que muy pronto veremos la realización de esto último por tratarse de un trabajo de vital importancia y de una obra ya comenzada.

El material empleado para la ejecución del raid se reducía a cinco máquinas tipo De Havilland 9 y a dos Avros reformados en nuestros talleres.



El avión De Havilland DH-9 "El Ferroviario" aterrizado en Copiapó, el cual integró la escuadrilla de siete aviones que efectuaron un raid a Tacna, al mando del Capitán Armando Castro. Despegaron del aeródromo de El Bosque los siete aparatos que realizarían el histórico vuelo. Las aeronaves participantes eran cinco De Havilland y dos Avro.

Habiéndose encontrado el jefe de los servicios y la mayor parte de nuestros pilotos, trabajando durante todo el raid con este material, experimentando con él en el terreno mismo de la práctica, apreciando sus defectos y ventajas, llevando la estadística hasta de las menores palpitations de la máquina, podemos decir con orgullo, que ya ha llegado el momento de definir con conocimiento de causa el material que convendrá a nuestro servicio aéreo de mañana, no solamente en lo que

concierno a sus cualidades propias, sino también a los intereses militares en que debe basarse la adquisición de todo material de guerra.

Bajo el aspecto civil, este progreso se hará sentir pronto; la aviación de esta rama tiene ya las rutas trazadas con todos los caracteres técnicos de la navegación aérea; la parte comercial podrá desarrollarse más libremente, basada en las experiencias adquiridas; no habrá necesidad de experimentar mucho porque casi todo está ya escrito. Por otra parte, los diferentes pueblos del norte del país ven claramente la posibilidad de estrechar aún más las comunicaciones con el resto del país, a través del océano aéreo, que será sin duda en el futuro el que ofrecerá mayor rapidez y seguridad. En tiempos de guerra las misiones eran encomendadas, por lo menos, a una escuadrilla de seis aparatos y se consideraba espléndido resultado, si dos de esas máquinas regresaban al punto de partida con feliz éxito.

La aviación, como toda combinación mecánica, se encuentra expuesta a innumerables fallas, en la mayoría de los casos imprevistas. Por consiguiente, no es raro un aterrizaje forzado o el accidente de un avión. A esto, podemos agregar los errores humanos que, aunque se trata muchas veces de expertos pilotos, se presentan condiciones especiales en que la pericia se ve burlada. Las empresas aéreas están todavía dentro del campo de las probabilidades, pues la perfección está todavía muy lejos de conseguirse, por trabarse de una rama complicada que necesita el pulimiento de muchos órganos.

Existen conclusiones muy notorias que deben considerarse para el futuro, si se quiere que la aviación continúe, sin detenerse, ampliando el campo del progreso. Desde luego, se impone la prosecución de estas experimentaciones, que serán los mejores guías para alcanzar el perfecto funcionamiento de esta importante rama de la defensa nacional. No podrán fijarse programas, leyes y reglamentos, si no son extraídos del mismo campo de la práctica.

El establecimiento de estaciones aéreas en todas las zonas del país, es indispensable para poder mover nuestros aviones en cualquier sentido, con la seguridad de que los raids así apoyados serán en el futuro algo vulgar, pues nadie temerá volar sobre terrenos que en todo momento pueden recibir al avión con los elementos indispensables para su reaprovisionamiento, reparación y, especialmente, con buen terreno de aterrizaje que vele por su vida.

Establecidos los puntos indicados, queda el camino expedito para la confección de la Carta Aérea, condición base para la navegación y para poder resolver con exactitud los problemas militares que tienen relación con la aviación. Ya que no tenemos, por el momento, una carta militar que nos sirva de base para efectuar este trabajo con la exactitud conveniente, hay que hacer un esfuerzo para la confección de un levantamiento rápido fotográfico, el cual nos permitirá una apreciación, si no exacta, por lo menos aproximada del terreno.

La instalación de estaciones meteorológicas, prestarían servicios, no solamente a la rama aérea, sino también a todas las actividades del Ejército, que necesita hoy día, más que cualquiera otra institución, datos de estos fenómenos que tienen relación con sus trabajos. Esta ciencia, dará las estadísticas indispensables para la confección de todo programa y para la información oportuna de cualquiera actividad dada, ya sea un raid, un ejercicio de tiro en cierta zona, una marcha, etc.

No debemos entregar al olvido los frutos conquistados por el grupo de pilotos que acaban de recorrer el océano aéreo de la zona norte del país; urge la colección inmediata de todos los datos que tienen interés militar y que deben completar nuestros archivos, para formar así una fuente de informaciones que ilustre la organización de una rama guerrera, que, aunque en pañales, se presenta como un recurso formidable para velar por la defensa del país.”

Eduardo Preller Morán.

Teniente 1° del Ejército de Chile

1924



Eduardo Preller Morán.



Bibliografía

http://www.cesim.cl/archivos%20memorial/1920-1929/1924/Mayo_1924.pdf

Traub Gainsborg, Norberto. “*Raid aéreo Santiago – Tacna 1924*”. Boletín Informativo N° 3/2014 Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

A 130 AÑOS DEL NATALICIO DE JUAN BJELOVUČIĆ CAVALIÉ



Juan Bielovucic

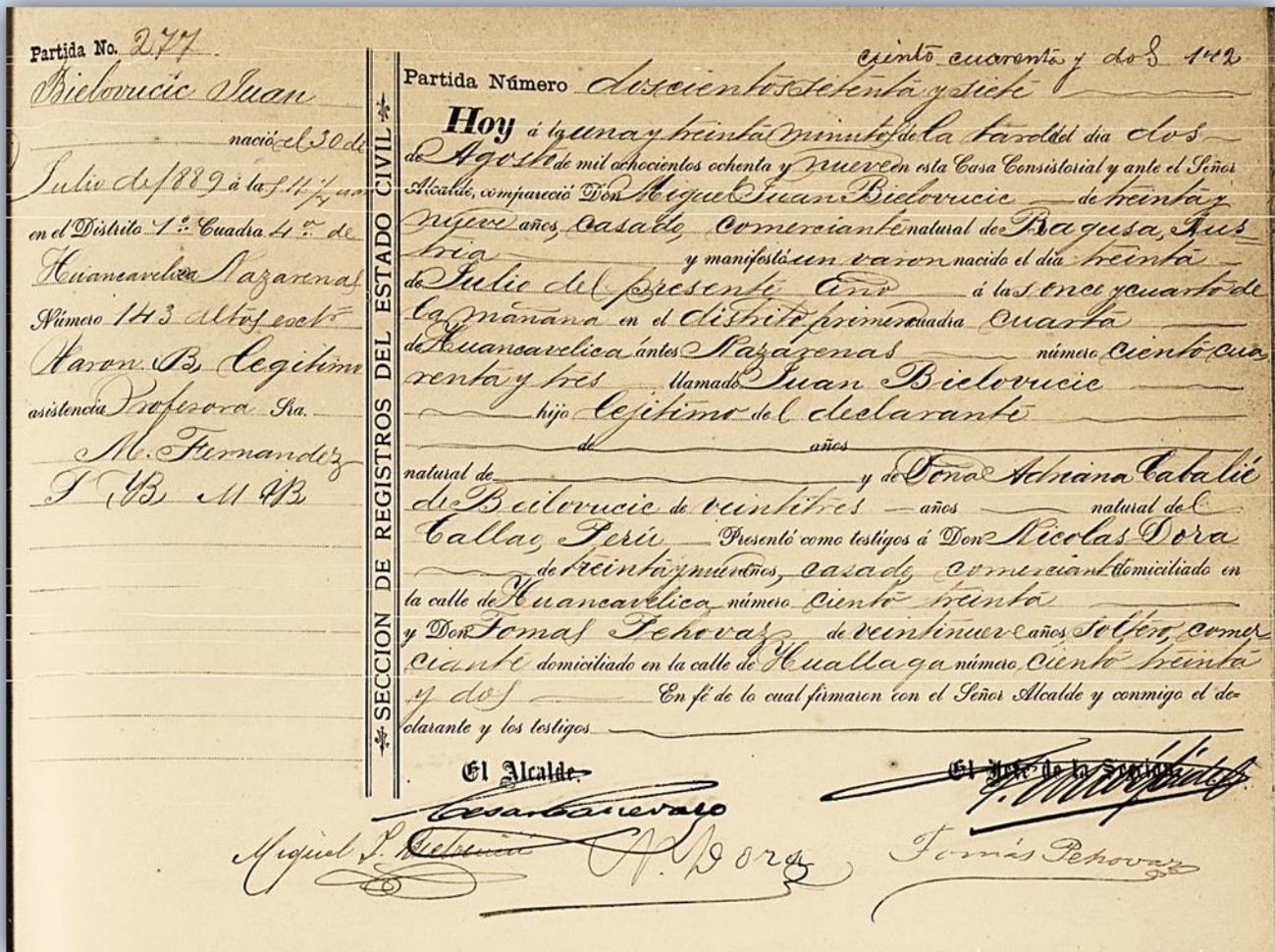
(Archivo revista L'Aérophile, Francia, 1910.)

Casi al medio día martes 30 de julio de 1889, nacía en la antigua calle Nazarenas N°143 de la capital peruana; el primer hijo varón del matrimonio compuesto por Miguel Juan Bielovucic (*Miho Bjelovučić*) austriaco de origen croata³ y Marie Louise Adrienne Cavalié Le Bihan, madre peruana⁴ de padres franceses y que bautizarían como Juan (*Iván*) Bjelovučić.

Al año siguiente, el 29 de septiembre, nacía su única hermana Ivanka María Micaela con quien formaría una férrea unión a través de toda su vida. Los años en Lima transcurrieron sin mayores sobresaltos para el comerciante austriaco, hasta que su salud comenzó a fallar. Tras consultar varios médicos y someterse a algunos tratamientos locales sin notar mejoría, la recomendación fue que en Europa podría encontrar quizás mejores condiciones para tratar su dolencia, siendo esa la razón principal que hizo que Miguel Bielovucic liquidara sus posesiones en Lima y tomara la decisión de volver a su natal Dubrovnik con la intención de recobrar, pero más allá de lo deseado, falleció al corto tiempo de su arribo, dejando a su viuda y los jóvenes hijos en una solitaria y lamentable situación.

³ Nacido en Ragusa (Dubrovnik). En aquella época, se establecía de nacionalidad austriaca, dado que Croacia pertenecía al territorio del Imperio Austro Húngaro.

⁴ Nacida en El Callao, Perú.



Copia del registro de nacimiento N°277 de Juan Bielovucic Cavalie.

La dolorosa situación y el desconocimiento general del idioma, fueron los detonantes para que la viuda y sus hijos se trasladaran hasta París, de manera que así encontraría el apoyo y compañía de su familia materna.

Será en esta *capital de las luces* de fines de siglo 19, donde "Bielo⁵" podrá participar de un mundo que a diario experimentaba grandes cambios e increíbles inventos.

La vieja industria artesanal se revolucionaba a partir de la aplicación de nuevas tecnologías, proporcionadas por las máquinas de vapor, gas y electricidad, que impulsaban un capitalismo industrial y burgués. Este nuevo mundo que estaba surgiendo en el mundo occidental requería de una organización racional del trabajo que atraía fuertemente a la gente del campo hacia las ciudades, mientras que los artistas e intelectuales acusaban fuertes cambios.

⁵ Este fue el apodo con que sería conocido por sus compañeros franceses.

El joven Juan fue inicialmente matriculado para realizar sus estudios en el collège de Saint-Dizier y luego en el Lycée Janson de Sailly, en París, logrando aquí su preparación superior, hasta el grado de Bachiller en Letras y Filosofía.



Postal de época, que muestra una vista externa del Liceo Janson de Sailly

Al igual que muchos otros jóvenes de su época, practicó diversos deportes, pasando por las carreras, el ciclismo, el motociclismo, hasta llegar finalmente a incursionar en la atractiva y aventurera aviación.

Contando con casi su mayoría de edad, viajaba en compañía de sus amigos deportistas al aeródromo de Bétheny, cerca de París para observar cómo se desarrollaba la nueva moda aérea. Aquí se matriculará en la recientemente creada *Escuela de Pilotos* que formara el chileno José Luis Sánchez Besa, con la compra de sus primeros aviones Voisin modificados y que luego reemplazará con aparatos propios.



Después de muchas horas de práctica, estudio y cumplimiento de las normas técnico prácticas, el 10 de junio de 1910, rindió las pruebas exigidas ante una distinguida comisión del Aero Club de Francia, obteniendo tras el examen, el brevet N° 87.

ont été reçus par le conseil de l'Aéro-Club et un brevet leur a été offert.

SÉANCE DU 16 JUI N 1910

Présidence du comte de La Vaulx, vice-président.

Présents : MM. L. Blériot, P. Rousseau, F.-S. Lahm, le comte de Castillon, le comte de Lambert, R. Gasnier, E. Sirven, J. Delebecque, A. Leblanc, Paul Tissandier, le comte Arnold de Coutades.

Ballottage et admission de MM. Louis Meurisse, Hilaire Gaignard, Isidore Pedvaza, le comte Emmanue de Maigrel, Léon Avoilée, Joseph Haranger, Joaquin Pourtalé, Paul Laurenceau, le comte Joseph Rochaid, Julien Bougues, le vicomte Henri de Kergariou, Georges Lafaurie, Doublet, Boscher.

Brevets de pilote aéronaute. — Sur proposition de la Commission des ballons sphériques, le brevet de pilote aéronaute a été décerné à Mlle Marvingt (Aéro-Club de l'Est), MM. André Roussel et le comte de Fayolle (Aéro-Club de France), Boegler et Deligny (Société des Anciens Aéroliers Militaires).

Brevets de pilote aviateur. — Sur proposition de la Commission d'Aviation, le Comité a ratifié les brevets de pilotes aviateurs décernés à MM. Gibbs, Louis Wagner, Taurin, Colliex, R. Labouchère, Biélovucic, H. Pequet, le capitaine Etève, le capitaine Marconnet, P. Ernest, Gibert, A. Frey, F. Champel, M. Harriot, Jean Dufour, le commandant Clotus, W. Lebedeff, Marcel Paillette, Ed. Audemars, G. Blondeau, A. Gohé, Edmond Dufour, A. Niel, E. Nieuport, le capitaine Madiot, brevets portant les numéros 82 à 106.

Brevets de pilotes-aviateurs. — Le pilote aviateur de l'Aéro-Club de France a été désigné dans l'ordre suivant aux aviateurs désignés qui ont accompli les épreuves réglementaires : MM. Colliex (Maurice), Labouchère (Louis), Biélovucic (Jean), Pequet (Henri), capitaine Marconnet, Paul (Ernest), Gibert (André), Taurin (André), Champel (Flora) (Marcel), Dufour (Jean), commandant (Wladimir), Paillette (Marcel), Aude Blondeau (Gustave), Gohé (Armand), Niel (Albert), Nieuport (Edouard), capitaine.

Nouveaux Commissaires agréés. — Sur la demande de M. le ministre de la Guerre, les noms suivants, sont nommés commissaires agréés de l'Aéro-Club de France : MM. le colonel du génie Hirschauer, sapeurs-aérostiers ; le commandant (lieutenant) du bataillon de sapeurs-aérostiers Labadie, commandant des sapeurs aérostiers du camp de Châlons, le lieutenant du génie Camerman, le lieutenant Acquayiva.

La Commission d'aviation décide d'agréer comme commissaires agréés : MM. Bachelier, le capitaine Péron, le capitaine Girard, Bougans, Noguier, Blanchonnet, Lacroix, lieutenant de vaisseau Biassou.

Prix Ruinart père et fils. — Après la lecture des procès-verbaux de départ de M. Jacques de Lesseps, la Commission décide d'homologuer sa performance et de lui attribuer le montant du Prix Ruinart père et fils.

Tras obtener su licencia, se abocará a participar en algunos encuentros de aviación. Una de las primeras experiencias tras el Meeting de Budapest, la tendrá en el Meeting de Juvisy, realizado entre el 9 y 16 de junio de ese año, donde volará con el número 33, otro firme biplano fabricado por el chileno, José Luis Sánchez Besa.

Le Meeting de Juvisy

Une nouvelle Société a organisé à l'aérodrome de Juvisy (Port-Aviation), une semaine d'aviation, qui se déroula du 9 au 16 juin.

Douze aviateurs devaient y participer, quoique plusieurs ne possédassent à ce moment leur brevet de pilote.

C'étaient MM. Duval (monoplan Saulnier). — 2. Dubennet (monoplan Teller). — 3. Champel (biplan Voisin). — 4. Lesire (biplan Voisin). — 5. Didier (biplan H. Farman). — 6. Busson (monoplan Blériot). — 6. Delestang (monoplan Blériot). — 8. Gaudart (monoplan Voisin). — 9. Forest (monoplan Saulnier). — 10. Audemars (Démousselle). — 11. Chauveau (monoplan Antoinette). — 12. Dufour (biplan Voisin).

Bien que le meeting ait été presque quotidiennement interrompu par le mauvais temps, il a été très intéressant.

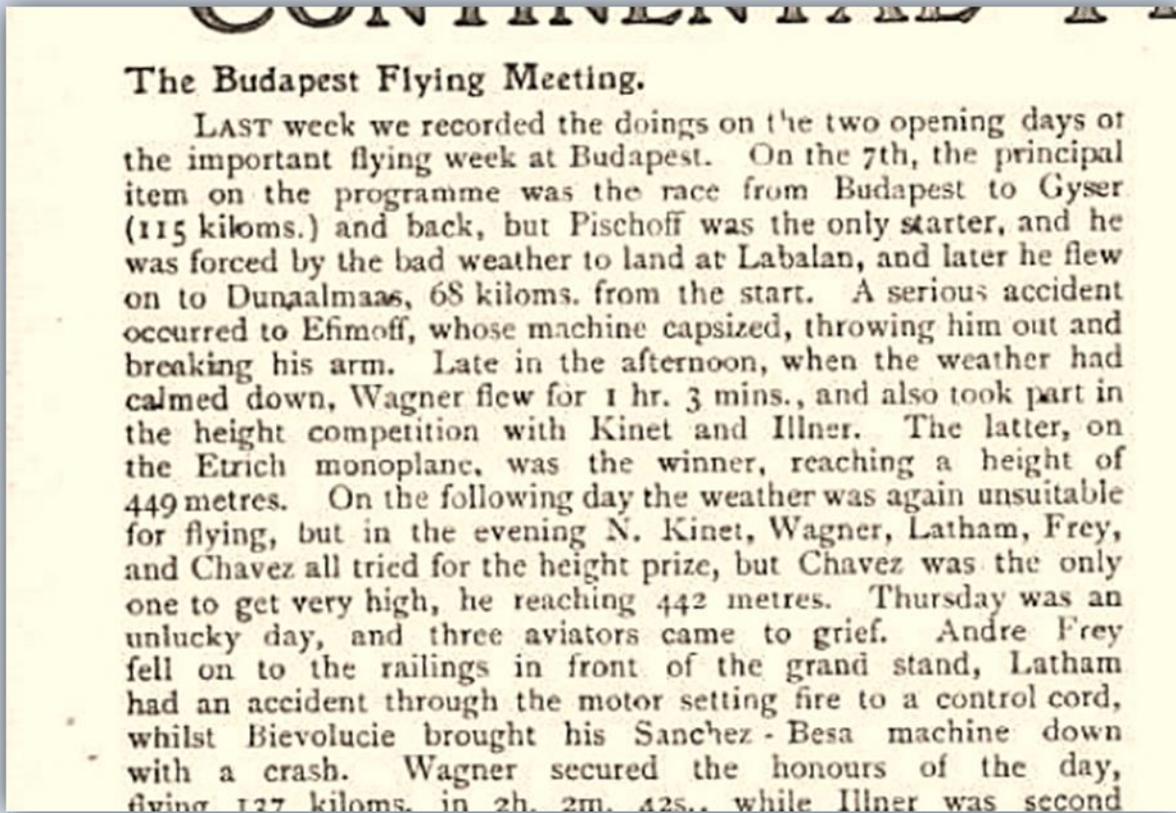
25. E. Paul (Voisin, moteur E. N. V.), 26. Agoston Kutany (Voisin, moteur E. N. V.), 27. Emo de Howath (Voisin, moteur E. N. V.), 28. John Adorjan (Voisin, moteur E. N. V.), 29. Aindan de Isely (Voisin, moteur E. N. V.), 30. Croquet (Voisin, moteur E. N. V.), 31. Nicouls de Montigny (Voisin, moteur E. N. V.), 32. de Caters (Voisin, moteur E. N. V.), 33. Biélovucic (Sánchez-Besa, moteur E. N. V.), 34. Pequet (Sánchez-Besa, moteur E. N. V.), 35. Engelhardt (Wright, moteur Wright), 36. O. Wright (Wright, moteur Wright).

Ce meeting qui devait durer onze jours fut prolongé de deux jours, car la tempête vint plusieurs fois contrarier les aviateurs. Néanmoins, on a eu des résultats fort intéressants, et ce meeting fut l'occasion, pour les monoplans *Harriot* et *Erich*, de remarquables performances. Une autre révélation fut celle du moteur Clerget qui a pris place actuellement à côté des meilleurs moteurs d'aviation.

Naturellement, ces évolutions de plus de 25 aviateurs ont été très intéressantes.

Bielovucic inscrito con su avión Sánchez Besa. Revista L' Aéroplane. 1910

Se dice que a Bielovucic le fascinaron los vuelos a distancia, por esta razón poco después de obtener su licencia, se encontrará presente en el Meeting Aéreo de Budapest, donde compartirá su pasión con otro connacional peruano, Jorge (Geo) Chávez, quien volando un Antoinette⁶ logrará un premio por vuelo de altitud. Bielovucic volará su biplano Sánchez Besa, pero tras algunos auspiciosos vuelos de ensayo, tendrá problemas con el motor E.N.V. por lo que terminará destruyendo su avión al chocar con un poste mientras descendía.



Detalle de un recorte de la revista británica Flight de junio de 1910, donde se da cuenta del biplano empleado por Bielovucic y de su posterior choque

Luego, también participó en el Circuito del Este; el 15 de agosto de 1910, hizo un vuelo de Mourmelon a La Ferre y más tarde, el 28 de agosto de 1910, realizó el vuelo con viento violento, sobrevolando Billancourt, Vannes y Malakoff, a una altura estimada de 600 metros.

Luego destacará, el 2 de septiembre de 1910, donde tendrá el honor de iniciar la aviación del transporte, al unir París - Burdeos, en sólo 4 etapas y 6 horas de vuelo efectivo llevando correo, obteniendo por aquellos días, el record mundial por Cross - Country con escalas, lo que catapultó entre los grandes de la aviación; asimismo entre el 24 de septiembre y el 3 de octubre de 1910, participará en el Meeting de Milán (*Milano Concorso Aereo Internazionale*), obteniendo esta vez, el quinto lugar en la clasificación mundial de vuelo en distancias.

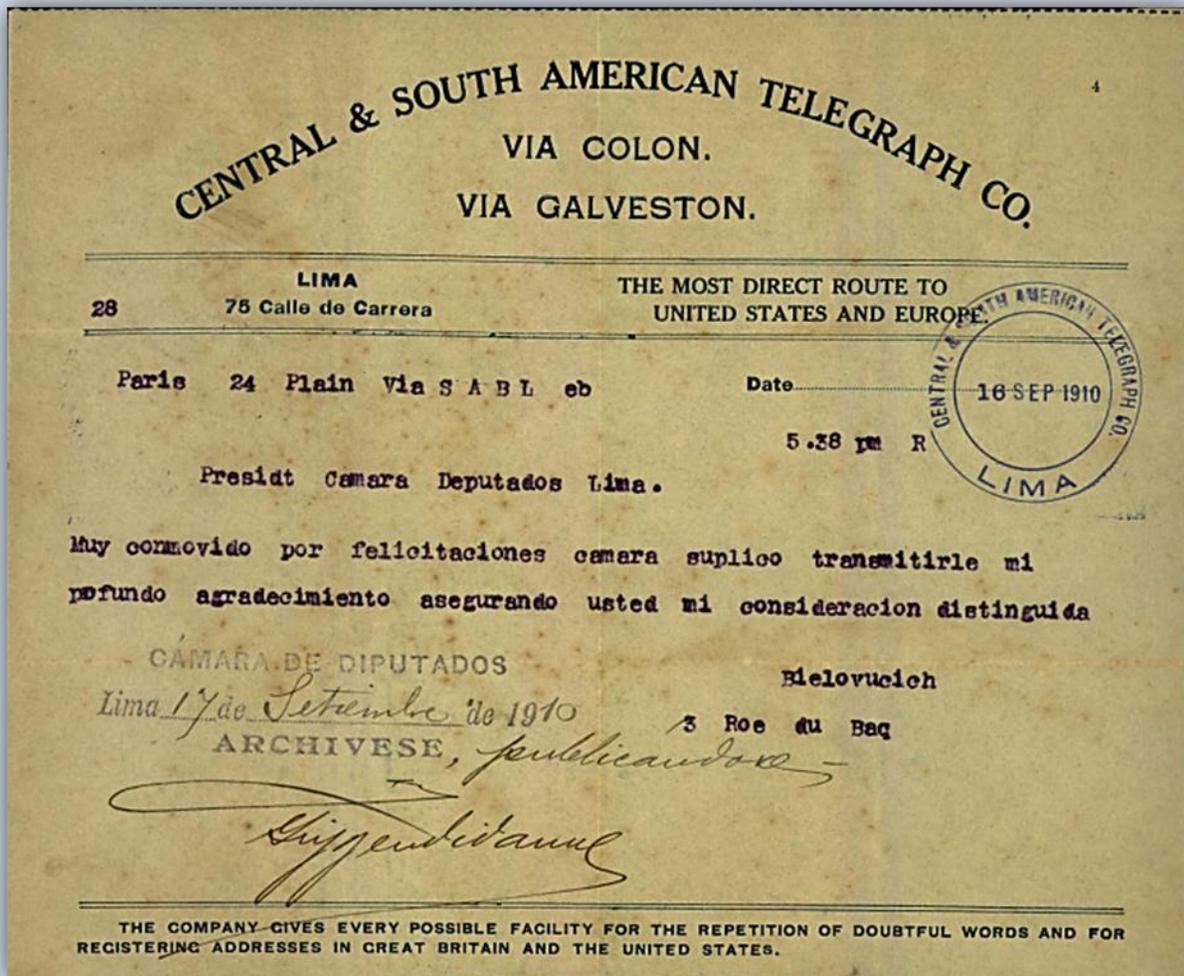
⁶ Exitoso avión diseñado por Alberto Santos Dumont.



Postal publicitaria de Bielovucic en el meeting de Milano. Aquí se ve al aviador con un pasajero. (1910)



Bielovucic tras el exitoso raid efectuado entre París y Burdeos en 1910.



Telegrama de agradecimiento enviado por Bielovucich tras las felicitaciones recibidas del Perú por su gran triunfo.

Por éstos mismos días, Bielovucich tendrá que enfrentar la inesperada y muy lamentable muerte de su amigo Jorge Chávez, quien tras cruzar los Alpes en respuesta a un ofrecimiento de 70.000 liras, unos USD\$ 14.000 por parte del Aero Club de Italia, al que realizara esta hazaña.

Hubo tres participantes para cumplir el desafío, uno de los cuales —de nacionalidad italiana— fue eliminado por no presentarse a tiempo; el otro Charles T. Weymann, un estadounidense, debió retirarse tras dos intentos fallidos. Luego de algunos retrasos propios de los vuelos de aquellos días, despegó desde Briga el viernes 23 de septiembre de 1910, pasando por el Simplón hasta Domodossola, en Italia. Antes de partir habría dicho: “*Pase lo que pase, me encontrarán al otro lado de los Alpes*”.

Tras 51 minutos de vuelo y luego de enfrentar del lado italiano cierta turbulencia, parecía arribar a su destino final logrando la hazaña, pero al bajar para aterrizar, un fuerte viento sacudió el avión rompiéndose una de las alas, lo que le ocasionó una caída desde gran altura y su posterior fallecimiento cuatro días más tarde.



Jorge Antonio Chávez Dartnell

Para Bielovucic, fue todo esto sin lugar a dudas un fuerte golpe y que le acompañaría por mucho tiempo en sus días de piloto. Prueba de ello será, el vuelo de homenaje que le rendirá a su amigo, en enero de 1913.

El éxito de Milán y otros triunfos aéreos alcanzados durante 1910, hicieron que en su natal nación, la Liga Pro Aviación le extendiera durante noviembre una invitación para que exhibiera ante los connacionales, las *“artes del vuelo⁷ y la práctica de la aviación en el Perú”*. Es así que, el 6 de enero de 1911 arribó a Lima junto a otro aviador llamado Carlos Tenaud Pomar, trayendo dos aviones, un Voisin y un Farman, con los que realizaría a los pocos días más tarde, las primeras exhibiciones de vuelo en el Perú⁸.

Al respecto publicaba la revista *Ilustración Peruana*, del 11 de enero de 1911, en su página 755: *“Han vuelto al seno de la patria, de donde saliera muy niño uno, de donde partiera hace poco el otro en alas de muy nobles ambiciones, los jóvenes y distinguidos compatriotas señores Juan Bielovucic y Carlos Tenaud.*

El primero de ellos ha conquistado triunfos mundiales en la aviación adquiriendo brillantes éxitos en diversas ciudades europeas donde su nombre es alta y legítimamente conocido, y el segundo ha logrado las notas más altas de aprendizaje y práctica en la escuela Blériot. De ambos nos hemos ocupado ya en diversas ocasiones por manera que hoy nos limitamos a saludarlos calurosamente uniéndonos a todo Lima que los recibió a su llegada con el más ferviente entusiasmo.”

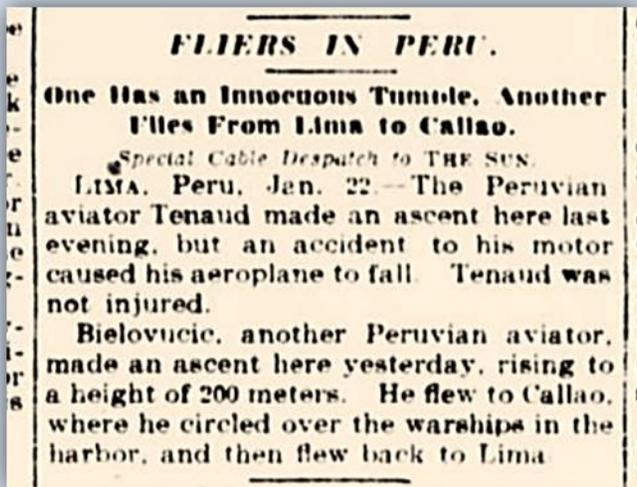
⁷ Así lo anuncia la revista *Ilustración Peruana* del 23 de noviembre de 1910. En otras reseñas y datos biográficos revisados posteriormente, se registra que llegaron juntos a Lima Juan Bielovucic y Carlos Tenaud Pomar (piloto francés de padres peruanos, quien además trajo un avión Blériot de su propiedad, para realizar más exhibiciones. No he podido confirmar este punto, ni tampoco si fue el día 8 de enero, como señala otra fuente consultada.

⁸ La prensa registra el primer vuelo de Tenaud, realizado por la tarde del día 22 de enero, ocasión en la cual sufrió un incidente con el motor, lo que le causó una caída bastante accidentada, pero finalmente sin riesgo de vida.



El aviador peruano Carlos Tenaud antes del accidente de Limatambo

*Carlos Tenaud antes de su accidente en Limatambo. Ilustración Peruana N°71, 8 de febrero de 1911.
(col. Alberto Fernández D.)*



The Sun. (New York), 23 de enero de 1911.

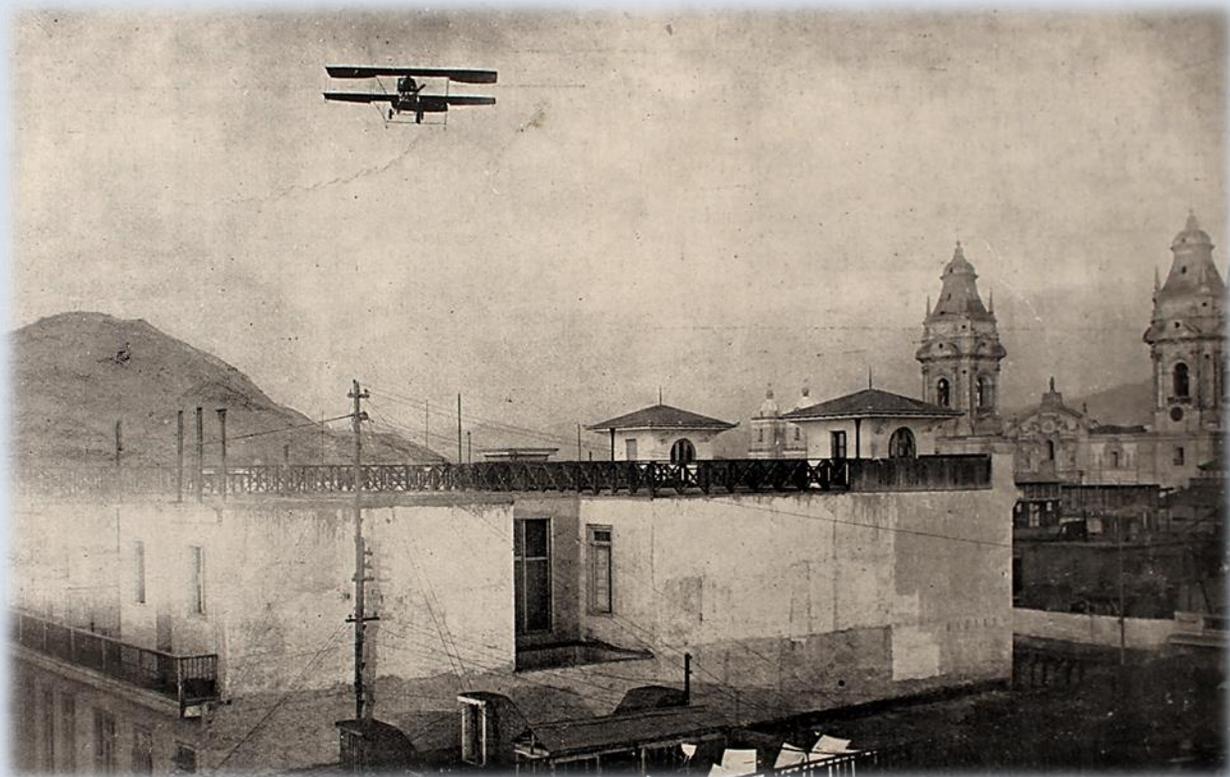
El 15 de enero de 1911, a bordo del Voisin efectuará la primera demostración en el hipódromo de Santa Beatriz (actual Campo de Marte), elevándose hasta 40 metros de altura, con una duración de un minuto, ante el asombro de cientos de espectadores.

El 22 de enero, voló desde Lima hasta Callao, ida y vuelta en su avión Farman, ascendiendo a unos 200 metros. Durante ese mes y los dos siguientes, se dedicó a realizar vuelos de instrucción a oficiales y civiles por lo que las autoridades le distinguieron con el grado de Alférez del Ejército⁹.



Bielovucic con su uniforme de Alférez del Ejército

⁹ Ley N°2118 de 10 de abril de 1911. Con esta distinción, se convierte en el primer aviador militar del Perú y primer Instructor.



Bielovucic en su segundo vuelo sobre la ciudad de Lima. (Col. Alberto Fernández Donoso)



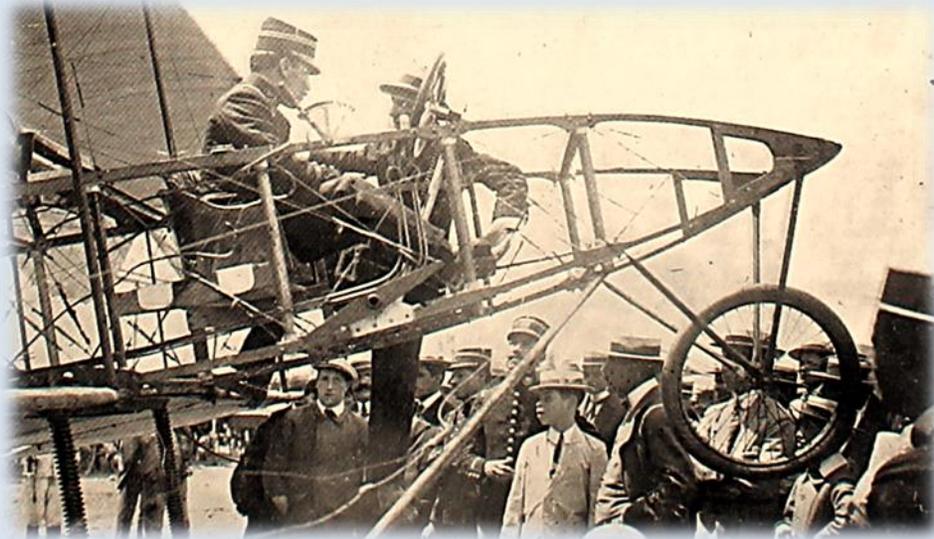
Fotografía de Bielovucic sobre su avión Farman en Lima, el 21 de febrero de 1911



**1. Juan Bielovucic 2. Augusto Leguía 3. Marcel Cadiot (corresponsal de la Revue Aeriene)
4. Coronel Felix d'André 5. Carlos Tenaud. (3 y 4 serán los dos primeros en volar en avión como pasajeros)**

Uno de los hitos más trascendentes en estos primeros meses de 1911, no sólo para la aviación peruana, sino que para Latinoamérica, es el hecho de que Bielovucic sea el segundo aviador iberoamericano¹⁰ que vuela en su país de origen un avión.

Tras innumerables y exitosos vuelos y establecimiento de records aeronáuticos locales, Bielovucic fundará oficialmente en Bellavista¹¹, un centro de formación de aviadores de carácter militar, del cual tuvo el honor de ser su primer instructor.



Las primeras lecciones de la Escuela de Vuelo.

¹⁰ El mexicano Alberto Braniff, vuela en México el 8 de enero de 1910.

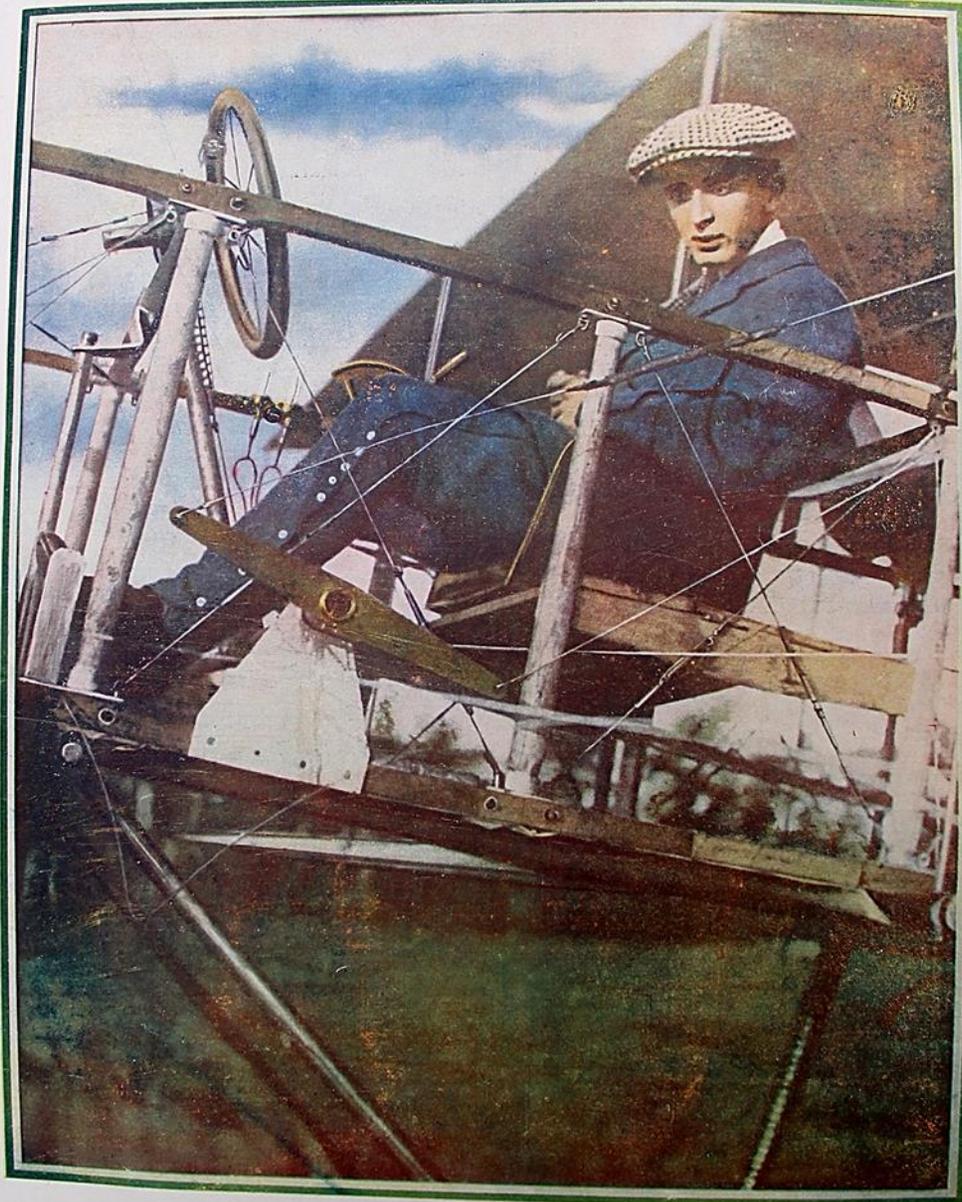
¹¹ Después de 9 años de existencia en Bellavista, se trasladó a la localidad de Maranga, bajo la dirección de una Misión Francesa, mediante Decreto Supremo, aprobada entonces por el Presidente Augusto Bernardino Leguía.

ILUSTRACIÓN PERUANA

Año II

Lima, noviembre 23 de 1910

Nº 60



El aviador nacional Juan Bielovucic

Interesante portada a color de la revista Ilustración Peruana de fines de 1910, donde se da la noticia de que venía Bielovucic al Perú. (Col. Alberto Fernández Donoso)



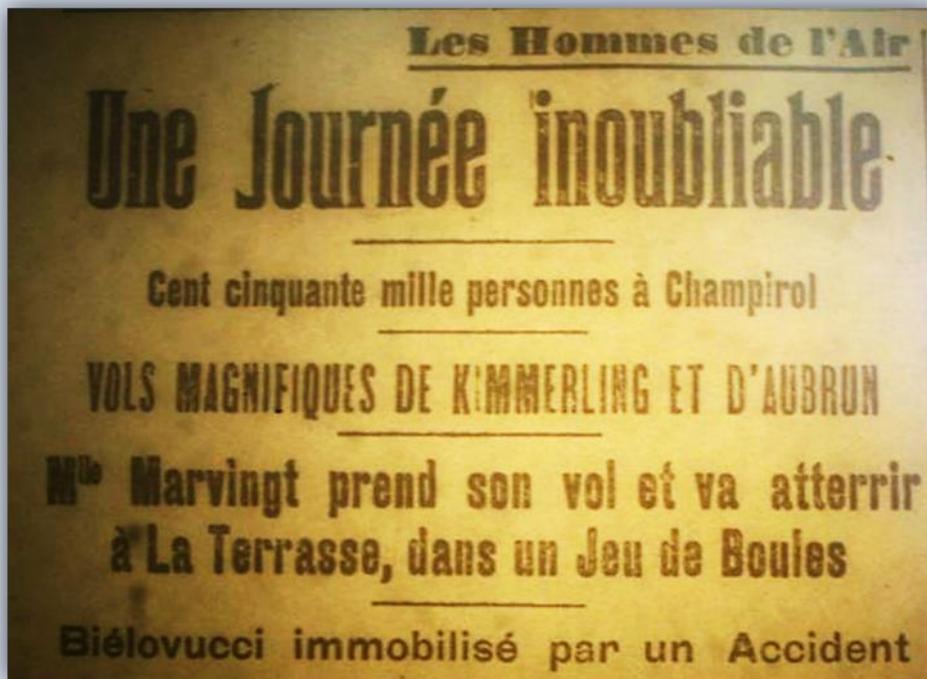
Jean BIELOVUCIC en 1911.

*(Bibliothèque Nationale de France — Département Estampes et photographies
Photographie de presse de l'Agence Meurisse — Réf. 13.813.)*

En abril de 1911, tras enajenar sus dos aviones para ser empleados en la Escuela de vuelo, abordó el vapor SS. Clyde, para volver a Francia y seguir participando en diversas competencias de aviación, donde cosecharía algunas caídas, pero sobre todo, muchos y merecidos lauros.



Algunos de estos registros, son el raid de Almenesches, o al mes siguiente, cuando el 28 de mayo, tome parte en la carrera aérea de Paris-Roma-Turin, luego lo encontramos entre el 29 de julio y el 7 de agosto de 1911, cuando se realiza otro memorable meeting de aviación en Champirol, ubicado a las puertas de Saint-Étienne.



Una jornada inolvidable. 150 mil personas en Champirol para ver volar a ocho famosos aviadores de aquellos días, incluida entre ellos, una piloto mujer: Emile AUBRUN (1881/1967); Jean (Juan) BIELOVUCIC (1889/1949); Roland GARROS (1888/1918); Albert KIMMERLING (1882/1912); Marcel LORIDAN (1889 /?); Marie MARVINGT (1875/1963); Louis MOUTHIER (1884/1970) y Emile OBRE (1881/?)

En agosto se inscribirá en el 2º Concurso Militar en Francia donde volará en un monoplano Hanriot. A fines de 1912, establecerá un récord mundial en un monoplano de Blériot, al subir a 2.200 metros (7,200 pies) en 12 minutos. Ese mismo año, los lectores de *Le Matin* votaron a Bielovucic, como el mejor aviador “francés”.

Pero, todos los vuelos y records de 1912 parecen haber sido sólo una preparatoria para cumplir una anhelada meta: “*cruzar los Alpes*”, y así repetir y rematar la hazaña de su compatriota, Jorge Chávez.

Los esfuerzos para cumplir este desafío personal a bordo de su monoplano Hanriot, se iniciaron los primeros días de enero de 1913. Tras algunos intentos y mal tiempo, hubo que esperar hasta el 25 de enero para realizar la travesía aérea. Bielovucic despegó desde Briga en Suiza con cielos claros, pero pronto tuvo que sortear con su característica maestría los fuertes vientos y paredones que se elevaban por sobre los 2.200 metros, lo que lo llevó a remontar a casi 3.000 metros de altura para así cruzar hasta Domodossola, en Italia.

Tras unos 25 minutos de vuelo, el valiente piloto peruano cumplía el desafío autoimpuesto y aterrizaba victorioso ante el monumento erigido a la memoria de Chávez en aquella localidad, colocando una ofrenda floral. Los diarios del mundo informaban el triunfal cruce a través del paso denominado “del Simplón”.



Postal que ilustra a Bielovucic y su monoplano Hanriot, tras la travesía de los Alpes

IL GRANDIOSO VOLO DI BIELOVUCIC

Il meraviglioso ardimento del
successore di Chavez

DOMODOSSOLA, 13. — "Traverse-
rò l'Alpe!" così ha detto Bielovucic.
«Gli siamo corsi incontro per sapere
qualche cosa che appagasse la nostra
curiosità, ansiosi di trovarci dinanzi
all'uomo che sfiderà domani l'Alpe
arctique e giganti.

Nessuna commozione manifesta,
nessun gesto significativo hanno ac-
compagnato le brevi parole che nella
nostra mente hanno suscitato un suc-
cedersi di fantasmi e di visioni di or-
rore e di spavento.

Dinanzi a noi l'Alpe sta come ad
attestare la sua indomabile potenza
eterna sfida al mortale che tenta
contaminarne la verginità incorrotta.

Geo Chavez tentò: egli poté col suo
volo superbo, egli poté lanciare al co-
losso, che sembrava sotto di lui fre-
mere il grido della vittoria, poté re-
sistere alle raffiche che dagli antri
inconosciuti si lanciavano furenti al-
la conquista dell'altipiano che aveva a

Flies Over Swiss Alps.

Domodossola, Italy.—Jean Bielovuc-
ci, the Peruvian aviator, flew across
the Swiss Alps from Brig to this city
in less than half an hour. Bielovucci
had been waiting for favorable weath-
er since Jan. 9.



Bielovucic, "el héroe de los Alpes" a bordo de su monoplano Hanriot (1913)



Bielovucic en uniforme de aviador francés.

En agosto del año siguiente se declaraba la Primera Guerra Mundial, y al ver en peligro su patria adoptiva, Bielovucic se enlistó el 2 de agosto en el Armée de l'Air. Tras un breve entrenamiento y cumplir las exigencias requeridas, ocho días más tarde, se le otorgará el brevet de *Aviador Militar* y será asignado a la Escuadrilla M.S. N° 26, grupo de caza *Les Cicognes*.

Será nombrado Subteniente el 20 de septiembre de 1914, tras a cabo con éxito numerosas y temerarias misiones de reconocimiento sobre suelo belga, donde será herido y estará convaleciente hasta julio de 1915.

En octubre, durante uno de estos raids resultará nuevamente herido en el transcurso de la batalla de Yser, tras lo cual fue retirado del frente el 31 de octubre de 1916 y condecorado con la Cruz de Guerra belga, la medalla de Yser y distinguido como caballero de la Orden del Rey Leopoldo I.



*Curiosa fotografía encontrada del Subteniente Bielovucic a bordo de su Morane Saulnier tipo N.
(Fotografía de Léon Baroux enviada por su hijo Jean-Claude Baroux.)*



Perfil del avión Morane-Saulnier tipo N, matrícula MS 391 que usara el Subteniente Juan Bielovucic, piloto de la Escuadrilla MS 26, entre el 28 de julio al 22 de octubre de 1915, sobre la zona de Dunkerque. Su avión estaba equipado de deflectores que protegían las palas de las hélices de las balas que podían dañarla. (Diseño de Alexander Kazakov. http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/escadrille026.htm)



Recorte de la prensa donde se daba cuenta de uno de sus varios accidentes sufridos

Víctima de un accidente automovilístico que sufriera en marzo de 1915, Bielovucic había perdido algo de movilidad en el uso de su brazo derecho, lo que a la larga le impedirá seguir cumpliendo tareas de piloto de caza. Nuevamente y forma voluntaria, será asignado durante algún tiempo a la compañía Nieuport, donde ejercerá como instructor de Escuela de aviación militar d'Avord y luego como jefe de pruebas de la fábrica de motores Bellanger, donde se encargó de realizar pruebas de vuelo de las aeronaves, antes de ser remitidas al frente de guerra. Abandona la aeronáutica militar francesa en 1920.

Por sus servicios durante la guerra será distinguido como oficial de la Orden de la Corona de Bélgica, caballero de la Orden de la Corona de Italia, Caballero de la Legión de Honor de Francia¹², recibirá la Cruz de Guerra 1914-15, medalla de los heridos y la medalla francesa al Voluntario Extranjero.

¹² Grado de "Chevalier de la Légion d'Honneur" y una citación à l'ordre de l'armée al Sgt Jean Bielovucic, piloto de la Escuadrilla MS 26 : "Du mois de septembre 1914 au mois de janvier 1915, a accompli de nombreuses missions aériennes et exécuté de périlleuses reconnaissances en pays ennemi."



Bielvucic como Teniente Comandante del Cuerpo Aeronáutico del Perú (1937)

Por parte del Perú, Bielvucic recibirá el ascenso al grado de Teniente Comandante¹³ en la reserva del Cuerpo Aeronáutico del Perú¹⁴ (CAP), la Cruz Peruana de Aviación de Primera Clase y la Orden del Sol del Perú en el Grado de Comendador¹⁵, así como otras distinciones locales.

Finalizada la gran guerra en 1918, Bielvucic permaneció en Francia, dedicado primero a la aviación y luego al automovilismo de carrera y también a la administración. Volvió de visita al Perú en 1930 y más tarde en septiembre de 1937, esta vez para participar en la ceremonia de inauguración del monumento a Jorge Chávez en Lima, ocasión en que el gobierno del Perú le impuso la Cruz Peruana de Aviación de Primera Clase que le había sido conferida.

Durante la Segunda Guerra Mundial colaboró con la Resistencia francesa, haciendo valiosos donativos para dicha causa. Terminada la guerra, uno de sus últimos y curiosos registros, fue el lanzarse a la edad de 57 años en paracaídas desde la Torre Eiffel.

La precaria situación económica experimentada en Europa, a causa de ambas guerras afectaron la salud de Bielvucic, quien buscó en 1947 en el Perú, apoyo económico que fuese más allá del reconocimiento moral, pero sin obtener resultados concretos, decidió nuevamente volver a Francia.

¹³ R.S. de fecha 7 de abril de 1930.

¹⁴ Decreto Supremo N° 13 del 13 de octubre de 1936, el entonces "CUERPO DE AVIACION DEL PERU" cambia de nombre por el de "CUERPO AERONAUTICO DEL PERU" (CAP).

¹⁵ Otorgada en 1948.

Producto de un inesperado accidente cerebral que sufriera el 10 de enero de 1949, Juan Bielovucic Cavalié quedó postrado y al cuidado que le brindara su hermana, falleciendo cuatro días después. Era así que, a meses de cumplir sólo 60 años de edad, *entregaba su alma a Dios*, en el Hospital de Chaillot, de la ciudad de París.



Para sus funerales, su hermana Ivanka arregló que sus restos fueran velados en la iglesia Saint Pierre de Neuilly-sur-Seine, lugar donde asistieron viejos camaradas militares, aviadores y deportistas del automovilismo.

El gobierno francés, le rindió los honores correspondientes a su status de oficial combatiente de la Gran Guerra, para luego depositar sus restos mortales en una cripta que poseía esa iglesia. Dos años tarde, en enero de 1951, fueron nuevamente trasladados al cementerio nuevo de Neuilly-sur-Seine, mismo lugar donde descansan los restos de su viejo amigo aviador chileno, José Luis Sánchez Besa y otros aviadores de aquellos días dorados.



Fotografías de autor desconocido, que dan cuenta de la actual tumba del gran aviador Bielovucic.

Como corolario de esta ceñida investigación conmemorativa a la memoria del primer aviador militar del Perú, en el centésimo trigésimo aniversario de su natalicio, he querido dejar a merced de nuestros lectores, otra importante información que nos entrega la página web del Congreso peruano, donde da cuenta que hace casi cincuenta y cinco años atrás, el 23 de septiembre de 1964, fuera aprobada la moción presentada en la que se solicitó al Poder Ejecutivo, se dispusiera el traslado al Perú, de los restos del Teniente Comandante Juan Bielovucic Cavalíe.

Interesante resultará averiguar qué obstáculo desconocido, sea la oposición de algún familiar descendiente u otro impedimento circunstancial, que aún detenga el merecido y honroso traslado de este gran aviador americano, a la tierra que lo vio nacer.

Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

Archivo Fotográfico Universidad de Concepción [afudec] <http://152.74.16.165/index.php/0007-3>

Archivo histórico del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Paris-Hachette. **Annuaire Complet**. Deuxieme edition. 1912

Roche-Pézard, Fanette. **L'Aventure futuriste (1909-1916)**. Publications de l'École Française de Rome. 1983

Le petit Parisien, Nº12690, vendredi 28 julliet 1911-página 4

Diario **El Comercio**. Ediciones del 24, 27 y 29 de septiembre de 1910.

De la Jara, Carlos A. **Historia aeronáutica del Perú**, Volumen 1. Comisión Encargada del Estudio, Revisión y Edición de la Historia Aeronáutica del Perú, (1975).

Fernández-Prada Effio, Alberto. **La Aviación en el Perú**. 2ºTomo, 2ª. Edición. 1983

Zlatar Stambuk, José. **Bielovucic pionero de la aeronáutica castrense**. Lima 1990.

The Tacoma Times. (Tacoma, Washington), August 30, 1910, Página 3.

The citizen. (Frederick City, Md.), 27 Jan. 1911.

Léon Bathiat ou la passion de la vitesse. Histoire de L'Aviation Dossier 40, septiembre 2001.

<http://docplayer.fr/11356935-Leon-bathiat-ou-la-passion-de-la-vitesse.html>

Juan Bielovucic Cavalíe, Pionero de la Aviación Peruana <http://www.congreso.gob.pe/Archivo/?K=4208>

Journal officiel de la République française. **Lois et décrets** - 1928/12/09 (Année 60, Nº291)

Flying First Over The Alps https://www.icao.int/secretariat/PostalHistory/aviation_history_flying_first_over_the_alps.htm

Juan Bielovucic Cavalier. <http://www.incaland.com/MuseoFAP/JUAN.htm>

Ivan Bjelovučić, prvi hrvatski zrakoplovac <https://web.archive.org/web/20120314033513/http://www.hrvatski-vojniki.hr/hrvatski-vojniki/2102008/podlistak.asp>



Brevet de Aviator Militar francés Nº518

(Otorgado el 10 agosto de 1914)

VII. SABÍA USTED?

...que a las 18.30 horas del día martes 17 de julio de 1979, veintiocho funcionarios de la Dirección General de Aeronáutica Civil se daban cita en el auditorium de la Escuela Técnica Aeronáutica, para dar cima a un anhelo largamente acariciado como lo era el crear un club aéreo que les permitiera practicar todos los deportes aéreos, a precios razonables y con medios propios?



Esta era una aspiración que no se había podido materializar en razón a las disposiciones hasta entonces vigentes, que prohibían al personal de la DGAC el pertenecer a entidades a las cuales correspondía a la Dirección General controlar y fiscalizar.

No obstante, tras presentar los antecedentes del club que se pretendía crear y analizada la reglamentación y legislación vigente, el Director General de la época, el General de Brigada Aérea (A) Jorge Rojas Carrasco, otorgó su anuencia para que aquella aspiración se tornara en realidad.

Puso si, tres condiciones al conceder el permiso solicitado, a saber:

- a.- Que el club no tendría privilegio alguno con respecto a las otras entidades aerodeportivas existentes en el país.
- b.- Que, si al resto de ellas se les exigía cumplir con las disposiciones vigentes en un rango de 1 a 10, al club en formación se le exigiría hacerlo en un rango de 1 a 100.
- c.- Que el club, no recibiría apoyo económico y material alguno por parte de la DGAC y debería ser el espejo en el cual los otros clubes aéreos deberían mirarse.

Realizada aquella que fue considerada la asamblea constituyente, por la unanimidad de los asistentes, se acordó:

- 1.- Crear un club aéreo destinado a permitir la práctica de todos los deportes aéreos por parte de los funcionarios de la DGAC en servicio activo y en retiro, que voluntariamente quisieran pertenecer a él. Igual franquicia se daría a los oficiales en servicio activo y en retiro de la Fuerza Aérea de Chile.

Franquicia que no se daría a los suboficiales de la Fuerza Aérea de Chile, por cuanto ellos ya tenían su propio club aéreo, el "*Adolfo Menadier*", estimándose que no sería ético que el club en formación "le quitara socios, o interesados en pertenecer a él".

2.- Que en un principio las actividades estarían orientadas a la práctica del vuelo a motor y a medida que se contara con los recursos económicos necesarios, se daría inicio a otros deportes aéreos.

3.- Que todos los funcionarios, sin distinción de grados o puestos dentro de la DGAC, tendrían las mismas obligaciones y derechos dentro del club.

4.- Que se daría comienzo a las actividades en Santiago y a medida que los recursos económicos y medios materiales lo permitieran, estas se extenderían a otras ciudades dentro del país donde hubiera un número adecuado de socios que lo hiciera aconsejable.

5.- Que el club no adquiriría más medios aéreos que aquellos que pudiera financiar, operar y mantener, sin poner en riesgo la capacidad económica de la naciente entidad.

6.- Dar al Club el nombre de "*Comodoro Arturo Merino Benítez*", en homenaje al ilustre precursor de la aeronáutica nacional.

En aquella oportunidad se eligieron a los socios que compondrían la primera directiva, la cual, en sesión posterior, quedó constituida de la siguiente manera:

Presidente: **Sergio Barriga Kreft**

Vicepresidente : **Moisés Ormazabal Lobos**

Secretario : **Mario Bravo Hamel**

Tesorero : **Fernando Velasco Sánchez**

Director Jefe de Materiales : **Florencio Casanueva Solo de Zaldívar**

Director : **Jorge Montero Peñaloza**

Director : **Alfredo Cabrera Cristi**

Jefe de la Escuela de Vuelo : **Julio Cerda Pino**

Asesora Jurídica : **Cecilia Urrutia Moya**

Gracias a los hijos del Comodoro Arturo Merino Benítez, don Arturo Merino Ossa y el entonces Comandante de Escuadrilla (A) Pedro Hernán Merino Núñez, se obtuvo que el resto de sus hermanos diera su anuencia ante notario, para que la entidad recién creada ostentara el nombre de su progenitor.

Por su parte, incansable labor realizó doña Cecilia Urrutia Moya para lograr que el club obtuviera su personalidad jurídica, lo que como se verá más adelante, se materializó en un tiempo razonable, con lo que el club desde entonces fue una entidad legal en el país, con plenos derechos constitucionales.

Faltando aún mucho para que el club diera inicio a sus actividades aéreas, hizo su "debut en sociedad" durante el Quinto Simposium Nacional de Aeronáutica, organizado por la DGAC y realizado en octubre de 1979 en Calama. Cita en la cual cuatro socios se hicieron presentes dando a conocer la creación del club.

Con los fondos ya recaudados por concepto de cuotas sociales, el 28 de marzo de 1980, se procedió a comprar a don Tomás León Avalos, alcalde Portezuelo, localidad cercana a Chillán el avión Champion 7-EC matrícula CC-PGN.

Aeronave por la cual se canceló la cantidad de \$34.000 y que fuera traída en vuelo por dos socios pilotos del club y estacionada frente a las instalaciones del Club Aéreo Adolfo Menadier en el aeródromo de Melipilla.

Días después, en abril se adquirían al Club Aéreo de Linares otros dos aviones Champion, matrículas CC-SFA, en \$40.000 y CC-SFF, en \$50.000, los cuales fueron traídos en vuelo desde Cañete y Linares hasta Melipilla, quedando estacionados en el Menadier junto al PGN.

Cabe señalar, que dicho club, encabezado por su presidente don Juan Pinochet Sobarzo, desde el primer instante nos brindó todo su apoyo material y de mantenimiento para que pudiésemos dar comienzo a las actividades de vuelo de aquellos socios que ya tenían licencia de pilotos civiles, obtenidas anteriormente en otros clubes aéreos.

Hangaraje no nos pudo ofrecer, dado que en el hangar de ellos difícilmente cabían sus propios aviones.

Al hacer este breve recuento, es de justicia señalar que el Club Aéreo "Comodoro Arturo Merino Benítez" tiene una deuda de gratitud con el Club Aéreo "Adolfo Menadier" y en especial con el señor Juan Pinochet, por haberle tendido una mano cuando nada o casi nada tenía.

Cabe mencionar que los tres Champion, al ser ya aviones con bastante uso, tenían ciertos problemas de mantenimiento los que con buena voluntad y la ayuda del Club Aéreo de Santiago y de la Federación Aérea de Chile, que le vendieron repuestos para ese tipo de material a precios de realización, se logró mantenerlos en vuelo en condiciones seguras.



En el intertanto, en una nueva asamblea efectuada en la Escuela Técnica Aeronáutica en abril de 1980 se procedía a aprobar los estatutos del club elaborados por doña Cecilia Urrutia Moya, los que reducidos a escritura pública, permitieron que el 22 de agosto de 1980, por D.S. N° 1145 del

Ministerio de Justicia, se concediera personalidad jurídica al Club Aéreo "Comodoro Arturo Merino Benítez".

Trámite que a otras entidades, les ha tardado años finiquitar, gracias a la diligencia de doña Cecilia a nuestro club le tomó poco más de uno.

Ya contando con tres aviones, día a día crecía el número de interesados en ingresar al club y de provincias se recibían continuos mensajes, consultando cuando se crearían las filiales, en regiones.

Fue entonces que el directorio debió aclarar a los socios que el inicio de un curso de vuelo en Santiago se materializaría una vez que se hubieran estandarizados los socios que se desempeñarían como instructores de vuelo y la filiales en provincias, deberían esperar que se dispusiera de material de vuelo suficiente para ello.

Mientras tanto las actividades de vuelo seguían realizándose en Melipilla, pero dos hechos movieron al directorio a plantear al Director General de Aeronáutica Civil, la petición de que se autorizara al club a trasladar sus operaciones a Los Cerrillos.

Uno, el franco deterioro a que estaban sometidos los aviones al permanecer día y noche a la intemperie, con buen y mal tiempo, sin tener lugar alguno donde cobijarlos. El otro, el que se habían recibido advertencia de que los aviones corrían el riesgo de ser violentados, dada la nula vigilancia nocturna y con ello, partes importantes de ellos sustraídas.

Atendiendo dichas inquietudes, el Director General gestionó una entrevista del directorio del club con el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, el General Fernando Matthei Aabel, la que se llevó a cabo el 10 de junio de 1980, a quien se le planteó el caso.

El General Matthei, junto con felicitarlos por el enorme esfuerzo realizado, concedió el permiso solicitado, condicionado a que se extremaran las medidas de seguridad en vuelo. Fue así que, contando el club con ya 315 socios y tres aviones, ellos fueron trasladados a Los Cerrillos y guardados provisoriamente en un hangar del Servicio Aerofotogramétrico. Ello permitió agilizar la instrucción teórica del primer curso, que con 23 alumnos se había iniciado el mes anterior.

Siendo ya un club sólidamente formado, en julio de ese año, una delegación de socios participó en la Asamblea General Anual de la Federación Aérea de Chile realizada en la ciudad de Rancagua, en donde se dio a conocer oficialmente la existencia de nuestro club y los deseos de ser aceptado como miembro de la federación.

Atendido a que ya se estaba en condiciones de dar inicio a la instrucción de vuelo, el 18 de octubre de 1980 en Los Cerrillos se dio comienzo a los vuelos con alumnos, los que gracias a las medidas de seguridad tomadas, se realizaron sin inconvenientes de ninguna especie.

Ello movió al directorio a organizar en noviembre de ese mismo año una gran ceremonia en Los Cerrillos, donde se procedió a bautizar solemnemente los tres Champion y a montar una exposición, en la cual con gráficos y paneles preparados por don Julio Cerda Pino se daba a conocer a las autoridades asistentes la labor realizada desde el inicio del primer curso de vuelo.

Enorme satisfacción lucía el rostro de don Arturo Merino Ossa cuando se le solicitó cortara la cinta tricolor que unía las hélices de las tres aeronaves.

Días después, el 6 de diciembre de 1980, Loreto Aguilera Gabai, alumna de don Julio Cerda Pino realizaba su primer vuelo sola.



Loreto Aguilera Gabai, tras realizar su primer vuelo sola.

Con ello pasó a convertirse en el primer alumno formado en el club y poco más tarde, al rendir examen ante un examinador de vuelo de la DGAC, en el primero de la entidad en obtener su licencia de piloto otorgada por la autoridad aeronáutica.

En vista del progreso alcanzado, la DGAC otorgó al club en concesión, un hangar donde guardar sus aviones y una vieja dependencia, que debidamente remodelada se empleó como sede social.

Asimismo, el club creó su propia ETEA donde desde entonces se ha realizado el mantenimiento de sus aviones, dejando de depender para ellos de otras entidades.

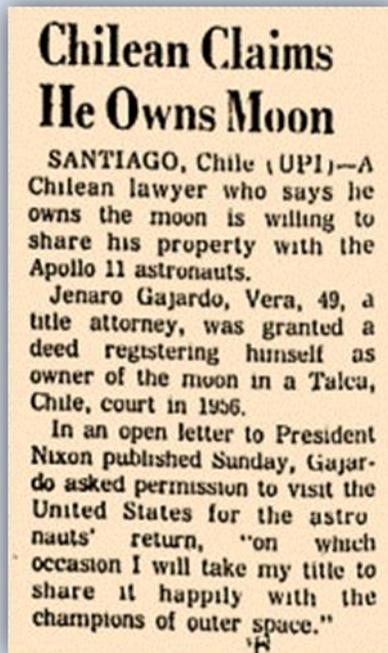
Son estos los principales recuerdos de la génesis del Club Aéreo "Comodoro Arturo Merino Benítez", que se halla próximo a cumplir cuarenta años de ininterrumpida actividad de vuelo, volando ahora en el aeródromo de Curacaví tras el cierre de Los Cerrillos. Y gracias a Dios sin haber tenido nunca que lamentar un accidente con pérdida de vidas humanas.

Sergio Barriga Kreft

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

VIII. RECORTES Y NOTAS CON HISTORIA



The Times News, julio 15 de 1969

Hace 50 años atrás, las portadas de los diarios del mundo y del país, anunciaban la ansiada la llegada del hombre a la Luna, pero más allá del asombro que esto producía a todos quienes de una forma u otra seguíamos esta hazaña, otra noticia anteriormente publicada hacía que, de una forma u otra, nos sintiéramos involucrados y ciertamente orgullosos. ***La Luna era propiedad de un Chileno!!***

La historia

El Conservador de Bienes Raíces de Talca declara el 17 de junio de 1956, dueño de la Luna, al abogado, pintor y poeta, don Jenaro Gajardo Vera, natural de Traiguén, y creador de la “Sociedad Telescópica Interplanetaria”, tras haber realizado las tres publicaciones de rigor que exigían las normas vigentes.

Su historia se remonta a la declaración de propiedad que don Genaro hiciera el 25 de septiembre de 1954 ante el Notario de la sureña localidad de Talca, César Jiménez Fuenzalida, para solicitó dejar constancia de que se *declaraba poseedor del satélite natural terrestre*, describiendo sus medidas y límites.

Según señala la escritura: *“Jenaro Gajardo Vera, abogado, es dueño, desde antes del año 1857, uniendo su posesión a la de sus antecesores, del astro, satélite único de la Tierra, de un diámetro de 3.475 kilómetros, denominada Luna, y cuyos deslindes por ser esferoidal son: Norte, Sur, Oriente y Poniente, espacio sideral. Fija su domicilio en calle 1 oriente 1270 y su estado civil es soltero. Jenaro Gajardo Vera Carné 1.487.45-K Ñuñoa Talca, 25 de septiembre de 1954.”*

por CARMEN BRAVO

LA LUNA ES PROPIEDAD LEGAL DE UN CHILENO

LA INSCRIBIÓ ANTE NOTARIO DE TALCA EN EL AÑO 1956

Si los soviéticos o los norteamericanos llegan a la Luna, para poder instalarse y realizar trabajos científicos estarán obligados a solicitar la debida autorización a su propietario, un abogado chileno. Este, Jenaro Gajardo Vera —poeta, admirador de García Lorca, escritor en sus ratos libres, especialista en juicios de propiedades y autor de un catecismo pehuenche— en uso a las normas internacionales, a las que Chile ha prestado su adhesión, inscribió con todas las de la ley, la propiedad del satélite terrestre.



Jenaro Gajardo Vera, abogado y escritor y propietario legal de la Luna.

en la Co... Barran... Central... que permi... abalicti... ductos sil... vasta y...
de esta... posible... gración... y el... de las... vecinales... y... amos. Al... acción... con... cretario... de Juan... Laca... de Indus...
Rafel... de la... del Conser... de Chile...
autorida... y vecina...
esperien... ha sido... el Conser... para la... Consumi... del Minis... mis, con... colabora... soria de... gular: el... Desarro... r. Diversa... nos de las... Jaurío, y... Jardín... s arripa... mercial... se forman... federación...
estallista.

La inscripción legal se concretó en el Conservador de Bienes Raíces del Departamento de Talca, después de las publicaciones de rigor que existen las normas vigentes, el 17 de junio de 1956, cuando César Jiménez, Conservador de Bienes Raíces, puso y suscribió el "pase ante mi sello y firma". Talca, así, se convirtió no sólo en la propietaria de la "Camilla del Quijote" y del Pícdico, sino que también quedó como dadora, en representación de uno de sus hijos más preciados, de este astro que ilumina con valentía las las confidencias de los enamorados.

Su caso se suma a la lista de otro escritor y poeta, Galvino Montañón Buato, quien solicitó para nuestro país el dominio del interior del globo terráqueo hasta exactamente su mitad, en proporción a nuestra superficie exterior, en la misma forma como Chile sostiene su soberanía en la parte de la simetra que se proyecta sobre nuestra extensión geográfica. Esto, respetando religiosamente los derechos de los vecinos de nuestra antipoda, con quienes, igualmente, limitamos por el interior de la tierra.

SOCIEDAD INTERPLANETARIA DE TALCA

La historia de la "compa" del satélite de los enamorados, poetas y locos, y últimamente santo devoto y obispo de competencia entre ramos y norteamericanos se remonta a 22 años atrás, todo comenzó en una placida tarde provinciana cuando un grupo de sabundis decidió pasar a la historia como pioneros de los est...

El abogado Gajardo—yo pertenecía a un movimiento cultural que desaba a toda cosa espantar la modesta provinciana a la muy noble y real Villa de San Agustín

En ese entonces —relata

de Talca. Acostumbráramos a tener una tertulia diaria en la trastienda de la Librería "Cervantes" cuyo propietario, Raúl Reyes Larraín, era aficionadísimo a toda actividad que redundara en una ampliación de su panorama intelectual.

Todas las noches nuestro pequeño cenáculo reunía a un grupo de personajes entre los que destacaban: Osvaldo Aguilera Díaz, profesor de Francés del Liceo de Bombas; José Miguel Cruz, escultor y Director del Museo Municipal; Mario Poblete Covarrán, profesor y concertista en piano y otros cuyo nombre no recuerdo. Incluso, una vez asistió el extinto Osippo de Talca, Manuel Larraín Escamuzza, quien nos felicitó por nuestras inquietudes.

Sucedió —continúa Gajardo Vera— que paulatinamente nos fuimos inclinando por el estudio de la información espacial que nos llegaba directamente de Europa. Poco a poco, el aire de la trastienda de la librería se fue llenando con términos tales como cohete interplanetario, ascotiles, paltinos, veladores y otros.

Finalmente, nuestra inquietud hizo eclosión. Decidimos fundar la Sociedad Telespánica Interplanetaria de Talca el 21 de marzo de 1956. Nos habíamos transformado en los pioneros de los avas chilenos. Nuestro poco más entusiasta era Raúl Bantos Cáceres, un contador del Banco Español que había visto y fotografiado un ovni. Por supuesto, que este hecho no había trascendido al público, porque Raúl no quería que lo "contaran para el tando".

Conocida la noticia, las ciudades de eclosión se sucedieron una tras otra. Inmediatamente, la ciudadanía talquina se dividió en dos bandos irreconciliables: los que aplaudían la iniciativa consideramos su intento visionario de género chino —eran los menes— y los que pensaban que el hecho su pasaba de una simple comedia de teatro. El Jaurío "La Asahana" se convirtió en la casa en que nos reuníamos a los campos —personales se reanunció en la comunión— se batían apasionadamente defendiendo sus puntos de vista al respecto.

"COMPRA" DE LA LUNA

Entre estos continos di... y directos lanzamiento



Estas gentiles concursantes del V Festival del Cantar Juvenil de Viña son "The Honeyes", de las Monjas Francesas de Valparaiso, que se presentaron en la función inaugural y que volverán a actuar hoy sábado. Ellas son Vivian Estay, Isabel Sara y Rosa Pérez

Voces Estudiantiles se Unieron en Viña del Mar

FINALIZO FESTIVAL DEL CANTAR

VALPARAISO.— El V Festival del Cantar Juvenil que se inauguró el jueves pasado en el Colegio de los Sagrados Corazones de Viña del Mar, fue clausurado ayer. Durante varios meses, los estudiantes del colegio viñamarino se ocuparon en los preparativos de este torneo, que logró despertar el interés de la juventud chilena, la que parece encontrarse actualmente en un proceso de creciente cultivo del canto y la composición musical, ya que abundaron también las caudionas compuestas especialmente para el certamen a que los jóvenes manifestaban a la espera de una posible consagración. De igual forma fue nutria, como es natural, la asistencia de jóvenes entusiastas que han premiado con aplausos y gritos la actuación de los diversos conjuntos. Si bien la breve duración de este



Los representantes del género folclórico del Festival Nacional del Cantar Juvenil han puesto con emoción la nota de la tierra y la autenticidad en el torneo. Aquí

Recorte del diario La Nación, domingo 13 de octubre de 1968

Con el paso del tiempo, la noticia se conoció internacionalmente, alcanzando gran notoriedad. Pero lo más llamativo de la historia, es que previo a la misión lunar del Apolo 11, Jenaro Gajardo, en conformidad a las disposiciones legales internacionales, gestionó la revalidación de su dominio en Washington, USA.

En 1969, previo al alunizaje, el presidente estadounidense Richard Nixon, en un acto protocolar muy llamativo, envió un comunicado a don Jenaro a través de la embajada norteamericana en Santiago de Chile.

El comunicado en cuestión decía: "Solicito en nombre del pueblo de los Estados Unidos autorización para el descenso de los astronautas Aldrin, Collins y Armstrong en el satélite lunar que le pertenece".

En respuesta, don Jenaro señaló: "En nombre de Jefferson, de Washington y del gran poeta Walt Whitman, autorizo el descenso de Aldrin, Collins y Armstrong en el satélite lunar que me pertenece, y lo que más me interesa no es sólo un feliz descenso de los astronautas, de esos valientes, sino también un feliz regreso a su patria. Gracias, señor Presidente".

Testamento a los chilenos

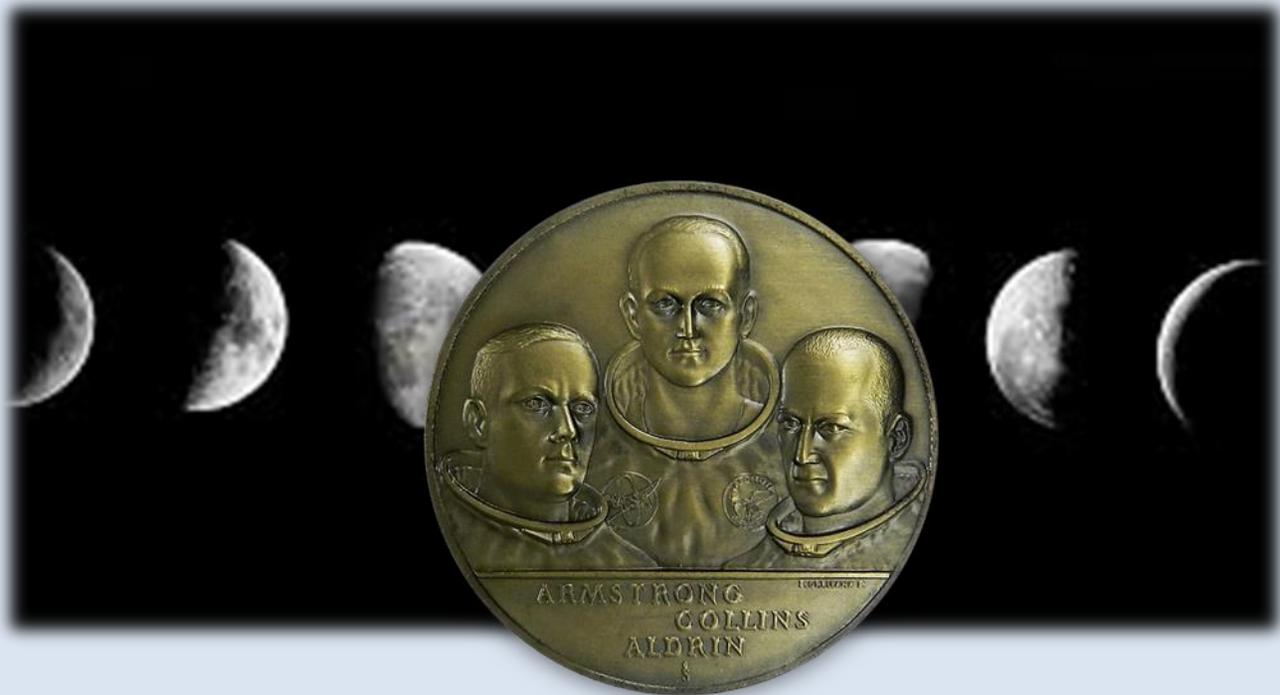
Si lucrar ni percibir jamás dinero alguno por su presunta posesión, tras fallecer en 1998, Jenaro Gajardo Vera dejó su Luna en testamento al pueblo chileno, expresándose de la siguiente manera: “Dejo a mi pueblo la Luna, llena de amor por sus penas”.

El “Derecho Espacial”

El Derecho del espacio ultraterrestre es un conjunto de normas que regula las actividades espaciales por parte de los Estados, organismos internacionales y entidades no gubernamentales. Su aparición es muy reciente y los tratados más significativos se gestaron en la Asamblea General de Naciones Unidas a partir de 1959 y posteriormente con el “Tratado del Espacio” del 27 de enero de 1967 (actualmente ratificado por 98 países).

Entre los principios más importantes, está la no-apropiación del espacio, artículo 2 del Tratado. Y en relación a la Luna, se aprobó tardíamente el acuerdo que debe regir las actividades de los Estados en la Luna y otros cuerpos celestes, el que entró en vigor el 1 de julio de 1984.

Este recalca que, nadie puede apropiarse de la Luna, ni de los demás objetos del Sistema Solar, puesto que son Patrimonio Común de la Humanidad. Pero adelantándose a todas estas normativas, un chileno ejecutó una acción legal de notoriedad internacional.



Medalla conmemorativa en bronce celebrando la hazaña de Neil Armstrong, Buzz Aldrin y Michael Collins, al ser los primeros hombres en pisar la luna en 1969 a bordo del Apollo 11.
(Escultor. J. Francisco Orellana. Casa de Moneda. 50 mm)

IX. AVIONES CON HISTORIA



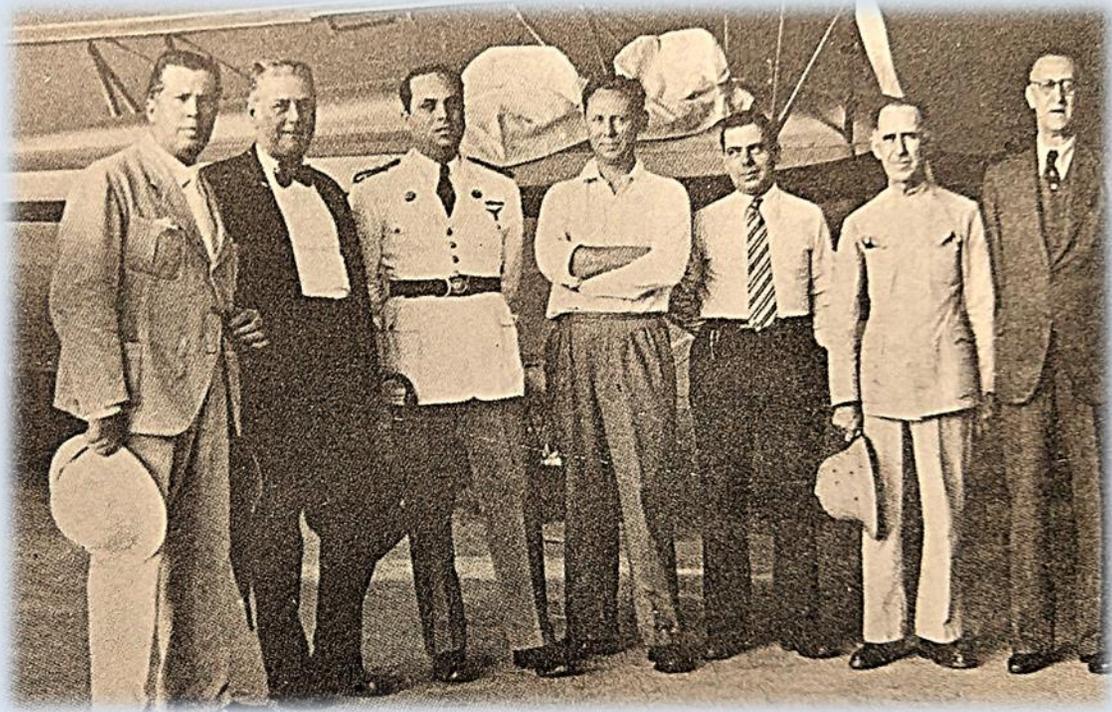
Magnífica ilustración manual del avión HL-6 "Brasil" del Aero Club de Chile, realizada por nuestro socio don Samuel Matamala Fuentes

Avión Henrique Lage HL-6 "Brasil" en Chile

Con motivo de la Segunda Guerra Mundial, el Presidente de Brasil, señor Getulio Vargas a través de las autoridades aeronáuticas, pusieron un plan de formación de 3.000 pilotos civiles para enfrentar posibles llamados al servicio activo en caso que Brasil entrase en la contienda. Lo que realmente ocurrió, y los pilotos brasileños se destacaron brillantemente en acciones bélicas en Italia, con su famoso Escuadrón "Senta Pua" y sus aviones Republic P-47 Thunderbolt.

Para dar curso a esta gran formación de futuros pilotos se requirió la participación de varias fábricas y armaduras de aviones que había en Brasil a esa fecha.

Una de las fabricas requeridas, fue la Compañía Nacional de Navegación Aérea, CNNA quien de la mano del empresario Henrique Lage, dio vida en el año 1940 a un proyecto totalmente nacional denominado HL.-1, similar al Piper Cub norteamericano, avión liviano de entrenamiento primario de los pilotos.

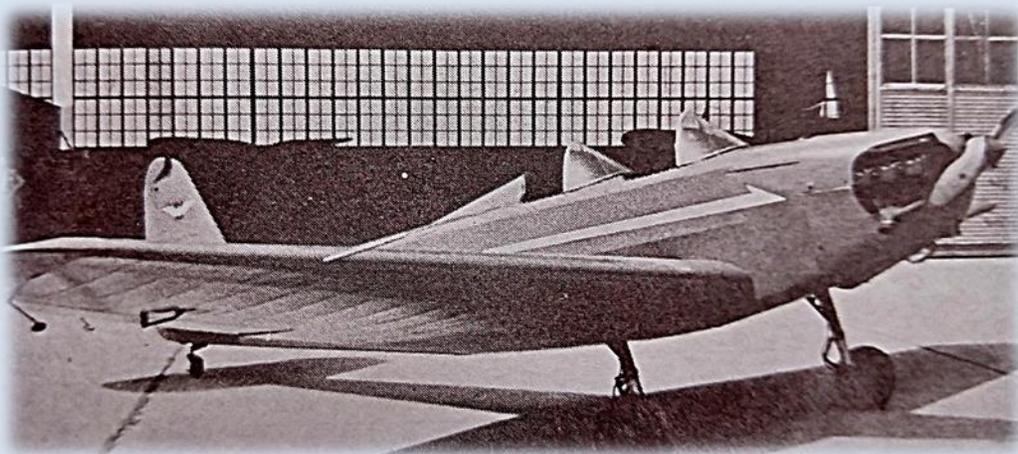


El segundo de izquierda a derecha es el empresario y pionero aeronáutico, Henrique Lage, creador de la Compañía Nacional de Navegación Aérea. (Gilson Koatz)

Ese mismo año se proyectó el HL-2 un bimotor que no llegó a construirse. En 1941 la CNNA lanzó el modelo HL-3 avión monomotor para dos pasajeros, equipado con un motor de 75 HP. Su prototipo voló tres meses posterior a su diseño.

El HL-4, era un modelo HL-3 con un motor de mayor potencia. En tanto el HL-5 era la versión con flotadores, ninguno de los dos llegó a producirse.

Finalmente, en octubre de 1942 la CNNA realizaba el primer vuelo del prototipo del avión HL-6, modelo de entrenamiento de dos lugares, con ala baja y estructura de madera.



Avión HL - 6ª, uno de los cinco fabricados por la CNNA. (Archivo CNNA)

Se construyó un segundo avión y se sometieron enseguida a los vuelos de prueba y verificaciones correspondientes. Su homologación fue concedida por el Servicio Técnico de Aeronáutica en julio de 1943. Ambos aviones estaban dotados de un motor Lycoming de 4 cilindros. Los test y pruebas concluyeron señalando que el avión carecía de suficiente potencia motriz.

El modelo de serie, denominado HL-6A, fue dotado de un motor Franklin de 4 cilindros opuestos refrigerados por aire, que le daba una potencia de 130 HP. El capot del avión dejaba a la vista los cilindros, lo que facilitaba su refrigeración. También sufrió un aumento de la superficie direccional, dos pequeñas superficies verticales fueron fijadas a las extremidades de los planos horizontales.

Sólo cinco aviones de esta serie fueron fabricados en el año 1943, siendo uno de ellos donado a Chile, otro pasó al inventario de la Fuerza Aérea de Brasil y los otros tres, a manos particulares.

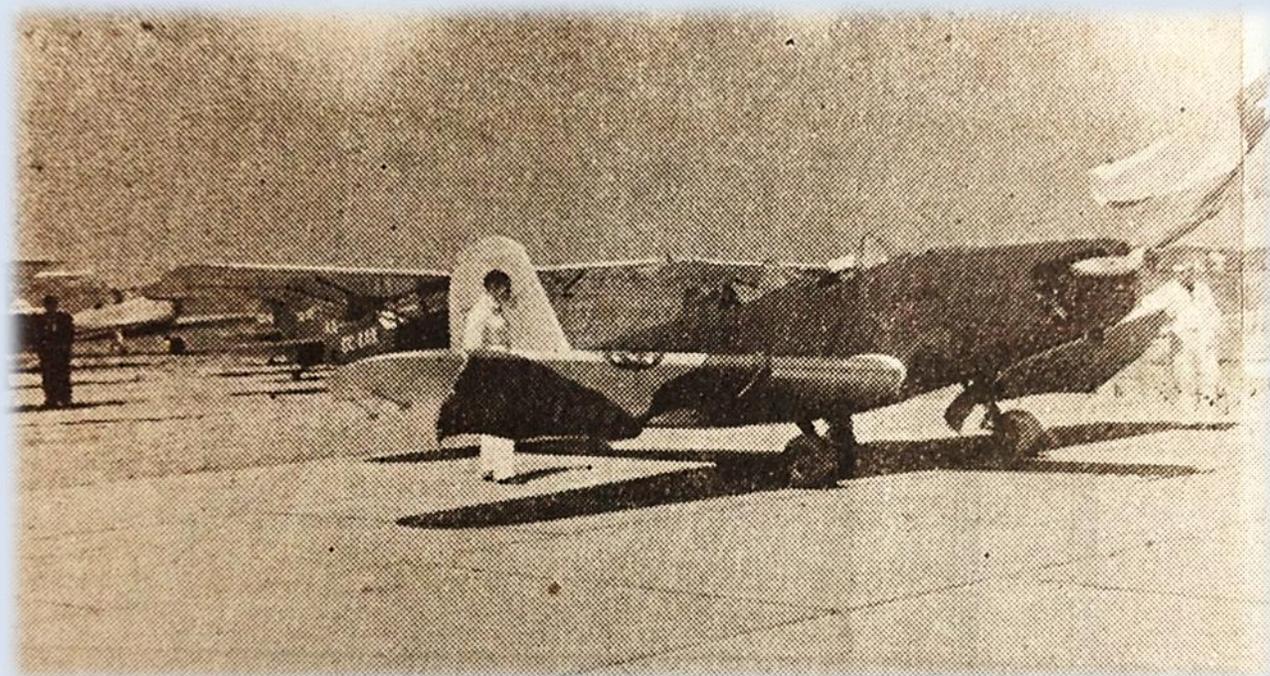
Posteriormente se fabricaron 39 ejemplares del modelo HL-6B con mejoras y se le dio el nombre comercial de "Cauré".



C.N.N.A. HL-6 B "CAURÉ"

El HL-6 "Brasil" en Chile

El 20 de agosto del año 1941, se realizó en Chile, la colecta nacional "Alas para Chile" iniciativa aprobada por el Presidente de la República, don Pedro Aguirre Cerda, que perseguía como fin obtener fondos para la adquisición de aeronaves, que dotarían a los clubes aéreos del país, carentes de material aéreo moderno, y permitirían la formación de nuevos pilotos, constituyendo la reserva aérea de Chile.



***Avión HL-6 donado al Club Aéreo de Chile por la Organización Henrique Lage, durante la entrega oficial.
(Archivo Chile Aéreo)***

La colecta fue un éxito y tuvo resonancia internacional, siendo una de ellas bien recibida en Brasil, lo que motivó a la Organización Henrique Lage, a donar uno de sus aviones, al Aeroclub de Chile.

Esta donación se hizo efectiva mediante una ceremonia realizada el 14 de marzo del año 1944, en dependencias del Aeroclub de Chile en el aeropuerto de Los Cerrillos. El acto encabezado por las más altas autoridades de Chile, entre ellos, el General de División Oscar Escudero Otárola, Ministro de Defensa Nacional; el General del Aire Manuel Tovarias Arroyo, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile y el Comandante de Grupo Aurelio Celedón Palma, Director General de Aeronáutica Civil; la esposa del entonces Embajador de Chile en Brasil, señora Rosa Markmann de González Videla quien fue la madrina del avión; en tanto las autoridades de Brasil estuvieron representados por el Excmo. señor Embajador Samuel Souza Leao Gracie, los Agregados Aéreo, Naval y Militar, e invitados oficiales.

El discurso de entrega, del denominado avión "Brasil" fue realizado por el representante de la Organización Henrique Lage en Chile, don José M. Rodríguez Ribas quien en su cercano discurso de entrega, señaló: *"...la Colecta Nacional Alas para Chile, tuvo un eco cariñoso en el Brasil. Con tal motivo, la organización Henrique Lage nos confirió el alto honor de poner en manos de los Clubes Aéreos de Chile uno de los aviones de su fabricación, como aporte que ella hace a la nación chilena.*

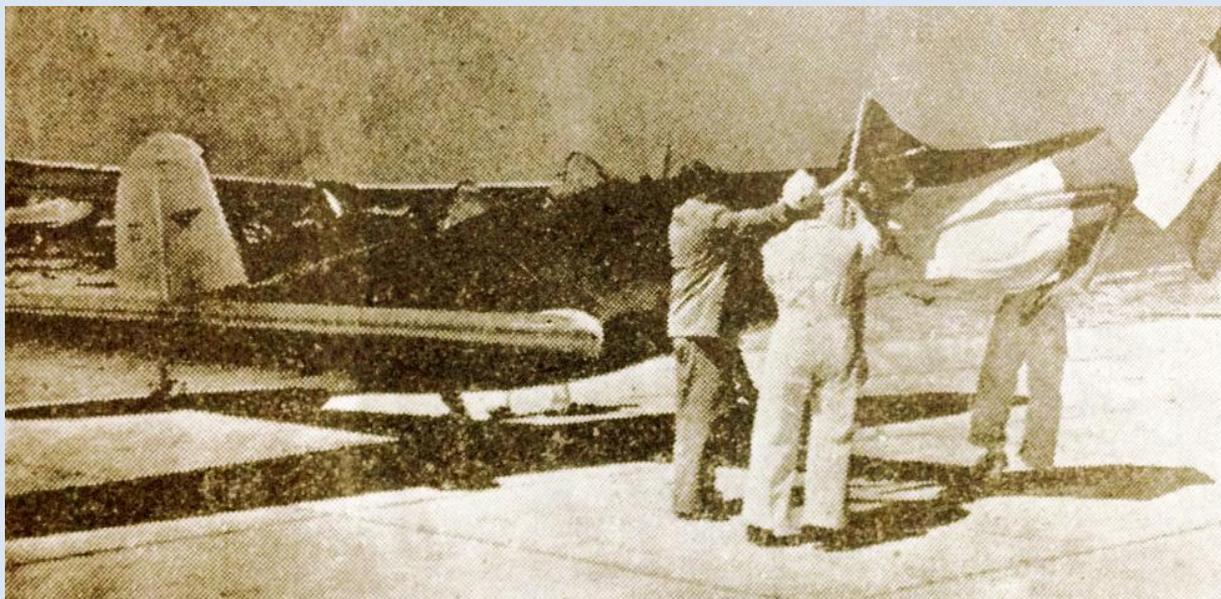
Cumpliendo este honroso encargo, es para mí muy grato, en nombre de mi firma y representando en este acto a la Organización Lage y a su presidente don Pedro Brando, entregar al Club Aéreo de Chile un avión cuyo nombre "Brasil", hará recordar a quienes lo vean y en todo momento, el aprecio que aquel país hermano siente por nuestro país.

Este avión señores, con alma americana, es absolutamente brasileño: manos brasileñas lo diseñaron y lo construyeron, así como manos brasileñas arrancaron de las selvas del norte la madera que soporta su estructura, y brasileño fue también el hombre que fundara las dos fábricas que mayor número de aviones ha lanzado a los cielos del Brasil: Henrique Lage”.

Por parte del Club Aéreo de Chile lo recibió el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Manuel Tovarias Arroyo, quien era a la fecha el Presidente del Aero Club de Chile. El general Tovarias, tras agradecer la generosa donación del gobierno del Brasil y muy especialmente a la Organización Lage, agregó: “...este avión que hoy recibo, en nombre del Club Aéreo de Chile, y que gentilmente apadrinara con el nombre de Brasil Su Excelencia el señor Presidente Vargas, tendrá en los cielos de Chile una importante labor que cumplir.

Para él, no serán extraños los aires de nuestra tierra, ni distintas las manos que lo dirigirán. Continuará, como si estuviera en su propia patria, tratado con el mismo cariño y dedicación, propio de los hombres del aire, que surcan hoy en estelar hermandad los cielos de América”.

Terminado el discurso del general Tovarias, el Agregado Aeronáutico del Brasil, Teniente Coronel Epaminondas Gomes D.S.; se dirigió a los presentes dando a conocer algunos aspectos sobre la personalidad de don Henrique Lage¹⁶, fundador de la organización que lleva su nombre y haciendo votos por la creciente amistad entre Brasil y Chile.



Ceremonia de entrega del HL - 6 en Los Cerrillos, el 14 de marzo de 1944.

Posterior a los discursos se procedió a retirar las banderas del Brasil y Chile que cubrían el avión y el Presidente del Club invitó a observar el nuevo avión y a disfrutar de un cocktail en el Hangar del Club Aéreo de Chile.

¹⁶ Henrique Lage (Río de Janeiro, 14 de marzo de 1881 - Río de Janeiro, 2 de julio de 1941) fue un gran patriota e industrial brasileño. Hombre de gran inteligencia y habilidades comerciales, se dirigió desde el principio al problema de la industrialización nacional y vio en ella la esperanza de ampliar los horizontes económicos del país.



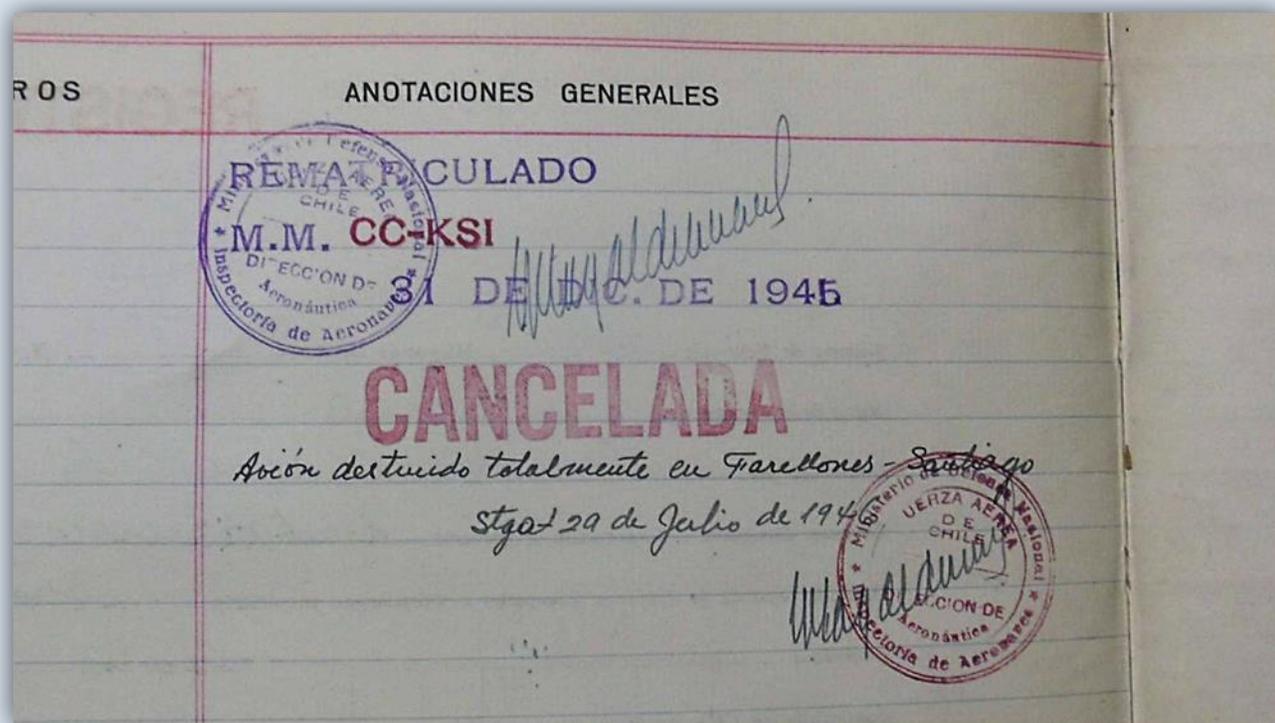
El Excmo. Sr. Embajador de Brasil don Samuel de Souza de Leao Gracie conversa animadamente con el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Sr. Manuel Tovarias Arroyo.

La parte administrativa para este avión resulta curiosa, ya que se señala que en el registro nacional de aeronaves, obtuvo el número 0101, y la matrícula CC-XAA el 21 de marzo del año 1944, siendo su número de serie S/N° 400135



Los socios del Acero Club de Chile, señores Moisés Poblete y Mauricio Serrano, se preparan para despegar el HL - 6 "Brasil".

Después de realizar vuelos de instrucción y turismo por espacio de un año y nueve meses, su matrícula se modificó el 31 de diciembre de 1945 a CC-KSI.



Finalmente, tras dos años de servicio, el día 30 de marzo del año 1946, durante un vuelo sobre la Cordillera de los Andes, en el sector de "El Embudo", en las cercanías de Farellones, el avión HL-6 "Brasil", tuvo un accidente que le causó su destrucción total, falleciendo su joven piloto Alberto Mancinelli Rodríguez y resultando herido su acompañante Fernando Wacholtz.

El 29 de julio del mismo año, la matrícula que ostentaba el "Brasil" fue cancelada.

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

- Construção Aeronáutica no Brasil - 100 Años de Historia de Roberto Pereira de Andrade, 2013
- Aviacao Militar Brasileira 1916-1984. Francisco C. Pereira Netto. Editora Revista Aeronáutica, página 195, 1984
- Revista de la Fuerza Aérea de Chile. 1944
- Revista Chile Aéreo. Marzo – Abril de 1944
- Trayectoria Histórica Club Aéreo de Santiago 1928-2012. Hugo Marín Lezaeta, pagina 228, 2013.

Vencendo o Azul, Historia da Industria e Tecnologia Aeronáuticas no Brasil. Joao Alexandre Viegas, Livraria Dúas Cidades, páginas 119 a 131, 1989.

Alas Para Chile. Sergio Barriga Kreft, Federación Aérea de Chile, páginas 68 y 69. 2003

Archivos del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Archivos del autor

Aeronaves construidas en América Latina.

https://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Aeronaves_construidas_en_Am%C3%A9rica_Latina

Colaboradores:

Señores

Alberto Fernández Donoso,

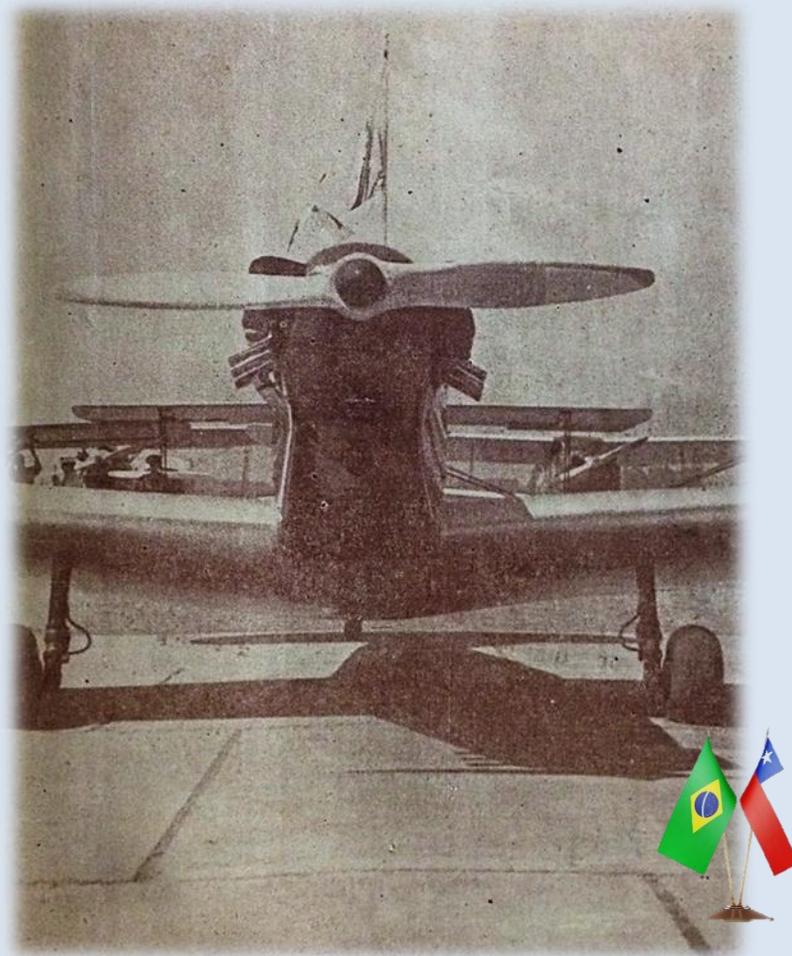
Erwin Cubillos Salazar,

Helio Higuchi (Brasil),

Gilson Koatz (Brasil),

Norberto Traub Gainsborg,

Samuel Matamala Fuentes.



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

Estimado Sr. Presidente:

Acuso recibo muy gratamente del último número de nuestra mensualmente esperada revista Aerohistoria correspondiente al mes de mayo del presente año.

Como en otras oportunidades, es el medio más directo para conocer las actividades de nuestro Instituto que cada día acrecienta su figura dando a conocer los intrincados eslabones de la historia aeronáutica nacional e iberoamericana.

Reciba Ud. mis felicitaciones, las que ruego hacer extensivas a quienes en forma permanente están colaborando con artículos, recortes, fotografías e ideas para que nuestra revista sea la mejor embajadora de nuestro Instituto.

Atte.

Héctor Alarcón Carrasco

Investigador Aeronáutico IIHACH

Al Sr. Presidente y al H. Directorio:

Me es grato acusar recibo, por recepción, de vuestra interesante revista del mes de mayo ppdo. "Aerohistoria": ella, nos atrae y actualiza como siempre, con sus amenos e importantes contenidos, sus recopilaciones e investigaciones inherentes, para bien fomentar su divulgación, acrecentando además, nuestra conciencia aérea.

Attos. y fraternales saludos.

Brigadier Director Humberto H. Limongi S.

Centro de Ex Aspirantes y Oficiales de Carabineros de Chile

"Caballeros del Orden".

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

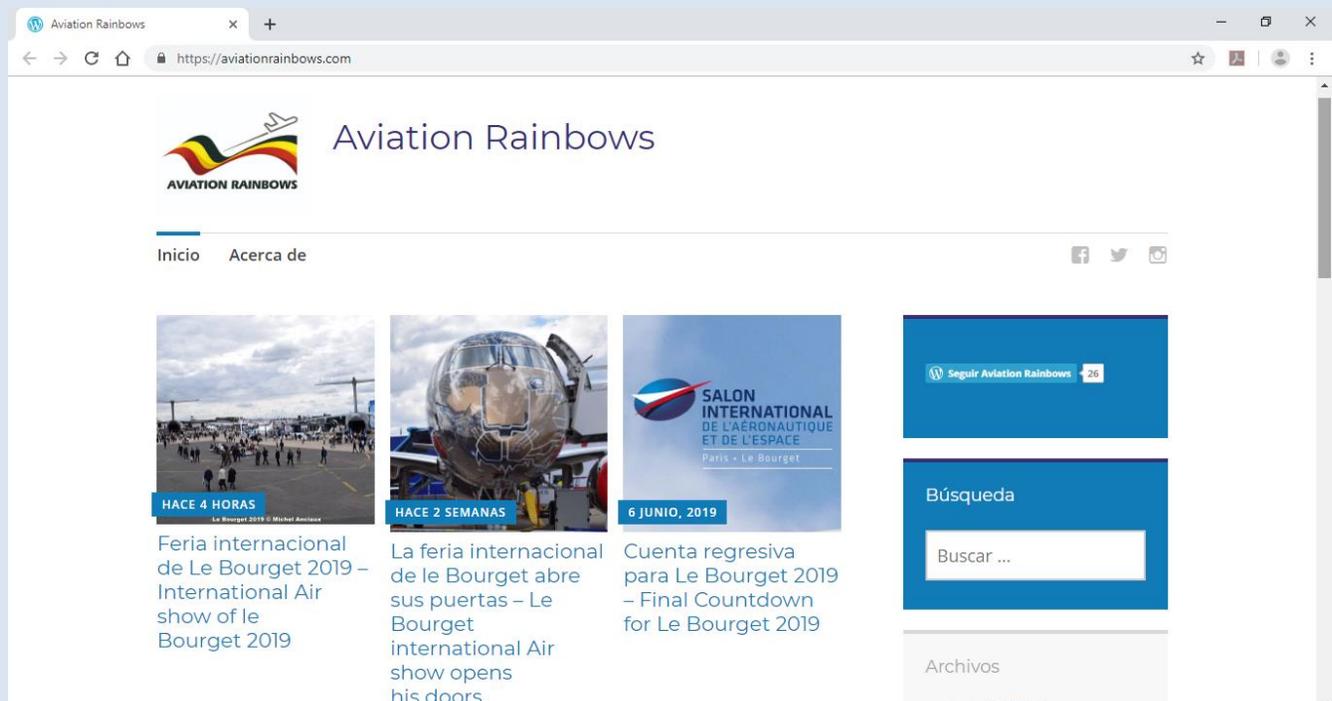
Miguel Pérez de Castro V.

Estimados

Me permito este mail para informarles de que nuevos materiales sobre la feria internacional de Le Bourget 2019, están disponibles en la página Aviationrainbows.com. Mas reportajes serán publicados sobre temas tal, como el A330MRTT, los A330Neo y otros.

Atentamente,

Michel



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

 **REVISTA**
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg
Director

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

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.

Colaboradores

Claudio Cáceres Godoy
Sergio Barriga Kreft
Sergio Millar Soto

ISSN 0719-9635

FIDAE 2020

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